



Marek Więckowski  
Daniel Michniak  
Maria Bednarek-Szczepańska  
Branislav Chrenka  
Vladimír Ira  
Tomasz Komornicki  
Piotr Rosik  
Marcin Stępnik  
Vladimír Székely  
Przemysław Śleszyński  
Dariusz Świętek  
Rafał Wiśniewski



# Pogranicze polsko-słowackie

*Dostępność transportowa a turystyka*



Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania  
Polska Akademia Nauk

Geografický ústav  
Slovenská akadémia vied



Marek Więckowski  
Daniel Michniak  
Maria Bednarek-Szczepańska  
Branislav Chrenka  
Vladimír Ira  
Tomasz Komornicki  
Piotr Rosik  
Marcin Stępnik  
Vladimír Székely  
Przemysław Śleszyński  
Dariusz Świątek  
Rafał Wiśniewski

# Pogranicze polsko-słowackie

Dostępność transportowa a turystyka



Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania  
Polska Akademia Nauk



Geografický ústav  
Slovenská akadémia vied

Warszawa – Bratysława 2012

<http://rcin.org.pl>



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska – Republika Słowacka 2007–2013

Publikacja jest efektem projektu nr WTSL.02.01.00-14-087/08:  
Infrastrukturalne i organizacyjne możliwości poprawy dostępności przestrzennej jako czynnik rozwoju polsko-słowackich regionów turystycznych

Praca naukowa finansowana ze środków finansowych na naukę w roku 2012 przyznanych na realizację projektu międzynarodowego współfinansowanego

Recenzenci: Marcel Horňák, Stefan Kałuski

Redakcja: Rafał Wiśniewski, Marek Więckowski

Korekta: Ludmiła Kwiatkowska

Opracowanie kartograficzne: Przemysław Śleszyński, Marcin Stępiak,  
Aleksandra Deręgowska

Projekt okładki: CREARTA, <http://www.crearta.com/>

Zdjęcie na okładce: Marek Więckowski

© Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa 2012

© Geografický ústav SAV, Bratislava 2012

ISBN 978-83-61590-92-7

Łamanie: Hokus sp. z o.o.

Druk i oprawa: Poligrafia Inspektoratu Towarzystwa Salezjańskiego,  
ul. Bałuckiego 8, 30-318 Kraków

<http://rcin.org.pl>

## SPIS TREŚCI

1. WSTĘP .....	7
1.1. Cele badań .....	7
1.2. Szczegółowa realizacja projektu .....	8
1.3. Obszar badań .....	10
1.4. Nazewnictwo geograficzne .....	12
1.5. Przesłanki merytoryczne do podjęcia tematu i uzyskane efekty .....	13
2. UWARUNKOWANIA ROZWOJU POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO. 18	
2.1. Uwarunkowania przyrodnicze .....	18
2.2. Uwarunkowania prawne ochrony przyrody .....	22
2.2.1. Parki narodowe .....	23
2.2.2. Parki krajobrazowe .....	24
2.2.3. Rezerwaty przyrody .....	25
2.2.4. Inne formy ochrony przyrody i krajobrazu .....	25
2.3. Uwarunkowania historyczno-kulturowe i społeczno-gospodarcze .....	27
2.4. Programowanie rozwoju przestrzennego i regionalnego .....	39
2.4.1. Programowanie rozwoju przestrzennego i regionalnego w Polsce .....	40
2.4.2. Programowanie rozwoju przestrzennego i regionalnego na Słowacji .....	45
2.5. Polsko-słowacka współpraca transgraniczna .....	48
3. TRANSPORT NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM .....	55
3.1. Poziom europejski i krajowy .....	55
3.1.1. Infrastruktura transportowa .....	55
3.1.2. Struktura przewozów w Polsce i na Słowacji .....	64
3.2. Transport drogowy na obszarze pogranicza polsko-słowackiego .....	66
3.2.1. Zarządzanie drogami .....	66
3.2.2. Infrastruktura drogowa .....	67
3.2.3. Organizacja transportu autobusowego .....	73
3.2.4. Transgraniczne połączenia autobusowe .....	75
3.3. Transport kolejowy na obszarze pogranicza polsko-słowackiego .....	76
3.3.1. Organizacja transportu kolejowego .....	76
3.3.2. Infrastruktura kolejowa .....	77
3.3.3. Bezpośrednie połączenia kolejowe do wybranych miejscowości turystycznych .....	79
3.3.4. Transgraniczne połączenia kolejowe .....	81
3.4. Główne potoki lądowego ruchu granicznego .....	82
3.4.1. Ruch na drogowych i kolejowych przejściach granicznych w 2007 r. ....	82
3.4.2. Dynamika ruchu granicznego w latach 1990–2007 według korytarzy .....	84
3.4.3. Natężenie ruchu drogowego na przejściach granicznych w 2007 r. ....	86
3.5. Transport lotniczy na obszarze pogranicza polsko-słowackiego .....	87
3.5.1. Infrastruktura i ruch pasażerów w portach lotniczych .....	87
3.5.2. Transgraniczne połączenia w ruchu lotniczym .....	90



3.6. Transport na obszarach studiów przypadku .....	90
3.6.1. Beskidy.....	90
3.6.2. Tatry .....	92
3.6.3. Pieniny .....	95
3.6.4. Dolina Popradu.....	97
3.6.5. Beskid Niski .....	99
3.6.6. Bieszczady .....	101
3.7. Rola transportu w dokumentach i opracowaniach strategicznych .....	102
3.7.1. Transport w ogólnokrajowych dokumentach polskich .....	102
3.7.2. Transport w strategiach Republiki Słowackiej .....	105
3.7.3. Transport w polskich dokumentach regionalnych .....	108
3.7.4. Transport w słowackich dokumentach regionalnych .....	111
3.8. Podsumowanie .....	113
4. TURYSTYKA NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM.....	116
4.1. Specyfika turystyki w Polsce i na Słowacji na tle Europy.....	116
4.2. Specyfika rozwoju turystyki na pograniczu polsko-słowackim .....	117
4.2.1. Atrakcyjność turystyczna pogranicza .....	118
4.2.2. Infrastruktura turystyczna .....	130
4.2.3. Ruch turystyczny na obszarze pogranicza .....	132
4.2.4. Transgraniczny wymiar turystyki .....	136
4.3. Turystyka na obszarach studiów przypadków .....	142
4.3.1. Beskidy.....	142
4.3.2. Tatry .....	145
4.3.3. Pieniny .....	151
4.3.4. Dolina Popradu.....	154
4.3.5. Beskid Niski .....	156
4.3.6. Bieszczady .....	158
4.4. Rola turystyki w dokumentach i opracowaniach strategicznych.....	161
4.4.1. Turystyka w ogólnokrajowych dokumentach polskich .....	161
4.4.2. Turystyka w ogólnokrajowych dokumentach strategicznych Republiki Słowackiej .....	163
4.4.3. Turystyka w polskich dokumentach regionalnych.....	165
4.4.4. Turystyka w słowackich dokumentach regionalnych.....	170
4.5. Podsumowanie .....	173
5. PERCEPCJA OBECNEGO STANU ORAZ POTRZEB ZMIAN TURYSTYKI I DOSTĘPNOŚCI OBSZARU POGRANICZA .....	175
5.1. Postrzeganie potencjału turystyki i dostępności transportowej polsko-słowackiego pogranicza przez przedstawicieli samorządów lokalnych... 175	
5.1.1. Ocena rozwoju gmin przygranicznych .....	176
5.1.2. Atrakcyjność turystyczna i znaczenie turystyki dla rozwoju badanych gmin i obców.....	178
5.1.3. Współpraca transgraniczna .....	180
5.1.4. Dostępność transportowa.....	183
5.1.5. Wnioski.....	188
5.2. Postrzeganie turystyki na pograniczu polsko-słowackim przez turystów .....	189
5.2.1. Długość pobytu i koszty przeznaczane na wyjazdy .....	190
5.2.2. Preferencje dotyczące typów turystyki.....	193

5.2.3. Liczba wyjazdów oraz środki transportu wykorzystywane do podróży turystycznych na pogranicze polsko-słowackie .....	194
5.2.4. Formy turystyki na pograniczu polsko-słowackim .....	196
5.2.5. Podsumowanie .....	201
<b>6. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO .....</b>	<b>203</b>
6.1. Wstęp .....	203
6.2. Dostępność zewnętrzna pogranicza polsko-słowackiego .....	208
6.2.1. Metoda badawcza – założenia modelu .....	208
6.2.2. Dostępność obszaru w badaniach europejskich .....	212
6.2.3. Dostępność zewnętrzna izochronowa do pogranicza polsko-słowackiego .....	213
6.2.4. Dostępność zewnętrzna potencjałowa w 2010 i 2030 r. ....	221
6.2.5. Symulacje zmian dostępności potencjałowej w wyniku inwestycji drogowych .....	225
6.2.6. Zmiany dostępności do ośrodków turystycznych w wyniku inwestycji drogowych .....	231
6.2.7. Dostępność kolejowa .....	236
6.2.8. Dostępność do transportu lotniczego .....	241
6.2.9. Porty lotnicze a transport kolejowy .....	246
6.3. Dostępność do centrów turystycznych pogranicza polsko-słowackiego .....	247
6.3.1. Izochrony dojazdu do wybranych miast w obrębie pogranicza polsko-słowackiego .....	250
6.3.2. Analiza popytowa .....	252
6.3.3. Wpływ zmian dostępności na obszary cenne przyrodniczo .....	259
6.4. Dostępność do atrakcji turystycznych .....	262
6.4.1. Dostępność do sieci jednorodnych atrakcji turystycznych i analiza podaży .....	262
6.4.2. Atrakcyjność miejscowości turystycznych w świetle dostępności transportowej .....	272
6.5. Efektywność sieci transportowo-osadniczej .....	277
6.5.1. Metoda analizy .....	277
6.5.2. Efektywność sieci drogowej .....	277
6.5.3. Efektywność sieci kolejowej .....	284
6.6. Dostępność transportowa na obszarach studiów przypadków .....	286
6.6.1. Beskidy .....	286
6.6.2. Tatry .....	288
6.6.3. Pieniny .....	292
6.6.4. Dolina Popradu .....	294
6.6.5. Beskid Niski .....	295
6.6.6. Bieszczady .....	296
6.7. Podsumowanie .....	297
<b>7. PODSUMOWANIE I WNIOSKI KOŃCOWE .....</b>	<b>301</b>
<b>LITERATURA .....</b>	<b>308</b>



## 1. WSTĘP

Niniejsza monografia jest efektem blisko trzyletniej pracy zespołu złożonego z naukowców Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk oraz Instytutu Geografii Słowackiej Akademii Nauk (*Geografický ústav Slovenskej akadémie vied*). Prace merytoryczne były realizowane w ramach projektu „Infrastrukturalne i organizacyjne możliwości poprawy dostępności przestrzennej jako czynnik rozwoju polsko-słowackich regionów turystycznych” (INFRAREGTUR), finansowanego głównie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) poprzez Program Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka 2007–2013 (85% całkowitych wydatków). Część środków finansowych pochodziła z Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego Rzeczypospolitej Polskiej oraz Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk. Projekt był realizowany w latach 2009–2012 w osi priorytetowej „Rozwój społeczno-gospodarczy w ramach rozwoju współpracy transgranicznej w zakresie turystyki”.

Zamysł projektu ma swoje źródła w ponad dwudziestoletniej już dwustronnej współpracy między Instytutem Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk a Instytutem Geografii Słowackiej Akademii Nauk. W obu tych partnerskich instytucjach prowadzi się badania m.in. nad dostępnością transportową, turystyką i współpracą transgraniczną. Dlatego naturalną konsekwencją było kontynuowanie studiów nad tymi zagadnieniami na wspólnym obszarze badawczym, tj. na pograniczu polsko-słowackim.

### 1.1. CELE BADAŃ

Głównym celem projektu było określenie możliwości zwiększenia potencjału turystycznego w wyniku poprawy dostępności transportowej oraz transfer wiedzy i dobrych praktyk z sektora naukowego do sektora administracyjnego. Cel główny realizowany był poprzez cele szczegółowe, które obejmowały:

- identyfikację (diagnozę) obecnej sytuacji w zagospodarowaniu i ruchu turystycznym na pograniczu oraz wyznaczenie centrów turystycznych;
- analizę dostępności transportowej do poszczególnych regionów i centrów turystycznych od głównych miejsc generujących popyt;
- określenie konsekwencji dostępności komunikacyjnej dla dalszego rozwoju turystyki na obszarze pogranicza;

- ocenę rozwoju istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej pod kątem obecnych i przyszłych potrzeb turystycznych (w tym przedstawienie ograniczeń i barier transportowych);
- wyznaczenie kluczowych rozwiązań transportowych niezbędnych do prawidłowego rozwoju centrów i regionów turystycznych.

Za podstawowe cele aplikacyjne przyjęto:

- pomoc samorządom lokalnym i regionalnym w prowadzeniu polityki: turystycznej (inwestycje, kierunki poprawy dostępności obszarów turystycznych), gospodarczej (promocja turystyki, w tym turystyki zagranicznej), promocyjnej (marketing terytorialny) i finansowej (w tym pozyskiwania europejskich środków pomocowych na realizację polityki regionalnej i lokalnej);
- transfer wiedzy naukowej do jednostek administracji publicznej i organizacji turystycznych oraz jej adaptacja w warunkach polskich i słowackich;
- przygotowanie publikacji<sup>1</sup> pomocnej w wykorzystaniu potencjału turystycznego oraz lepszego i bardziej spójnego rozwoju infrastruktury komunikacyjnej;
- promocję dobrych praktyk w rozwoju turystyki i poprawie dostępności przestrzennej z zachowaniem zasad poszanowania środowiska przyrodniczego.

## 1.2. SZCZEGÓŁOWA REALIZACJA PROJEKTU

Działania realizowane w ramach projektu miały za zadanie określenie szans i zagrożeń dla rozwoju potencjału turystycznego w wyniku poprawy dostępności przestrzennej<sup>2</sup>. Trzeba podkreślić, że celem autorów nie była jednoznaczna ocena zmian wynikających z poprawy dostępności przestrzennej. Celem było określenie wielkości i kierunków (dziedzin) tych zmian i ich rozkładu przestrzennego. Wskazanie szans i zagrożeń rozwoju transportu oraz jego wpływu na turystykę i rozwój regionalny może stanowić pomocne narzędzie dla jednostek administracji publicznej w podejmowaniu stosownych decyzji. W konsekwencji może prowadzić do wzrostu atrakcyjności turystycznej obszarów oraz możliwości wykorzystania istniejącego oraz wykreowanego potencjału turystycznego.

---

<sup>1</sup> Oprócz niniejszej monografii powstała równoległe druga publikacja – *Możliwości poprawy dostępności i rozwoju turystyki na pograniczu polsko-słowackim. Warunki rozwoju, rekomendacje i dobre praktyki*, przygotowana przede wszystkim w celach praktycznych.

<sup>2</sup> Trudno jest obiektywnie ocenić, czy np. wzmożony ruch turystyczny wywołany znaczącą poprawą dostępności przestrzennej jest pozytywny czy negatywny. Z punktu widzenia ochrony przyrody może stanowić zagrożenie, ale z punktu widzenia gospodarki może mieć pozytywne znaczenie dzięki większym dochodom.



Realizacja celów projektu była możliwa dzięki ścisłej współpracy między oboma Instytutami. Zorganizowano osiem spotkań roboczych, których celem były m.in. wspólna dyskusja nad szczególnie istotnymi kwestiami, prace terenowe, spotkania z lokalnymi i regionalnymi przedstawicielami instytucji działających na terenie pogranicza. Spotkania te odbyły się kolejno w: Warszawie (październik 2009 r.), miejscowości Stará Lesná (grudzień 2009 r.), Krynicy-Zdroju (maj 2010 r.), miejscowości Liptovský Ján (grudzień 2010 r.), Bratysławie i miejscowości Smolenice (marzec 2011 r.), Szczawnicy (czerwiec 2011 r.), Ustroniu (wrzesień 2011 r.) oraz w miejscowości Terchová (kwiecień 2012 r.). Ponadto odbyły się dwa spotkania koordynatorów obu stron (we wrześniu 2009 r. w Krakowie oraz w sierpniu 2011 r. w Krośnie).

Istotnym elementem realizacji projektu była organizacja oraz przeprowadzenie szkoleń i konsultacji z udziałem władz lokalnych i regionalnych oraz przedstawiciele innych instytucji funkcjonujących na obszarze pogranicza.

Spotkania te przeprowadzono w dwóch turach: we wstępnej fazie projektu oraz kilka miesięcy przed jego zakończeniem. Pierwsze spotkania odbyły się w 2010 r. i miały charakter głównie informacyjno-konsultacyjny. Druga runda spotkań odbyła się pod koniec 2011 r.; zaprezentowano wówczas wyniki prowadzonych badań, dzięki czemu możliwe było skonsultowanie wstępnych rezultatów z przedstawicielami władz samorządowych i innych instytucji obecnymi na spotkaniach. Spotkania te miały miejsce w trzech miastach w Polsce i w trzech na Słowacji, tj. w Sanoku (14 czerwca 2010 i 27 września 2011), Nowym Targu (22 września 2010 i 30 listopada 2011) i Żywcu (23 września 2010 i 1 grudnia 2011) oraz Preszowie (15 czerwca 2010 i 28 września 2011), Popradzie (21 września 2010 i 29 września 2011) i Żylinie (24 września 2010 i 29 listopada 2011 r.).

W celu realizacji projektu i przygotowania niniejszej publikacji wykonano wiele zadań, spośród których za najważniejsze należy uznać:

- analizę dokumentów, tj. strategii, studiów itp., przeprowadzoną na kilku poziomach: krajowym, wojewódzkim, a w szczególnych przypadkach również na poziomie powiatowym i gminnym oraz w układzie branżowym (m.in. polityka regionalna, rozwój społeczno-gospodarczy, turystyka, transport, ochrona przyrody); efekty prac zawarte są w rozdziałach: 2.4, 3.7 i 4.4;
- studia literatury (głównie aspekty dotyczące dostępności transportowej, rozwoju turystyki, współpracy transgranicznej, geografii pogranicza polsko-słowackiego);
- badania terenowe (m.in. podczas spotkań roboczych, wizyt w wybranych gminach i w okresie prowadzenia szkoleń i konsultacji);

- konsultacje z przedstawicielami władz samorządowych oraz lokalnych i regionalnych instytucji;
- wykonanie dwóch badań kwestionariuszowych (analiza potrzeb poprawy dostępności i znaczenia turystyki z punktu widzenia władz gminnych i organizacji turystycznych oraz z punktu widzenia turystów); wyniki tych badań przedstawiono w rozdziale 5;
- analizy statystyczno-kartograficzne, będące istotnym elementem potwierdzającym lub obalającym słuszność twierdzeń, hipotez i opinii; analizy te przedstawiono głównie w rozdziale 6, ale także częściowo w rozdziałach 2, 3, 4, 5 i we wnioskach końcowych (rozdział 7);
- opracowanie wyników oraz sformułowanie wniosków (znajdują się na końcu każdego rozdziału oraz w rozdziale 7, podsumowującym książkę).

Efekty prac wykonanych w ramach projektu zawarte są, oprócz niniejszej monografii, także w tzw. podręczniku dobrych praktyk (Warunki rozwoju, rekomendacje i dobre praktyki dla poprawy dostępności i rozwoju turystyki na pograniczu polsko-słowackim) oraz w dodatkowych dokumentach, które zawierają konkretne rekomendacje dla poszczególnych odbiorców: głównie władz krajowych (np. ministerstwa), regionalnych (np. przedstawiciele województw w Polsce i krajów na Słowacji) oraz lokalnych (np. władze gminne). Podstawowe informacje oraz główne wnioski (wraz z archiwalnymi informacjami na temat prowadzenia projektu) zamieszczone są także na stronie internetowej projektu (<http://www.infraregtur.eu>). Niniejsza książka jest opublikowana w języku polskim oraz języku słowackim. Zmienioną i skróconą wersję wydano również w języku angielskim.

W realizacji projektu uczestniczyło wiele osób. Koordynatorem wszystkich prac i całego projektu był Marek Więckowski. Koordynatorem słowackiej części był Daniel Michniak. Oprócz nich głównymi wykonawcami projektu, a jednocześnie autorami niniejszej książki są (w kolejności alfabetycznej): Maria Bednarek-Szczepańska, Branislav Chrenka, Vladimír Ira, Tomasz Komornicki, Piotr Rosik, Marcin Stępnia, Vladimír Székely, Przemysław Śleszyński, Dariusz Świątek, Rafał Wiśniewski. Poszczególne ekspertyzy, opracowania i bazy danych wykonywali także: Ariel Ciechański, Sławomir Goliszek, Mikołaj Huba, Marta Jarzębowska, Elżbieta Rojan, Peter Skubinčan, Beata Zielińska. Tłumaczeniami tekstów z języka słowackiego na język polski zajmowała się Anna Wiśniewska i Marek Więckowski.

### 1.3. OBSZAR BADAŃ

Prezentowane wyniki badań dotyczą obszaru pogranicza polsko-słowackiego w granicach wyznaczonych w ramach obszaru wsparcia dla współpracy

transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka 2007–2013 (ryc. 1.1). W niniejszym opracowaniu przez „pogranicze polsko-słowackie” rozumie się cały obszar wsparcia Europejskiej Współpracy Terytorialnej 2007–2013 (ryc. 1.1; tzw. poziom 1 analizy). W przypadku, gdy wobec części tego obszaru używano terminu „pogranicze”, starano się precyzyjnie określić analizowany obszar.



Ryc. 1.1. Obszar badań (poziom 1) – pogranicze polsko-słowackie.  
Opracowanie własne.

Większość głównych analiz oraz wniosków dotyczy całego pogranicza polsko-słowackiego, jednak do wielu aspektów zasadne było zawężenie analizowanego obszaru. Do prowadzenia badań m.in. w ramach ścisłej współpracy transgranicznej, ruchu transgranicznego oraz ograniczenia przestrzennego zasięgu badań kwestionariuszowych wyznaczono tzw. poziom 2 (ryc. 1.2), który obejmuje jednostki administracyjne sąsiadujące z granicą państwową (w Polsce – gminy, na Słowacji – obce) w odległości nie większej niż 15 km.



Ryc. 1.2. Obszar ścisłej polsko-słowackiej współpracy transgranicznej wyznaczony do badań szczegółowych.  
Opracowanie własne.

Dodatkowo wyznaczono sześć obszarów (tzw. poziom 3) do szczegółowej analizy pod względem transportu, turystyki i dostępności (efekty prac zawierają rozdziały 3.6, 4.3 oraz 6.6). Obszary obejmowały po kilka gmin po stronie polskiej i kilka obców (zob. rozdz. 1.4, „Nazewnictwo geograficzne”) po stronie słowackiej. Poczynając od zachodu są to: Beskidy (Żywiecki, Śląski i Kysucki), Tatry, Pieniny, Dolina Popradu, Beskid Niski oraz Bieszczady (ryc. 1.3).



Ryc. 1.3. Obszary wyznaczone do badań (poziom 3).

Opracowanie własne.

#### 1.4. NAZEWNICTWO GEOGRAFICZNE

Dużym wyzwaniem okazało się stosowanie nazw geograficznych odnoszących się do terytorium Słowacji. Istnieje wiele polskich egzonimów słowackich nazw, które definiuje Komisja Standaryzacji Nazw Geograficznych (KSNG) i w wielu przypadkach postanowiono uwzględnić wersję sugerowaną w odpowiednich publikacjach wydawanych przez Główny Urząd Geodezji i Kartografii. Zastosowano jednak wyjątki, które odnoszą się głównie do pisowni nazw miejscowości. Autorzy stwierdzili, że niektóre z nich są lepiej znane w wersji oryginalnej (dotyczy to wymowy) niż polskie egzonimy (np. Bardejov – polski egzonim Bardiów, Trstená – polski egzonim Trzciana czy Štrbské Pleso – polski egzonim Szczyrbskie Jezioro). Dlatego postanowiono, że w odniesieniu do tych miejscowości, których nazwy są utrwalone w języku polskim i powszechnie znane, będzie stosowany polski egzonim (zastosowano kryterium wielkościowe – wybrano miasta powyżej 50 tys. mieszkańców), a w przypadku mniej znanych miejscowości zastosowano pisownię oryginalną (miejscowości poniżej 50 tys. mieszkańców).

Jak podaje KSNG, nazwy geograficzne „powinny pozwolić na szybką i łatwą identyfikację krajów, regionów, miejscowości, obiektów fizjograficznych” (<http://ksng.gugik.gov.pl/>), a użycie egzonimów, np. Szczyrbskie Jezioro, Bardiów czy Trzciana mogłoby utrudnić właściwe rozpoznanie danej miejscowości.

W przypadku krain geograficznych używano nazw sugerowanych przez KSNG. Jeśli jednak Komisja nie podaje polskiego egzonymu, stosowano spolszczoną nazwę danej krainy (funkcjonującą w literaturze geograficznej) np. Górny Zemplin, a nie Horný Zemplín. Nie było problemu z nazwami krajów (słowackich odpowiedników województw), gdyż wszystkie mają polskie egzonymy. W odniesieniu do nazewnictwa form ukształtowania powierzchni stosowano analogiczną zasadę jak w przypadku nazw krain geograficznych.

Osobnym zagadnieniem jest stosowanie nazw słowackich jednostek administracyjnych tj. polskich odpowiedników gminy (słow. *obec*) oraz powiatu (słow. *okres*). W niniejszej monografii używa się nazw oryginalnych.

Na mapach (te same wersje znalazły się w książce w języku polskim i słowackim) zastosowano nazewnictwo oryginalne dla każdego z krajów – głównie ze względu na potencjalnych odbiorców. Tak samo postąpiono z nazwami geograficznymi w innych państwach (np. na terenie Austrii, Węgier i Ukrainy).

#### 1.5. PRZESŁANKI MERYTORYCZNE DO PODJĘCIA TEMATU I UZYSKANE EFEKTY

Jednym z podstawowych warunków rozwoju, nie tylko turystyki, ale większości dziedzin gospodarki jest rozwój infrastruktury transportowej i odpowiednia dostępność przestrzenna. Powinny być one komplementarne względem różnych sektorów ekonomicznych. Dostępność transportowa jest także, obok walorów turystycznych, podstawowym czynnikiem wyjaśniającym podstawy sukcesu ekonomicznego opartego na turystyce. Niestety, dotychczasowy stan badań nad dostępnością przestrzenną w regionach transgranicznych jest niezadowolający. Tymczasem z wielu badań, prowadzonych również przez Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN oraz Instytut Geografii SAN, dosyć jednoznacznie wynika, że współczesne kształtowanie sieci powiązań i ogólnie rozwoju regionalnego musi być oparte na szczegółowej analizie dostępnościowej, pozwalającej optymalizować układ sieci transportowej (Komornicki i inni 2010; Michniak 2010a 2011). Prace takie, z dobrym skutkiem, były w ostatnich latach realizowane przez IGiPZ PAN, m.in. na Mazowszu (Komornicki i Śleszyński 2009) oraz dla całej Polski w ramach prac nad Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (Komornicki i inni 2008). Naturalną kontynuacją prac jest zastosowanie wypracowanej metodyki i zebranego doświadczenia na obszarach transgranicznych (w tym przypadku na pograniczu polsko-słowackim).



Dotychczasowe prace na temat dostępności do obszarów turystycznych są nieliczne i obejmowały jedynie fragment zagadnienia i niewielkie obszary. Jedną z ciekawszych prac dotyczyła dostępności do uzdrowisk, ale jedynie po stronie polskiej (Guzik i Kołoś 2003). Podjęcie takiej tematyki na obszarze tych krajów jest szczególnie uzasadnione, gdyż pogranicze zarówno Polski, jak i Słowacji jest szczególnie predysponowane do rozwoju turystyki (ze względu na walory przyrodnicze) i ogólnie pobudzania rozwoju regionalnego, a równocześnie są to obszary źle skomunikowane ze względu na barierę orograficzną. Analiza dostępności wykonana w różnych skalach przestrzennych pozwoliła na identyfikację „wąskich gardeł” transportowych, co może stać się podstawą do wskazań inwestycyjnych i organizacyjnych, mogących poprawić sytuację w zakresie kształtowania wzajemnych powiązań funkcjonalnych. Jednocześnie powstała metodyka oceny dostępności i jej wpływu na turystykę, możliwa do wykorzystania przez władze samorządowe i inne podmioty także w przyszłości (z uwzględnieniem dynamiki zmian sytuacji społeczno-gospodarczej i infrastrukturalnej).

Wyzwaniem okazał się transfer wiedzy naukowej do sfery działań praktycznych, tak potrzebny dla rozwoju gospodarczego. Organizacje i jednostki administracyjne, planistyczno-decyzyjne i turystyczne otrzymują unikatowe wyniki analiz pozwalające na ocenę rzeczywistej dostępności przestrzennej i jej znaczenia dla rozwoju turystyki oraz planowania sieci infrastrukturalnych, przede wszystkim transportowych. Znajomość sytuacji pod względem dostępności transportowej daje podstawy do efektywniejszego, zgodnego z rzeczywistymi procesami i potrzebami, zagospodarowania przestrzeni, a więc ma podstawowe znaczenie z punktu widzenia polityki regionalnej i przestrzennej na różnych szczeblach. We wnioskach znajdują się konkretne rekomendacje dla polityki: transportowej, turystycznej, regionalnej i przestrzennej, dotyczące rozwiązań transportowych dla obszaru pogranicza polsko-słowackiego. Równocześnie obowiązujące plany w tym zakresie zostały poddane krytycznej ocenie.

Dostępność transportowa jest jednym z podstawowych elementów niezbędnych do rozwoju turystyki. Istnieje również zależność odwrotna. Z jednej strony poprawa jakości infrastruktury transportowej wpływa na zwiększenie atrakcyjności turystycznej i przyczynia się do zagospodarowania („odkrywania”) nowych kierunków turystycznych, z drugiej strony rozwój turystyki (w tym wzrost ruchu turystycznego) wymusza zmiany sieci transportowej, będąc często głównym motywem przemieszczeń międzyregionalnych i międzynarodowych. Z kolei słaba dostępność transportowa, przyczynia się do odpływu turystów do regionów lepiej dostępnych, lepiej rozwiniętych, zorganizowanych i o wyższej jakości usług. Tym samym regiony o słabej

dostępności (a taką ma znaczna część obszaru pogranicza polsko-słowackiego) i niedostatecznym wyposażeniu w infrastrukturę turystyczną, bez dodatkowych inwestycji ograniczają swą działalność (np. tylko do głównego sezonu, co jest niewystarczające z ekonomicznego punktu widzenia) i popadają w stagnację. Prowadzi to do osłabienia funkcji turystycznych na tych obszarach.

W regionach dobrze prosperujących mogą zachodzić procesy kumulacyjne, pozwalające pomnażać ich zasoby i zwiększać zakres działalności. To z kolei może być przyczyną nadmiernej koncentracji ruchu i zagospodarowania turystycznego oraz sytuacji konfliktowych (np. z funkcją ochrony przyrody).

Sama atrakcyjność przyrodnicza bez odpowiedniej infrastruktury turystycznej i transportowej nie zapewni rozwoju społeczno-gospodarczego regionu. Jest to jedynie jego potencjalna szansa na taki rozwój. Istotne jest tym samym rozpoznanie dostępności transportowej do regionów i centrów turystycznych na pograniczu polsko-słowackim – w układzie zarówno krajowym, jak i transgranicznym. Taka wiedza wydaje się decydująca dla dalszego rozwoju turystyki na tym obszarze. Wzrost lub poprawa dostępności komunikacyjnej powoduje zazwyczaj wzrost atrakcyjności, a tym samym wzmożenie ruchu turystycznego w wielu regionach turystycznych. Słaba dostępność lub jej pogorszenie może powodować marginalizację miejscowości i całych regionów, skutecznie ograniczając lub uniemożliwiając rozwój gospodarczy. Dotyczy to w szczególności transportu publicznego, który w bardzo niewielkim stopniu pozwala na eksplorację turystyczną obszarów położonych po obu stronach granicy polsko-słowackiej. Jego znaczenie jest natomiast priorytetowe z punktu widzenia równoważenia rozwoju na obszarach przyrodniczo cennych.

Obecna sytuacja na obszarze pogranicza zagraża jego rozwojowi. Już obecnie z miejsc generujących popyt (np. dużych miast, takich jak Warszawa, Bratysława, Gdańsk, Poznań) łatwiej i szybciej (a niekiedy taniej) można dotrzeć do wielu miejsc w Europie niż na pogranicze polsko-słowackie. Może to powodować znaczący odpływ turystów, zarówno zagranicznych, jak i krajowych, poza granice Polski i Słowacji. Stagnacja lub zmniejszenie ruchu turystycznego może przyczynić się do recesji gospodarczej znacznych obszarów pogranicza, które nie będzie w stanie rozwijać się tylko dzięki czynnikom wewnętrznym.

Odrębnym zagadnieniem jest słaba transgraniczna dostępność transportowa w skali lokalnej. Wyraża się ona m.in. w nieskoordynowanym przebiegu szlaków turystycznych (efektem są często dwa równoległe szlaki po obu stronach granicy) oraz braku odcinków dróg i ścieżek rowerowych w sąsiedztwie granicy. Występują problemy w dostępie do obiektów turystycznych (schroniska, punkty gastronomiczne) położonych przy samej granicy. Wiele do

życzenia pozostawia także system informacji turystycznej, najczęściej zorientowany tylko na turystę krajowego.

Analizy i studia rozwoju turystyki w Polsce i na Słowacji w ostatnich dekadach nie podejmują tego typu problemów, a oceny ograniczone są zazwyczaj do określeń, że dostępność jest słaba, a stan dróg niezadowalający. Brak jest zarówno szczegółowych badań ukazujących rzeczywistą dostępność, uwzględniającą czas i koszty dotarcia do centrów turystycznych, jak i badań kompleksowych, wyjaśniających konsekwencje obecnej dostępności transportowej dla rozwoju turystyki.

Analiza dostępności transportowej, przeprowadzona w ramach prezentowanych badań, nie tylko dostarczyła informacji na temat faktycznych (czasowych) możliwości dotarcia do poszczególnych centrów turystycznych, ale również ukazała potencjalne grupy klientów i ich wielkości w szczegółowych podziałach funkcyjnych. Dostępność czasowa i ekonomiczna została określona dla konkretnych segmentów rynku (np. turystyka zagraniczna, krajowa) z uwzględnieniem takich elementów jak sezonowość, długość pobytów i wielkość przepływów.

Oceniono konsekwencje aktualnej dostępności, zarówno w celu wyznaczenia kluczowych rozwiązań transportowych, niezbędnych do prawidłowego rozwoju centrów i regionów turystycznych w Polsce i na Słowacji, a także w ujęciu zagrożeń dla dalszego rozwoju turystyki i poszczególnych regionów.

Ważnym elementem badań był również aspekt transgraniczny (prze-strzenno-organizacyjny). Porównano wyniki badań między poszczególnymi regionami obu krajów oraz przeanalizowano występowanie tendencji polaryzacyjnych i komplementarnych na poziomie lokalnym i regionalnym. Efekty prac mogą dać impuls do rozwoju transgranicznej komunikacji lokalnej i regionalnej, prywatnej i publicznej. Przewidywanymi korzyściami z takiej współpracy dla obu stron (polskiej i słowackiej) są też możliwości zapoznania się ze zmianami zachodzącymi na poziomie lokalnym i regionalnym na całym obszarze pogranicza polsko-słowackiego.

Jednym z zadań projektu było przedstawienie takiej propozycji rozwoju infrastruktury transportowej, poprawy dostępności i wykorzystania potencjału turystycznego, aby nie naruszała stabilności przyrodniczej pogranicza. Należy podkreślić, że obecny rozwój turystyki wynika z nadmiernej koncentracji bazy turystycznej i, co się z tym wiąże, ruchu turystycznego. Może to prowadzić do utraty atrakcyjności turystycznej ze względu na nadmierną uciążliwość (m.in. zanieczyszczenia, niedogodności transportowe, tłok) i negatywne zmiany środowiska przyrodniczego. Przedstawione propozycje uwzględniają minimalizację negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze.

Istotnym rezultatem projektu są też konkretne propozycje rozwoju transportu publicznego na terenach transgranicznych, co powinno przyczynić się do zmniejszenia presji środowiskowej wywołanej masową motoryzacją w obu badanych krajach. Wypracowano również metodologię badań w obszarach transgranicznych oraz wskazano rekomendacje dla polityki regionalnej i lokalnej.

Z punktu widzenia rozwoju regionalnego, poprawa dostępności mieści się w pojęciu „wyrównywanie szans”. Polega to przede wszystkim na lepszym dostępie do usług. Przy okazji poprawy dostępności transportowej zwiększa się poziom indywidualnej obsługi grup ludności położonych peryferyjnie.

W projekcie zostały wykorzystane szczegółowe bazy danych przestrzennych, zgromadzone w IGiPZ PAN oraz w IG SAN. W trakcie realizacji badań powstały unikatowe bazy danych dotyczących m.in. transgranicznej sieci drogowej oraz atrakcji turystycznych (ponad 1800 obiektów).

Szczegółowy opis założeń metodycznych zawarto w każdym z rozdziałów. Diagnoza sytuacji wyjściowej oparta jest na możliwie aktualnym stanie wiedzy – dla większości prezentowanych zagadnień jest to rok 2010. W przypadku analizy rozwoju sieci transportowej (drogowej, kolejowej i lotniczej), uwzględniono zarówno inwestycje ukończone na przełomie 2011 i 2012 r., jak też planowane (w bliskiej perspektywie oraz w odleglejszym horyzoncie roku 2030) (zob. rozdziały 3 oraz 6).

Książka składa się z siedmiu rozdziałów. W pierwszym zawarto wstępne założenia pracy, informacje o obszarze badań, sformułowano główne przesłanki podjęcia badań oraz ich cele. Drugi rozdział poświęcono omówieniu uwarunkowań rozwoju pogranicza polsko-słowackiego ze szczególnym uwzględnieniem warunków funkcjonowania transportu i turystyki. Przedstawiono również główne kierunki współpracy transgranicznej pomiędzy Polską a Słowacją. W rozdziale trzecim przedstawiono zagadnienia transportowe na różnych poziomach przestrzennych, a w czwartym – zagadnienia związane z turystyką. Rozdział piąty zawiera wyniki badania kwestionariuszowego wśród przedstawicieli przygranicznej administracji lokalnej, oraz ankiety internetowej skierowanej do turystów. Szósty rozdział stanowi syntezę analiz dotyczących dostępności transportowej obszarów turystycznych na pograniczu polsko-słowackim. Ostatni, siódmy rozdział poświęcono przedstawieniu głównych wniosków i podsumowaniu pracy.

## 2. UWARUNKOWANIA ROZWOJU POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO

W niniejszym rozdziale omówiono uwarunkowania rozwoju obszaru pogranicza polsko-słowackiego. Zwrócono uwagę na różnice i podobieństwa pomiędzy stroną polską a słowacką w kilku aspektach uwarunkowań: przyrodniczych (2.1), ochrony przyrody (2.2), historyczno-kulturowych i społeczno-gospodarczych (2.3). Ponadto przedstawiono programowanie rozwoju przestrzennego i regionalnego w skali ponadlokalnej (2.4) oraz najistotniejsze elementy polsko-słowackiej współpracy transgranicznej (2.5).

### 2.1. UWARUNKOWANIA PRZYRODNICZE

Obszar pogranicza polsko-słowackiego jest atrakcyjny przyrodniczo. Wpływają na to m.in.:

- zróżnicowana budowa geologiczna młodych gór fałdowych (Tatry, Pieniny, Beskidy);
- różnorodna rzeźba (poczynając od gór wysokich typu alpejskiego, przez góry średnie, kończąc na górach niskich i pogórzu);
- wyraźnie wykształcone piętra klimatyczno-roślinne: od najniżej leżącego piętra pogórzy, przez leśne (regiel dolny i górny), subalpejskie (koso-drzewiny), alpejskie (halne) po najwyżej leżące piętro turni;
- wyjątkowe łąki górskie w Beskidach Wschodnich, zwane połoninami;
- duży udział lasów (stosunkowo mało przekształconych przez człowieka), zwłaszcza w części wschodniej;
- przełomy rzeczne (m.in. Dunajca, Popradu);
- czyste wody;
- bogactwo florystyczne i faunistyczne;
- największa (zarówno w Polsce i Słowacji) liczba endemicznych gatunków roślin, zwierząt, a także zespołów roślinnych;
- utrudniony dostęp do wielu obszarów wynikający głównie z ukształtowania powierzchni, który pozytywnie wpłynął na stosunkowo niewielkie przekształcenie obszarów górskich przez człowieka;
- znaczna odległość od wielkich miast, obszarów przemysłowych itp. (zwłaszcza w części wschodniej);
- stosunkowo wcześnie podejmowane próby ochrony środowiska przyrodniczego i możliwość ochrony obszarów po obydwu stronach granicy.

Cały obszar pogranicza polsko-słowackiego położony jest na terenie Karpat (Karpaty Zachodnie i Karpaty Wschodnie), w skład których wchodzi zarówno



obszary górskie jak i pogórza. Najwyższym szczytem jest Gerlach w Tatrach (2655 m n.p.m.). Karpaty to młode góry fałdowe o zróżnicowanej budowie geologicznej i różnorodnej rzeźbie. W polskiej i słowackiej części łańcucha karpackiego wyróżnia się starsze pasmo, nazywane Karpatami Wewnętrznyimi (m.in. Tatry) oraz młodsze nazywane Karpatami Zewnętrznymi lub Fliszowymi – Beskidy i pogórza karpackie (Oszczypko 1995). Pomiędzy tymi pasmami usytuowany jest Pieniński Pas Skałkowy (Bradlové pásmo). Formacje Karpat Zewnętrznych zbudowane są z fliszu, wypiętrzonego w paleogenie, wymieszanego z warstwami ilów i piaskowców (Korec i inni 1997), miejscami z domieszką zlepieńców. Formacje fatrzańsko-tatrzańskie i formacje Słowackiego Raju tworzą granodioryty, dioryty, stare krystaliczne łupki ilaste i sedymenty różnego wieku, przede wszystkim mezozoiczne wapienie i dolomity. Góry Tokajsko-Słańskie (Slanské vrchy) zbudowane są z andezytów i ich tufów. W Kotlinie Podtatrzańskiej przeważają osady lodowcowo-rzeczne.

Na obszarze pogranicza polsko-słowackiego występują cztery główne typy rzeźby terenu: dna dolin i kotlin, podgórska, nisko- i średniogórska oraz wysokogórska. Najwyższa część Tatr ma rzeźbę lodowcową ze szczytami i dolinami polodowcowymi. Interesująca jest rzeźba krasowa w Pieninach, Słowackim Raju i po północnej stronie Niznych Tatr. W kotlinach przeważa rzeźba pagórkowata.

Zróżnicowanie rzeźby ma wpływ na osadnictwo, transport i rozwój turystyki. Znaczne nachylenie stoków stanowi utrudnienie dla rozwoju osadnictwa i transportu. Środowisko wywiera wpływ nie tylko na lokalizację szlaków, lecz również na pracę, zwłaszcza transportu, oddziałując na przykład na kierunki lub przebieg szlaków przewozu (Berezowski 1979). Granica polsko-słowacka ze względu na swój górzysty charakter postrzegana jest jako wyraźna bariera dla transportu (m.in. Zygadlewicz 1997; Komornicki 1999; Więckowski 2004), jak też Słowacji (Podhorský 1995). Wcześniejsze badania potwierdzają, że największe bariery (głównie dla transportu) stanowią: Tatry, Pieniny oraz Bieszczady (Poloniny), a najmniejsze – Obniżenie Orawsko-Podhalańskie i Pogórze Spisko-Gubałowskie (Więckowski 1999, 2004), którym po słowackiej stronie odpowiadają formacje Obniżenia Orawsko-Podhalańskiego (Podhól'no-magurska oblast') – Kotlina Orawska (Oravská kotlina), Skorušinské vrchy, Rów Podtatrzański (Podtatranská brázda) i Magura Spiska (Spišská Magura). Z kolei na kilku obszarach bariery przyrodnicze nie są silne, a umiejętne wykorzystanie dogodnych połączeń naturalnych (stwarzanych przez środowisko przyrodnicze, np. kotliny, doliny i przełęcze) sprawia, że jest tam możliwe np. budowanie dróg kołowych. Do takich obszarów należą: Beskid Niski, któremu po słowackiej stronie

pogranicza odpowiada część Beskidu Niskiego (Nízke Beskydy) oraz cały obszar Busov, Ondavská i Laborecká vrchovina; Beskid Sądecki (po słowackiej stronie Čergov i Lubovnianska vrchovina); Beskid Żywiecki (po słowackiej stronie Kysucké i Oravské Beskydy).

Pogranicze polsko-słowackie jest położone w strefie klimatu umiarkowanego. W części polskiej panuje chłodniejszy klimat będący pod przejściowym wpływem polarno-morskich mas powietrza oraz dominacji północnej ekspozycji stoków. Słowacką część charakteryzuje cieplejszy klimat, o większych wpływach cech kontynentalnych i przewadze południowej ekspozycji stoków. Klimat wykazuje zmienność cech wraz ze wzrostem wysokości (piętrowość klimatyczna). Średnie temperatury powietrza (miesięczne i roczne) wykazują spadek przeciętnie o  $0,5^{\circ}\text{C}$  na każde 100 wzrostu wysokości. Średnia temperatura powietrza na pogórzach w styczniu wynosi od  $-4$  do  $-2^{\circ}\text{C}$ , a w lipcu od  $+14$  do  $+16^{\circ}\text{C}$ . Na wysokości 1000 m n.p.m. temperatura powietrza w poszczególnych miesiącach wynosi odpowiednio: od  $-8$  do  $-6^{\circ}\text{C}$  oraz od  $13$  do  $15^{\circ}\text{C}$ , natomiast powyżej 2000 m n.p.m. odpowiednio: od  $-12$  do  $-8^{\circ}\text{C}$  oraz od  $6$  do  $8^{\circ}\text{C}$ . Wysokość opadów zależna jest zarówno od wysokości nad poziomem morza, jak i od położenia geograficznego (wyższe są na zachodzie) oraz ekspozycji stoków. Średnia roczna suma opadów zawiera się w granicach 800–1200 mm. Niższa jest w kotlinach – nawet poniżej 600 mm – a wyższa w Tatrach (do 1800 mm). Maksima opadów przypadają na miesiące letnie. Im wyżej, tym większy jest udział opadów stałych (śniegu) – od 30% na pogórzach do 85% w Tatrach.

Warunki klimatyczne utrudniają życie codzienne mieszkańców i wpływają na mniejsze zaludnienie w wyżej położonych obszarach. Niekorzystnie oddziałują na infrastrukturę – przyspieszają niszczenie dróg a także wpływają na pogorszenie bezpieczeństwa jazdy. Jednocześnie długie zimy z pokrywą śnieżną, która utrzymuje się ponad 3 miesiące (w Tatrach nawet pół roku, a w wielu zacienionych żlebach cały rok) stwarzają korzystne warunki do uprawiania sportów zimowych. (Należy jednak podkreślić, że bywają lata gdy pokrywa śnieżna pojawia się bardzo późno, nawet na przełomie roku, a silne i ciepłe wiatry halne, nawet w środku zimy przyczyniają się do topienia pokrywy śnieżnej).

W górach występują wyraźnie wykształcone piętra klimatyczno-roślinne od najniżej leżącego piętra pogórza, przez leśne (regiel dolny i górny), subalpejskie (kosodrzewiny), alpejskie (halne) oraz piętro turni.

Na pogórzach, na skałach krzemianowych, wytworzyły się brunatne gleby leśne, na wapieniach rędziny, a w najwyższych obszarach gleby bielicoziemne. W kotlinach występują także gleby płowe, a w dolinach rzecznych – gleby fluwialne, mady.

Kotliny i doliny są znacznie wylesione. Na wschód od umownej linii łączącej Preszów i Orlov w lasach przeważają buki, zaś na zachód – świerki. Miejscami występuje domieszka jodły i sosny, a w niższych częściach terenu domieszka dębu. Na małych obszarach wzdłuż cieków wodnych zachowały się pozostałości lasów łągowych. Nad górną granicą lasu rośnie kosodrzewina. W Beskidach Wschodnich (w Bieszczadach) występują specyficzne (unikalne) łąki górskie nazywane połoninami. Na nisko położonych działach wodnych i w kotlinach występują torfowiska wysokie (np. w Kotlinie Orawsko-Nowotarskiej). Charakterystyczny jest duży udział obszarów leśnych relatywnie mało przekształconych przez człowieka – zwłaszcza w sąsiedztwie granicy państwa i w części wschodniej pogranicza. Typowe gatunki zwierząt karpaccich to: jeleń, sarna, dzik i wielkie drapieżniki, takie jak niedźwiedź, wilk i ryś. Znaczącymi gatunkami ptaków lasów górskich są np. dzięcioł trójpalczasty, orzechówka zwyczajna, głuszec, cietrzew zwyczajny, jarząbek, puchacz i sóweczka zwyczajna. Z ptaków drapieżnych występują tu: orzeł przedni, orlik krzykliwy, myszołów, jastrząb, pustułka, zaś z ptaków śpiewających zięba, gil, sójka, wiele gatunków sikor i inne. Do endemicznych gatunków należą: kozica tatrzańska, świstak tatrzański, nornik śnieżny tatrzański i ryjówka górską.

Pogranicze polsko-słowackie jest obszarem zasobnym w wodę. Karpaty stanowią europejski dział wodny między zlewiskami mórz Bałtyckiego i Czarnego. Są strefą źródłiskową wielu rzek – po stronie polskiej Wisły i jej dopływów (Soła, Skawa, Raba, Dunajec, Wisłoka i San), po stronie słowackiej dopływów Dunaju (m.in. Wag, Turiec, Kysuca, Orava, Torysa, Ondava, Laborec i Cirocha). Rzeki mają ustrój śnieżno-deszczowy z przewagą dwóch wezbrań w ciągu roku. Szczególnie intensywne wezbranie jest w okresie letnim, kiedy występują największe opady. Czasami występują katastrofalne powodzie, które powodują niszczenie osad, dróg i mostów.

Na Słowacji część obszaru na wschód od Tatr odwadnia rzeka Poprad, dopływ Dunajca. Jest to jedyna słowacka rzeka zlewiska Morza Bałtyckiego. Wschodnią część odwadniają Torysa, Topl'a, Ondava, Laborec i Cirocha, które odprowadzają wody na południe do Morza Czarnego.

Na wielu rzekach utworzono sztuczne zbiorniki, które – poza pełnieniem funkcji gospodarczych (np. energetycznych i turystycznych) – wpływają na łagodzenie wahań przepływów w rzekach i redukują negatywny wpływ wezbrań i powodzi. Do największych sztucznych zbiorników wodnych należą po stronie polskiej: Soliński na Sanie, Czorsztyński i Rożnowski na Dunajcu, Żywiecki na Sole, a po stronie słowackiej: Orava, Nová Bystrica, Krpel'any i Liptovská Mara na Wagu (Váhu), Domaša na Ondave oraz Starina na Ciroche. Naturalne jeziora są w większości małe i skoncentrowane głównie

w Tatrach. Występowanie pokładów i źródeł wód mineralnych stanowi bazę do rozwoju uzdrowisk (patrz. rozdz. 4).

Granice polsko-słowacką poprowadzono głównie działami wód, niemniej jednak aż na 17 odcinkach granica biegnie wzdłuż rzek i potoków, m.in.: Popradem – dwa odcinki: 26,6 oraz 4,4 km, Dunajcem – 17 km, Białką – 13,2 km oraz Jeleśnią – 8,4 km (Więckowski 2004). Łącznie granicę poprowadzono na rzekach na 93,7 km, co stanowi 17,8% jej długości (Więckowski 2004). Największymi barierami hydrograficznymi są Dunajec oraz Poprad.

Środowisko przyrodnicze jest jedną z głównych przyczyn atrakcyjności turystycznej pogranicza. Obszary cenne przyrodniczo występują, poczynając od zachodu na Babiej Górze, w Tatrach, Pieninach i Bieszczadach Zachodnich oraz po stronie polskiej w Gorcach, a po stronie słowackiej w Małej i Wielkiej Fatrze, Niżnych Tatrach oraz Słowackim Raju. W ich obrębie znaczne obszary objęto prawną ochroną przyrody. Atrakcyjna przyroda jest niewątpliwie magnesem przyciągającym turystów i ma wysokie walory rekreacyjne i krajoznawcze.

## 2.2. UWARUNKOWANIA PRAWNE OCHRONY PRZYRODY

Ochrona przyrody na pograniczu polsko-słowackim odbywa się na zasadach i przepisach prawnych obowiązujących w poszczególnych krajach i jest uzupełniona przez międzynarodowe przepisy (np. o międzynarodowych rezerwach biosfery). Obecnie funkcjonują ustawy uchwalone w latach 1990. ze zmianami i uzupełnieniami z początku XXI w. Aktualna mapa obejmująca obszary chronione na pograniczu polsko-słowackim znajduje się w załączniku na końcu książki (załącznik 6).

Na mocy ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (w Polsce) podstawowymi formami ochrony przyrody są: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody (Dz.U. 2004, Nr 92 poz. 880, z późniejszym ogłoszeniem ujednocającym Dz.U. 2009, Nr 151, poz. 1220).

Podstawowym prawnym dokumentem ochrony przyrody i krajobrazu w Republice Słowackiej, ważnym od 1 stycznia 2003 r., jest ustawa Rady Narodowej nr 543/2003 z 25 czerwca 2002 r. o ochronie przyrody i krajobrazu (*Z.z. o ochrane prírody a krajiny*). Ustawa ta reguluje zakres kompetencji organów władzy centralnej i lokalnej, a także prawa i obowiązki osób prawnych i fizycznych odnośnie ochrony przyrody i krajobrazu. Jej celem jest przyczynianie się do zachowania różnorodności warunków i form życia na Ziemi, wytwarzanie warunków do zrównoważonego, odnawialnego i racjonalnego wykorzystywania zasobów naturalnych, ochrona dziedzictwa przyrodniczego,

charakterystycznego wyglądu krajobrazu oraz osiągnięcie i utrzymanie stabilności ekologicznej. Jednym ze sposobów na osiągnięcie tego celu jest ochrona powierzchniowa, tj. ochrona przyrody i krajobrazu albo jego części na obszarze Słowacji. Ustanowiono pięć stopni ochrony powierzchniowej. Poziom ograniczeń zwiększa się wraz z rosnącym stopniem ochrony. Na terenie, gdzie pokrywają się obszary chronione o różnych stopniach ochrony, zawsze obowiązuje najwyższy z nich.

Pierwszy stopień ochrony obowiązuje powszechnie na terenie Słowacji, tam gdzie nie ma obszarów chronionych. Chodzi o rejony poza tymi, które ogłoszono obszarami chronionymi. Drugi, trzeci, czwarty i piąty stopień ochrony obowiązuje powszechnie w obszarach chronionych. Jako obszary chronione (chránené územia – CHÚ) można ogłosić miejsca, gdzie występują biotopy o znaczeniu europejskim i narodowym, biotopy gatunków o znaczeniu europejskim i narodowym oraz biotopy ptaków, w tym gatunków wędrownych, których chroni się obszary o znaczeniu lokalnym i międzynarodowym.

Na Słowacji funkcjonują podstawowe formy ochrony przyrody: parki narodowe (národný park), parki krajobrazowe (chránená krajinná oblasť), obszary chronione (chránený areál), rezerwaty przyrody (národná prírodná rezervácia, prírodná rezervácia), pomniki przyrody (prírodná pamiatka). Obszary chronione na Słowacji dzielą się na wielkopowierzchniowe (veľkoplošné chránené územia – VCHÚ), do których należą parki narodowe i parki krajobrazowe oraz małopowierzchniowe (maloplošné chránené územia – MCHÚ). Obszary chronione, rezerwaty przyrody, pomniki przyrody i elementy chronionego krajobrazu należą do grupy małopowierzchniowych obszarów chronionych (por. Klinda i inni 2011).

### 2.2.1. PARKI NARODOWE

W Polsce park narodowy „obejmuje obszar chroniony, wyróżniający się szczególnymi wartościami naukowymi, przyrodniczymi, społecznymi, kulturowymi i wychowawczymi, o powierzchni nie mniejszej niż 1000 ha, na którym ochronie podlega całość przyrody oraz swoiste cechy krajobrazu” (Dz. U. 2009, Nr 151 poz. 1220). Ponadto na terenie parku narodowego wszelkie działania podporządkowane ochronie przyrody mają pierwszeństwo przed innymi działaniami, a nadrzędnym celem parku narodowego jest poznanie, zachowanie całości systemów przyrodniczych danego terenu, wraz z warunkami ich funkcjonowania, oraz odtwarzanie zniekształconych i zanikłych ogniw rodzimej przyrody. Na obszarze Polski bezpośrednio sąsiadującym ze Słowacją znajduje się pięć parków narodowych: Babiogórski, Tatrzański, Pieniński, Magurski oraz Bieszczadzki. W większej odległości od granicy znajduje się Gorczański Park Narodowy.



Na Słowacji, według ustawy o ochronie przyrody i krajobrazu z 2002 r., park narodowy obejmuje obszar o powierzchni ponad 1000 ha, przeważnie z ekosystemami w zasadzie niezmienionymi przez człowieka albo w naturalnej strukturze krajobrazu, tworząc ponadregionalne biocentra i najbardziej znaczące dziedzictwo przyrodnicze, gdzie ochrona przyrody jest nadrzędna względem innych działań. Na obszarze parku narodowego obowiązuje trzeci stopień ochrony, jeśli nie ustanowiono inaczej. Na obszarze pogranicza z Polską funkcjonują na Słowacji trzy parki narodowe: Tatrzański (Tatranský národný park – TANAP), Pieniński (Pieninský národný park – PIENAP) i Połoniny (Národný park Poloniny). W większej odległości od granicy znajdują się cztery parki narodowe: Mała Fatra (Národný park Malá Fatra), Wielka Fatra (Národný park Veľká Fatra), Niżne Tatry (Národný park Nízke Tatry) i Słowacki Raj (Národný park Slovenský raj).

Ogółem na pograniczu polsko-słowackim funkcjonuje 13 parków narodowych, z których 6 znajduje się po stronie polskiej, a 7 po stronie słowackiej. Należy zwrócić uwagę na bliskie położenie tych obszarów w stosunku do granicy państwa i na fakt, że kilka parków narodowych ma swoje odpowiedniki po drugiej stronie granicy.

### 2.2.2. PARKI KRAJOBRAZOWE

Parki krajobrazowe są stosunkowo młodą formą ochrony przyrody i krajobrazu zarówno w Polsce, jak i na Słowacji. Na Słowacji zaczęto je tworzyć w 1973, a w Polsce w 1975 r. Tę formę ochrony wprowadzono aby przeciwdziałać i równoważyć negatywne zjawiska zachodzące w środowisku przyrodniczym w wyniku gwałtownego rozwoju przemysłu, urbanizacji i rosnących potrzeb w zakresie organizacji wypoczynku ludności oraz w celu zwiększenia skuteczności ochrony terenów cennych, reprezentujących jeszcze wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe (Radziejowski 1998).

Park krajobrazowy w Polsce jest obszarem chronionym ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe, a celem jego utworzenia jest zachowanie, popularyzacja i upowszechnienie tych wartości w warunkach racjonalnego gospodarowania. W sąsiedztwie granicy polsko-słowackiej znajdują się parki krajobrazowe: Beskidu Śląskiego, Żywiecki, Popradzki, Jaśliski oraz Ciśniańsko-Wetliński. Na obszarze pogranicza, po stronie polskiej, znajduje się 10 kolejnych parków krajobrazowych.

Na Słowacji, według ustawy o ochronie przyrody i krajobrazu z 2002 r., park krajobrazowy obejmuje obszar o powierzchni ponad 1000 ha, z rozproszonymi ekosystemami, znaczącymi dla zachowania różnorodności biologicznej i stabilności ekologicznej, z charakterystycznym wyglądem krajobrazu

albo ze specyficznymi formami historycznego osadnictwa. Na obszarze parku krajobrazowego obowiązuje drugi stopień ochrony, jeśli nie jest inaczej ustanowione. W przygranicznym terenie z Polską po stronie słowackiej znajdują się cztery parki krajobrazowe: Kysuce, Górna Orawa (Horná Orava), Karpaty Wschodnie (Východné Karpaty) i Wyhorlat (Vihorlat).

### 2.2.3. REZERWATY PRZYRODY

Rezerwat przyrody w Polsce na podstawie ustawy z 2004 r. jest obszarem obejmującym zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym ekosystemy, określone gatunki roślin i zwierząt oraz elementy przyrody nieożywionej, mające istotną wartość ze względów naukowych, przyrodniczych, kulturowych bądź krajobrazowych. Na Słowacji, według ustawy o ochronie przyrody i krajobrazu z 2002 r., rezerваты przyrody i narodowe rezerваты przyrody obejmują powierzchnię do 1000 ha, z naturalnymi lub mało zmienionymi przez człowieka biotopami o znaczeniu europejskim lub narodowym, albo biotopy gatunków o znaczeniu europejskim lub narodowym.

Zarówno w Polsce, jak i na Słowacji w rezerwatach przyrody zachowuje się najcenniejsze fragmenty środowiska naturalnego, w bardzo niewielkim stopniu przekształcone przez człowieka. Obszary, które mają najwyższy stopień naturalności i ponadregionalne znaczenie mogą mieć wyższą rangę i być wyłączone spod ingerencji człowieka, nawet z zakazem wkraczania na jego teren. W Polsce taki status mają rezerваты ścisłe, na Słowacji państwowe rezerваты przyrody (národné prírodné rezervácie). Na obszarach rezerwatów przyrody obowiązuje IV albo V stopień ochrony. W przypadku parku narodowego, parku krajobrazowego, rezerwatu przyrody albo pomnika przyrody można, ze względu na warunki przyrodnicze wytworzyć wokół nich pasmo ochronne, w którym obowiązuje poziom ochrony o stopień niższy.

### 2.2.4. INNE FORMY OCHRONY PRZYRODY I KRAJOBRAZU

Wymienione formy ochrony przyrody i krajobrazu tj.: parki narodowe, rezerваты i parki krajobrazowe, mają największe znaczenie w zachowaniu środowiska przyrodniczego badanego obszaru i są również najistotniejsze w kształtowaniu współpracy polsko-słowackiej. Inne obszary, choć nie rozpatrywane w niniejszej pracy, wymagają jednak krótkiej adnotacji. Uzupełnieniem wymienionych form są: obszary chronionego krajobrazu w Polsce, obszary chronione (*chránený areál*) na Słowacji, pomniki przyrody (*prírodná pamiatka*), ochrona gatunkowa roślin i zwierząt, a także obszary NATURA 2000.

Obszary chronionego krajobrazu i obszary chronione są nową, uzupełniającą formą ochrony krajobrazu ustanowioną w latach 1990. Obejmują one swoim zasięgiem wyróżniające się krajobrazowo tereny o różnych typach ekosystemów. Występują jedynie we wschodniej części pogranicza po stronie polskiej (m.in. Wschodniobeskidzki Obszar Chronionego Krajobrazu i Przemysko-Dynowski Obszar Chronionego Krajobrazu).

Obszar chroniony obejmuje teren o powierzchni do 1000 ha, na którym są biotopy o znaczeniu europejskim lub narodowym, albo biotopy gatunków o znaczeniu europejskim lub narodowym, i gdzie stan biotopów zależy od gospodarowania człowiekiem. Na Słowacji na obszarze chronionym obowiązuje III, IV lub V stopień ochrony. Element chronionego krajobrazu – to znaczący fragment krajobrazu, pełniący funkcję biocentrum lub biokorytarza, zwłaszcza o lokalnym lub regionalnym znaczeniu. Na takim obszarze elementu obowiązuje drugi, trzeci, czwarty lub piąty stopień ochrony. Obszar ochrony ptaków obejmuje ochroną biotopy gatunków ptaków o znaczeniu europejskim i biotopy gatunków ptaków wędrownych. Celem wydzielenia obszaru ochrony ptaków jest zabezpieczenie przeżycia i rozmnażania tych gatunków. Obszary te są częścią europejskiej sieci obszarów chronionych NATURA 2000.

Pomniki przyrody są pojedynczymi twórcami przyrody żywej i nieożywionej. Pomnik przyrody i narodowy pomnik przyrody – to punktowy, liniowy albo inny małopowierzchniowy ekosystem, jego składniki lub elementy o powierzchni do 50 ha, mające znaczenie naukowe, kulturowe, ekologiczne, estetyczne albo krajobrazotwórcze. Na obszarze pomników przyrody obowiązuje IV lub V stopień ochrony.

Ochrona gatunkowa roślin i zwierząt ma na celu zachowanie dziko występujących roślin i zwierząt, zwłaszcza tych, które występują rzadko i są zagrożone wyginięciem. Na pograniczu polsko-słowackim występują przedstawiciele większości chronionych gatunków w obu krajach; najwięcej w Tatrach. Ochrona gatunkowa zapewniana jest także w ramach innych norm prawnych Polski i Słowacji, dotyczących ochrony elementów przyrodniczych i ratyfikowanych umów międzynarodowych (CITES, Bonn, Berno, Ramsar).

Rezerваты biosfery służą jako przykład zrównoważonego życia, możliwej równowagi i wzajemnego stosunku człowieka do środowiska przyrodniczego. Są ważne nie tylko dla lokalnej społeczności, ale dla całego społeczeństwa i są podstawowym filarem wizji rezerwatów biosfery XXI w. Na omawianym obszarze, w ramach programu UNESCO „Człowiek i Biosfera” (Man and Biosphere – MaB) utworzono trzy rezerваты biosfery, bez ustanowienia prawnego i granic: Karpaty Wschodnie (trzy kraje: Polska, Słowacja i Ukraina), Tatry (Polska i Słowacja) oraz Babia Góra (Polska).

Można stwierdzić, że po obu stronach polsko-słowackiego pogranicza jest największa koncentracja małopowierzchniowych obszarów chronionych w Polsce i na Słowacji. Ten teren jest unikatowy nie tylko z narodowego, ale także międzynarodowego punktu widzenia, ze względu na wyjątkową w skali europejskiej koncentrację obszarów chronionych.

### 2.3. UWARUNKOWANIA HISTORYCZNO-KULTUROWE I SPOŁECZNO-GOSPODARCZE

Pierwsze ślady obecności człowieka na obszarze badań pochodzą z czasów starożytnych, ale silniejszy rozwój osadnictwa datuje się od XIV i XV w. Ze współczesnego punktu widzenia najistotniejsze jest to, że cały obszar dzisiejszej Słowacji (od 1567 r.) oraz południowa Polska (od 1772 r.) aż do końca I wojny światowej pozostawały pod jurysdykcją habsburską. Były to tereny peryferyjne, położone na wschodnim skraju kolejnych państw austriacko-węgierskich, przez pewien czas graniczące z Turcją, niemające rozwiniętego osadnictwa i gospodarki, zacofane i biedne. Czynniki te wywarły ogromny wpływ na kształtowanie się systemów społeczno-gospodarczych związanych z rozwojem procesów osadniczych i ekonomicznych, jak też organizacji terytorialnej. Największe znaczenie miały zjawiska i procesy zachodzące w XIX w., kiedy w Europie tworzyły się zręby państw narodowych, a Polska, podobnie jak Słowacja, nie były samodzielnymi państwami. Po II wojnie światowej oba kraje (Polska i Czechosłowacja) znalazły się w strefie wpływów Związku Radzieckiego, a po jego upadku, w ostatniej dekadzie w podobny sposób integrują się ze strukturami Unii Europejskiej. Od grudnia 2007 r. Polska i Słowacja, wraz z innymi krajami regionu, są członkami Układu z Schengen.

Liczne zmiany polityczne w ostatnich stuleciach i dekadach, często o charakterze katastrof, nie sprzyjały rozwojowi i stabilizacji struktur społeczno-gospodarczych, w tym gromadzeniu kapitału (ludzkiego i fizycznego), wykształcaniu więzi społecznych i ekonomicznych, poprawianiu warunków bytowych i jakości życia. W sytuacjach zagrożenia umacniało się jednak poczucie narodowego patriotyzmu, rzadziej regionalnych odrębności. Kryzysy społeczne skutkowały też dosyć licznymi zrywami i powstaniemi chłopskimi.

Do dzisiaj w krajobrazie kulturowym południowej Polski i całej Słowacji można znaleźć więcej podobieństw niż niejednokrotnie w przypadku obszaru całej Polski. Krakowski architekt i historyk sztuki, Tomasz Węćławowicz (1995), stwierdza, że chociaż przeważająca część karpackiego materiału zabytkowego jest skromna i nawet dosyć prowincjonalna, to jednak umiejscowienie

ich w urokliwych dolinach rzecznych, w otoczeniu kopulastych wzgórz oraz wśród mozaiki pól i lasów daje niepowtarzalny, niezwykle interesujący *genius loci* i antropogeniczną jedność.

Dziewiętnastowieczne i wcześniejsze wpływy odnajdziemy współcześnie przede wszystkim w architekturze i urbanistyce, stylu wielkoprzestrzennego osadnictwa oraz częściowo w użytkowaniu ziemi. Natomiast podobieństwa języka słowackiego i polskiego (a dodatkowo czeskiego i łużyckiego) wynikają z kolei ze wspólnego pochodzenia ludów napływających na tereny wschodniej i środkowej Europy w pierwszych wiekach pierwszego tysiąclecia ery nowożytnej.

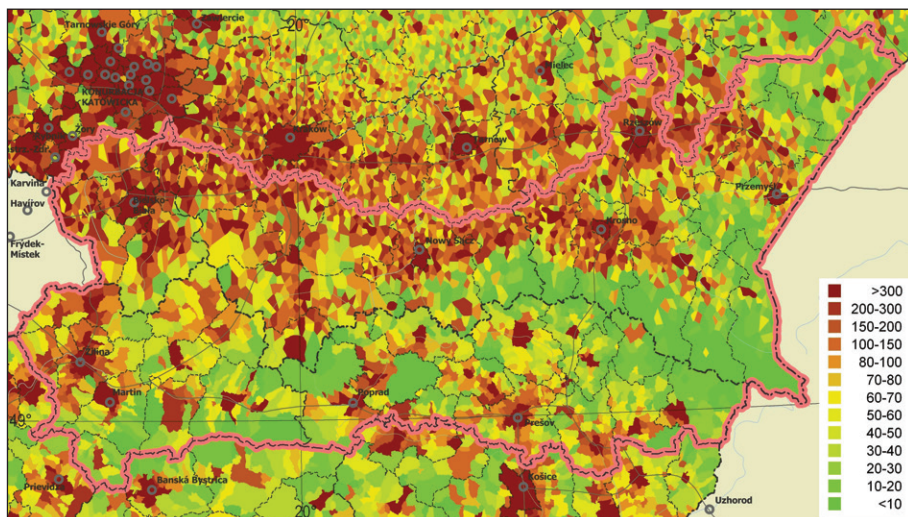
Przy całej zbieżności losów historycznych, rozwój działalności człowieka we wszystkich okresach historycznych na obszarze badań był też ściśle zdeterminowany górskim charakterem, w tym barierą orograficzną Karpat. Dlatego granica polsko-słowacka należy do najbardziej stabilnych w tej części Europy, a jej trwałość datuje się na wielu odcinkach (z pewnymi przerwami) od czasów Korony Polskiej (od II poł. XIV w.).

Pomimo wspólnego pochodzenia języka i częściowo habsburskiej historii (a po II wojnie światowej – komunistycznej), współczesne społeczeństwa obu krajów nie należą jednak do silnie zespolonych czy współpracujących ze sobą. Odmienności widać nie tylko w ludzkiej mentalności, ale i w organizacji systemów społeczno-gospodarczych. Wschodnia część terenu badań, to obszar bardziej zasiedlony, o silniejszym kapitale społecznym, religijności i afirmacji dla tradycyjnych wartości konserwatywnych. Silniejsza jest tu pozycja rodziny i przywiązanie do własności prywatnej. Skutkuje to silniejszymi więziami społecznymi, przede wszystkim w tradycyjnych społeczeństwach wiejskich.

Obszar pogranicza polsko-słowackiego zajmuje powierzchnię 38,0 tys. km<sup>2</sup> i liczy 4,8 mln mieszkańców (10,9%). Część polska jest znacznie większa, gdyż obejmuje 58,6% łącznej powierzchni obszaru współpracy i 68,8% ludności. Warto zwrócić uwagę, że jest to odpowiednio 45% i 28% obszaru i ludności Słowacji, a tylko 7% i 9% odpowiednich wskaźników w przypadku Polski. Ponadto średnia gęstość zaludnienia części polskiej wynosi 148, a słowackiej – 94 osoby na 1 km<sup>2</sup> (ryc. 2.1). Już pobieżna analiza ujawnia prawidłowości rozkładu zaludnienia, odmienne po obu stronach granicy. Osadnictwo polskie jest bardziej ciągłe, „płynniejsze” w przestrzeni, zajmując niemal wszystkie doliny, natomiast słowackie – charakteryzuje większa koncentracja wokół ośrodków miejskich.

Miejski system osadniczy obszaru badań po obu stronach granicy różni się od siebie dosyć znacznie. Po stronie polskiej dominują Bielsko-Biała i Rzeszów, które liczą odpowiednio 178 i 175 tys. mieszkańców. Po stronie





Ryc. 2.1. Gęstość zaludnienia (liczba osób na 1 km<sup>2</sup>) na obszarze pogranicza polsko-słowackiego w 2009 r.

Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny, Štatistický úrad Slovenskej republiky; opracowanie własne.

słowackiej największe miasta są dwukrotnie mniejsze: Preszów – 93 tys. i Żyliną – 85 tys. mieszkańców. Łącznie w obydwu krajach są jeszcze 4 miasta o liczbie ludności przekraczającej 50 tys.: Nowy Sącz, Przemyśl, Martin i Poprad. W 2009 r. w badanym regionie było 108 miast: 67 po polskiej stronie i 41 po słowackiej; skupiały 43% ludności miejskiej, czyli znacznie mniej niż wskaźnik urbanizacji w obu krajach (ponad 60%).

Odmienności obszaru położonego po obu stronach granicy dotyczą również wielkości i rozmieszczenia wsi (słow. *vidieckych obcí*). Po stronie polskiej sieć jest znacznie gęstsza, a wsie ludniejsze – niektóre powyżej kilku tysięcy mieszkańców (np. Ochotnica, Zawoja). W 2002 r. na obszarze badań było 901 wsi powyżej 1 tys. mieszkańców, z czego tylko 225 na Słowacji.

Co istotne, te statystyczne dysproporcje wynikają nie tyle z rzeczywistej specyfiki osadniczej, co w pewnej mierze z przebiegu granic wyznaczonego obszaru współpracy transgranicznej, przecinającego naturalne i historyczne krainy przyrodnicze, kulturowe i społeczno-gospodarcze. Na korzyść Polski wpłynęło m.in. włączenie gęsto zaludnionego i zurbanizowanego Śląska Cieszyńskiego z aglomeracją bielską. Natomiast we wschodniej części obszaru pogranicza, zwłaszcza na obszarach górskich i wzdłuż granicy państwowej, różnice nie są już tak widoczne. Biorąc pod uwagę obszar oddalony od granicy, część polską charakteryzuje ponadprzeciętne zaludnienie w skali kraju,



a część słowacka należy do słabiej zamieszkanym obszarów. Północna granica obszaru pogranicza przecina w Polsce równoleżnikowo gęsto zaludniony obszar, ciągnący się od granicy czeskiej po ukraińską.

Zróźnicowanie rozmieszczenia ludności w obu krajach nawiązuje do barier naturalnych i ukształtowania powierzchni. W obu krajach tylko około 1% ludności mieszka na obszarach powyżej 1000 m n.p.m., przy czym na Słowacji jest to nieco większy odsetek.

Po stronie słowackiej można wyznaczyć wyraźną miejską oś osadniczą, która przebiega pomiędzy Tatrami a Niżnymi Tatrami, częściowo doliną Wagu. Znajduje się tam większość największych ośrodków: Żylina, Martin, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Poprad i Preszów. Po stronie polskiej trudno znaleźć odpowiednik takiego układu, dopiero na północ od obszaru badań ukształtowała się wyraźna równoleżnikowa oś osadniczo-transportowa pomiędzy Krakowem a Rzeszowem. Istnieje wprawdzie korytarz transportowy, położony u podnóża Karpat, od Bielska-Białej poprzez Wadowice, Rabkę, Limanową, Nowy Sącz, Gorlice, Jasło i Krosno (i dalej przez Sanok do przejścia granicznego w Krościenku), ale pod względem funkcjonalno-osadniczym ma on niewielkie znaczenie.

Cechą charakterystyczną sieci osadniczej jest też jej pozostawanie w bliskim zasięgu oddziaływania dwóch dużych ośrodków miejskich – drugich pod względem ludności miast swoich krajów. Kraków (755 tys. mieszkańców) i Koszyce (237 tys.) znajdują się w odległości kilkunastu kilometrów od północnej i południowej granicy obszaru polsko-słowackiej współpracy transgranicznej.

Efektom rozwoju społeczno-gospodarczego i tradycji osadniczych jest pośrednio system administracyjny. W obu krajach jest on trójszczeblowy, przy czym największe różnice występują w najmniejszych jednostkach, tj. pomiędzy gminami a obcami. W Polsce na terenach wiejskich składają się one z mniejszych miejscowości, podczas gdy na Słowacji obec stanowi w wielu przypadkach tylko jedna miejscowość. Należy pamiętać, że polska gmina jest większa niż słowacka. W efekcie istnieją duże dysproporcje pomiędzy poszczególnymi kategoriami (tab. 2.1), utrudniające porównywalność zjawisk i procesów.

Dynamika demograficzna polskiej części obszaru jest w ostatnich latach wyraźnie dodatnia, ale w porównaniu z wcześniejszymi dekadami, zauważa się słabnięcie tej tendencji. W latach 2002–2009 odnotowano wzrost o 50,0 tys. mieszkańców, czyli o 1,5% (tab. 2.2). Jest to zasługa wysokiego (na tle kraju) przyrostu naturalnego, mającego m.in. swe podłoże we wspomnianych wartościach tradycyjnych i silnej roli rodziny w życiu społeczeństw. Na Podhalu

Tabela 2.1. Koncentracja ludności i powierzchni według kategorii liczby mieszkańców w gminach i obcach na pograniczu polsko-słowackim

Liczba mieszkańców	Liczba jednostek		Liczba mieszkańców		Zajmowana powierzchnia	
	Polska	Słowacja	Polska	Słowacja	Polska	Słowacja
%						
do 200	–	19,9	–	1,5	–	12,2
201–500	–	29,0	–	6,6	–	18,7
501–1000	–	24,1	–	11,4	–	20,6
1001–2000	0,8	15,0	0,1	13,9	1,6	19,4
2001–5000	10,8	8,5	3,2	16,5	12,5	16,7
5001–10000	43,3	1,6	23,5	7,5	39,3	5,8
10001–20000	32,1	0,9	31,9	8,9	34,2	2,0
20001 i więcej	12,9	1,1	41,3	33,6	12,4	4,6
Razem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny, Štatistický úrad Slovenskej republiky; opracowanie własne.

wzrost liczby mieszkańców był zawsze szczególnie spektakularny, gdyż w wielu gminach jeszcze w ostatniej dekadzie ubiegłego wieku wynosił średniorocznie ponad 2%. Coraz częściej w niektórych gminach, zwłaszcza w miastach oraz na wschodnich krańcach województwa podkarpackiego i pomiędzy Rzeszowem a Sanokiem, występuje ubytek liczby mieszkańców i deformacje struktury demograficznej, w postaci zwłaszcza starości demograficznej i dysproporcji płci. Nadal jednak w większości gmin w zachodniej części polskiego obszaru badań udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wynosi powyżej 25% i należy do najwyższych zarówno na pograniczu polsko-słowackim jak i w całej Polsce. W słowackiej części badanego obszaru pogranicza w latach 2002–2009 liczba mieszkańców wzrosła o około 18,3 tys. osób, czyli o 1,2% (interesujące, że absolutny przyrost liczby ludności polskiej części pogranicza jest bardzo bliski absolutnemu przyrostowi liczby ludności w całej Słowacji). Tak samo jak w Polsce, także na Słowacji przyrost ludności związany jest przede wszystkim z przyrostem naturalnym. Mobilność ludności (w kontekście pogranicza można mówić o przeprowadzkach na duże odległości) odgrywa marginalną rolę. Powodem są nieporównywalnie wyższe ceny nieruchomości w głównych centrach rozwoju ekonomicznego Słowacji, co ogranicza chęci i możliwości przeprowadzenia się poza badany obszar.

Między zachodnią a wschodnią częścią obszaru współpracy międzynarodowej istnieje wyraźna dysproporcja – tempo wzrostu liczby ludności we wschodniej części słowackiego pogranicza jest niemal trzykrotnie wyższe

Tabela 2.2. Zmiany liczby ludności na obszarze badań (część polska i słowacka)

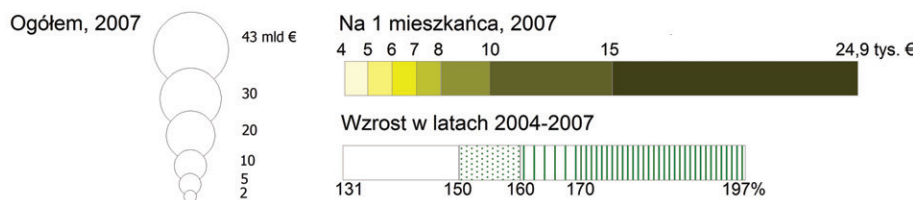
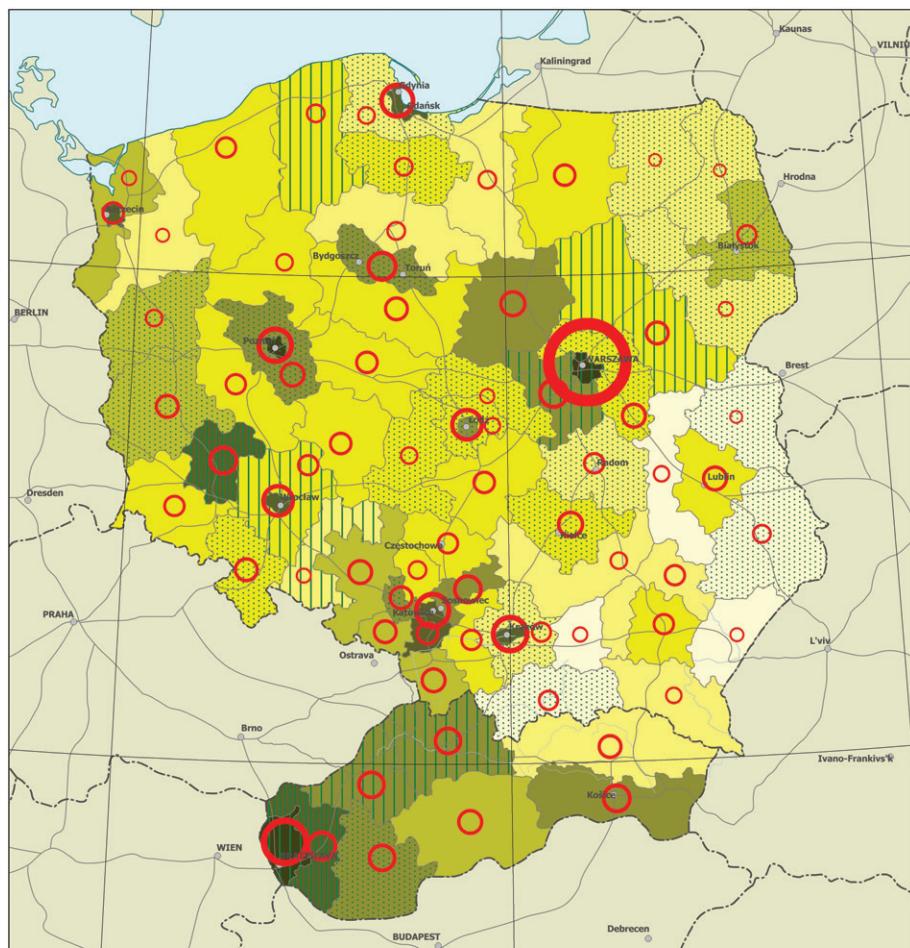
Obszar	Liczba mieszkańców		Zmiany liczby mieszkańców w latach 2002-2009	
	2002, tys.	2009, tys.	tys.	%
Słowacja	5379,2	5424,9	45,8	0,85
słowacka część pogranicza polsko-słowackiego	1486,2	1504,5	18,3	1,23
w tym: kraj żyliński	693,0	697,5	4,5	0,64
kraj preszowski	793,2	807,0	13,8	1,74
Polska	38 218,5	38 167,3	-51,2	-0,13
polska część pogranicza polsko-słowackiego	3268,3	3 318,3	50,0	1,53
w tym: woj. śląskie	747,0	761,0	14,0	1,87
woj. małopolskie	1262,6	1293,6	31,0	2,46
woj. podkarpackie	1258,6	1263,7	5,1	0,40

Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny, Štatistický úrad Slovenskej republiky; opracowanie własne.

w porównaniu z częścią zachodnią. Przyczyn można się dopatrywać w odmiennej strukturze etnicznej mieszkańców obu regionów (we wschodniej części badanego pogranicza jest duży udział ludności romskiej), przejawiającej się m.in. podstawowymi różnicami w działaniach demograficznych (silny akcent na rodzinę i wpływająca z tego wyższa wartość przyrostu naturalnego w porównaniu z większą częścią społeczeństwa).

Pomimo, że absolutne wartości przyrostu demograficznego są wyższe po polskiej stronie pogranicza, relatywne tempo wzrostu liczby obywateli jest podobne. Istotne jest, że udział mieszkańców słowackiej części badanego obszaru w ogólnej liczbie ludności kraju zwiększył się tylko nieznacznie z 27,6% na 27,7%.

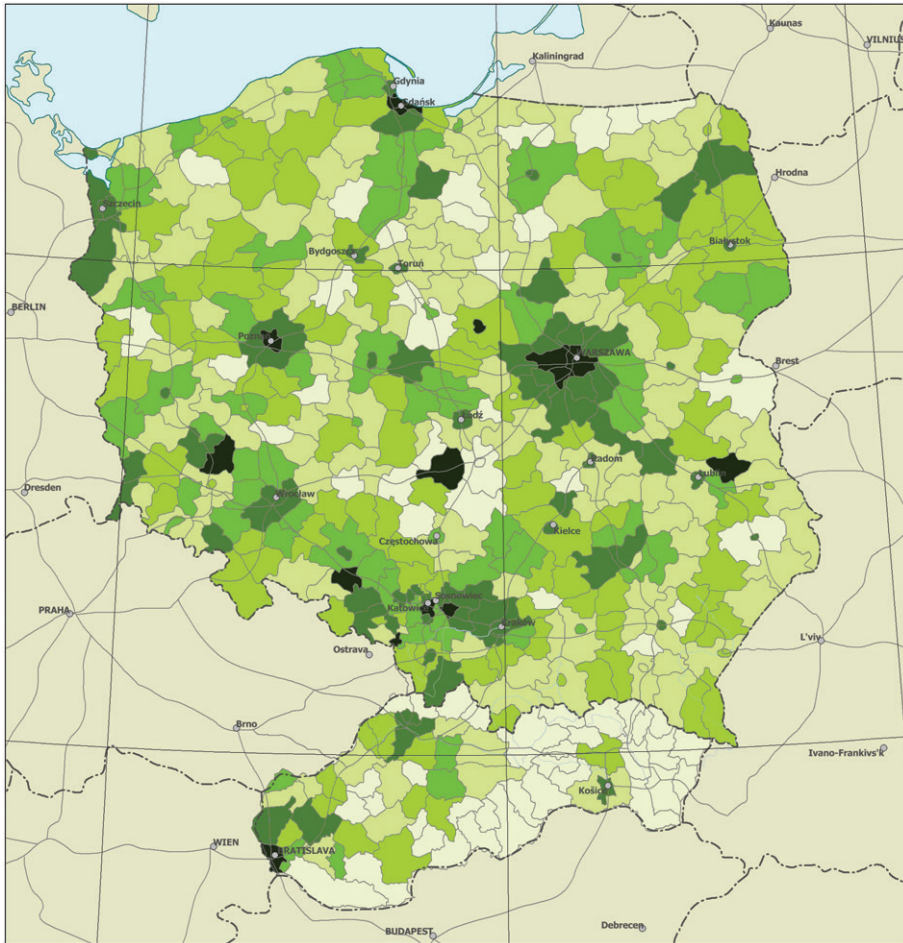
Pod względem gospodarczym obszar pogranicza polsko-słowackiego cechują jeszcze większe kontrasty niż w przypadku różnicowań demograficznych. Jest to następstwem wspomnianych uwarunkowań historycznych i geograficznych, w tym peryferyjnego położenia oraz rozwinięcia lub nie funkcji turystycznych. Lepiej zagospodarowana jest część zachodnia – zarówno po stronie polskiej, jak i słowackiej, oraz niektóre obszary wzdłuż granicy polsko-słowackiej związane z działalnością turystyczną. Wyraża się to w poziomie PKB i dochodach ludności (ryc. 2.2 i 2.3). Na różnicowania te nakłada się ogólny poziom rozwoju obu państw. Jest tu pewien paradoks: nominalny i parytetowy poziom PKB na mieszkańca Słowacji jest znacznie wyższy niż



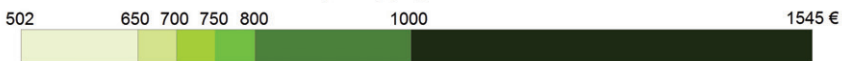
Ryc. 2.2. Produkt krajowy brutto w Polsce i na Słowacji w latach 2004–2007

Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny, Štatistický úrad Slovenskej republiky; opracowanie własne.

w przypadku Polski (odpowiednio o około 40 i 20%), tymczasem wartość dodana podregionów południowo-wschodnich Polski jest tylko nieco niższa niż dla podregionu preszowskiego, a w przypadku wynagrodzeń korzystniejsza



Na 1 pracującego, 2008



Ryc. 2.3. Wynagrodzenia w Polsce i na Słowacji w 2008 r.

Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny, Štatistický úrad Slovenskej republiky; opracowanie własne.

sytuacja występuje wyraźnie po stronie polskiej. Wynika to po pierwsze z silnej koncentracji sił wytwórczych w zachodniej Słowacji (zwłaszcza na obszarze metropolitalnym Bratisławy), po drugie prawdopodobnie z większej konsumpcji i obiegu pieniądza w Polsce, związanego z rozleglejszą „szarą strefą”.

Problemem o podobnej skali i oddziaływaniu w Polsce i na Słowacji jest narastająca polaryzacja społeczno-gospodarcza. Różnica pomiędzy PKB na 1 mieszkańca w regionach stołecznych obydwu krajów w stosunku do regionów



peryferyjnych (np. podregion preszowski i krośnieński) w roku 2008 wynosiła jak 5:1, przy stałej tendencji do wzrostu tej relacji. Proces polaryzacyjny jest charakterystyczny dla wszystkich krajów, przechodzących transformację ustrojową po 1989 r. Jego przyczyny są złożone, stanowią przedmiot niejednokrotnie ostrych sporów i, jak się wydaje, tkwią głównie w tzw. szoku transformacyjnym, w tym braku łagodzenia efektów koncentracji kapitału na obszarach atrakcyjnych dla inwestowania, m.in. przez kapitał zagraniczny. Warto dodać, że polaryzacja ekonomiczna zachodzi równocześnie z polaryzacją społeczną i demograficzną, poprzez „wymywanie” najwartościowszych zasobów ludzkich z obszarów peryferyjnych w kierunku lepiej rozwiniętych obszarów zurbanizowanych, zwłaszcza metropolitalnych.

Problemów interpretacyjnych nastroczać może także analiza poziomu i międzyregionalnego zróżnicowania bezrobocia. W rolniczych i słabo zurbanizowanych regionach południowo-wschodniej Polski w dużym stopniu jest to tzw. bezrobocie ukryte, ale kompensuje je rozwinięta tam znaczna szara strefa.

Od pojawienia się bezrobocia na początku lat 1990., ten fenomen stał się jednym z najwraźliwiej odbieranych negatywnych aspektów transformacji polityczno-ekonomicznej. Bezrobocie wyraża rozbieżność między popytem na pracę a jej ofertami, między szukającymi zatrudnienia a wolnymi miejscami pracy. Miara bezrobocia, którego wartość jest pośrednim wskaźnikiem poziomu socjalno-ekonomicznego regionów, pokazuje nie tylko dynamiczne zmiany, będące odbiciem ogólnego rozwoju ekonomicznego (globalny kryzys finansowy i gospodarczy), ale także wyraźne różnice między zachodnią a wschodnią częścią słowackiego obszaru pogranicza (tab. 2.3).

W polskiej części obszaru badań wyższa stopa bezrobocia charakteryzowała jej wschodnią część. Najwyższą wartość w 2010 r. osiągnęła w podregionie przemyskim (19,2%), a najniższą w bielskim (9,3%). Dwukrotna różnica wskaźnika jest uwarunkowana przede wszystkim upadkiem bazy ekonomicznej małych i średnich miast obecnego województwa podkarpackiego, jak też słabym rozwojem działalności pozarolniczej na obszarach wiejskich, w tym turystyki. Nawet w stosunkowo dobrze rozwiniętym podregionie nowosądeckim stopa bezrobocia wyniosła w końcu 2010 r. 14,8% ale, jak wspomniano, po części jest to zawyżone wskutek występowania dużej skali szarej strefy właśnie w sektorze turystycznym.

Rozwój i wahania regionalnych wartości bezrobocia w ostatnim dziesięcioleciu kopiowały turbulencje na poziomie całego kraju. Sprzyjający trend obniżania bezrobocia został odwrócony w 2009 r., głównie w wyniku światowego kryzysu wpłynął on na działania pracodawców, którzy nie zatrudniali pracowników, a nawet zaczęli ich zwalniać. Od roku 2009 widać wzrost stopy bezrobocia, zwłaszcza w regionach problemowych.



Tabela 2.3. Stopa bezrobocia (2001–2010)

Obszar	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Słowacja	18,6	17,5	15,6	13,1	11,4	9,4	8,0	8,4	12,7	12,5
kraj żyliński	16,4	14,7	13,2	11,1	9,3	7,0	5,6	6,2	10,9	10,9
kraj preszowski	24,0	23,0	19,6	17,5	15,8	13,7	12,1	12,9	18,3	17,8
Polska	–	–	–	19,0	17,6	14,8	11,2	9,5	12,1	12,3
podregion nowosądecki	–	–	–	21,1	19,4	16,6	13,3	11,4	13,8	14,8
podregion oświęcimski <sup>a</sup>	–	–	–	17,7	16,6	13,9	10,7	9,0	11,7	12,4
podregion bielski	–	–	–	13,6	12,6	10,1	7,1	6,4	8,8	9,3
podregion krośnieński	–	–	–	21,6	20,4	18,0	15,1	14,4	17,5	17,5
podregion przemyski	–	–	–	20,8	20,4	18,9	17,1	16,0	19,1	19,2
podregion rzeszowski <sup>a</sup>	–	–	–	17,0	16,6	14,7	13,0	11,0	12,9	13,1

<sup>a</sup> podregiony położone częściowo poza granicami obszaru pogranicza polsko-słowackiego; nie podano danych dotyczących podregionu krakowskiego i tyskiego, których tylko mała część mieści się w granicach pogranicza

Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny, Štatistický úrad Slovenskej republiky; opracowanie własne.

Ewidentne są różnice między zachodnią a wschodnią częścią słowacko-polskiego pogranicza. W kraju żylińskim zawsze był niższy poziom bezrobocia niż w skali całego państwa, natomiast w kraju preszowskim wyraźnie go przekraczał. Było to związane z wieloma czynnikami, które spowodowały, że kraj preszowski jest jednym z najbardziej problemowych regionów Słowacji. Niesprzyjające położenie geograficzne, w dużej odległości od centrum polityczno-gospodarczego Słowacji, Bratysławy, rozdrobnienie struktury osadnictwa i heterogeniczna struktura społeczeństwa, nieodpowiednia struktura przemysłu jako odbicie niskiego poziomu wykształcenia ludności, niedostateczny poziom technicznej infrastruktury i widoczne skutki minionego historycznego rozwoju, który nie sprzyjał rozwojowi gospodarczemu tego obszaru, rzutują także na współczesne problemy wysokiego bezrobocia i tworzenia nowych miejsc pracy.

Oba kraje (preszowski i żyliński), położone przy granicy z Polską, są z punktu widzenia bezrobocia wyraźnie zróżnicowane. W 2010 r. stopa bezrobocia w kraju żylińskim wynosiła od 8,4% (okres Żyliny) do 14,9% (okres Bytča). W kraju preszowskim była jeszcze większa rozpiętość od 10,6% (okres Poprad) do 26,2% (okres Kieżmarok). Ogromne dysproporcje między

sąsiadującymi powiatami spowodowane są różnicą w udziale ludności romskiej, mniej wykształconej, z długotrwałymi trudnościami funkcjonowania na rynku pracy. Mimo bezpośredniej i pośredniej pomocy ze strony państwa i Unii Europejskiej (stymulowanie przedsiębiorczości, kursy re kwalifikacyjne, pomoc w nauce) bardzo trudno jest tworzyć odpowiednie miejsca pracy dla grupy ludzi o niskich kwalifikacjach, i niechętnych do podejmowania pracy.

Południowa część województw: śląskiego, małopolskiego i podkarpackiego czerpie rozwój z koncentracji funkcji turystycznych, opisanych szczegółowo w rozdziale 4. Natomiast spektakularny rozwój handlu targowiskowego, będący dźwignią gospodarczą dla wielu obszarów pogranicznych w ostatniej dekadzie ubiegłego wieku, obecnie stracił na znaczeniu. Odżywa on lokalnie i okresowo wraz z wahaniami kursów walut.

Funkcje przemysłowe są lepiej rozwinięte w większych miastach, przy czym w obu krajach charakterystyczny jest znaczny udział własności zagranicznej. Największe po stronie polskiej firmy przetwórcze regionu to m.in.: Fiat Auto Poland (Bielsko-Biała), Grupa Żywiec (Żywiec), Grupa Maspex (Wadowice), Firma Chemiczna Dwory (Oświęcim), Nowy Styl (Krosno), Lotos Czechowice (Czechowice-Dziedzice), Grupa Kęty (Kęty), Lotos Jasło (Jasło), Valeo Electric & Electronic (Czechowice-Dziedzice), Scandinavian Tobacco (Myślenice), WSK PZL Rzeszów (Rzeszów), Rafineria Nafty Jedlicze (Jedlicze) oraz Alumetal (Kęty).

Także w słowackiej części pogranicza, ze względu na historyczny rozwój, przemysł koncentrował się przede wszystkim w największych miastach (Żyliną, Martin, Poprad, Preszów), bądź w ich pobliżu. Podstawową nowością jest jednak rozwój zależny od zagranicznych inwestorów, którzy stali się większościowymi udziałowcami znaczących zakładów przemysłowych.

Faworyzowanie dużych miast jest charakterystyczne dla nowej gałęzi słowackiej gospodarki – przemysłu samochodowego, ważnego w strukturze przemysłowej kraju żylińskiego. Przemysł samochodowy reprezentowany jest przede wszystkim przez południowokoreańską firmę Kia Motors Slovakia, zlokalizowaną w pobliżu Żyliny. Z produkcją samochodów jest związany cały rząd wertykalnie i horyzontalnie zintegrowanych dostawców i poddostawców (np. południowokoreańscy producenci należący do społeczności Hyundai Business Group), próbujący zorganizować produkcję według systemu *just-in-time*, lokalizując blisko hale montażowe. Kolejnym reprezentantem przemysłu samochodowego jest Volkswagen Martin, produkujący części samochodowe.

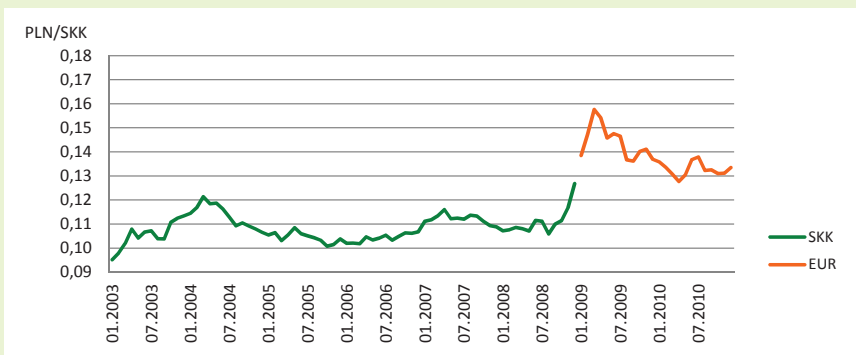
Produkcja urządzeń transportowych ma swojego poważnego przedstawiciela także w kraju preszowskim. Tatravagónka Poprad, wyrabiający wagony towarowe i podwozia, jest jednym z najbardziej znaczących przedsiębiorstw

maszynowych. W Popradzie ma swoją siedzibę także inna wielka firma – Whirlpool Slovakia, produkująca pralki automatyczne, będąca częścią ponadnarodowej korporacji. Preszów cechuje dywersyfikacja pod względem wielkości i gałęzi przemysłu. Dominują średnio duże zakłady maszynowe, elektrotechniczne i odzieżowe, o niskim poziomie wynagrodzeń. Miasto usiłuje przyciągnąć zagranicznych inwestorów, którzy stwarzając miejsca pracy dla wysoko wykwalifikowanej siły roboczej, wzmocniłyby jego obraz.

Z pozostałych znaczących przedsiębiorstw przemysłowych słowackiej części słowacko-polskiego pogranicza można wyróżnić: zakłady celulozowo-papiernicze Mondi SCP (Ružomberok), grupę firm chemiczno-tekstylnych przedsiębiorstwa Chemosvit (Svit), zakład chemiczny Nexis Fibers (Humenné), zakład elektrotechniczny Tesla (Stropkov), zakład farmaceutyczny Imuna Pharm (Šarišské Michal'any).

### Wejście Słowacji do strefy euro a zmiany cen po obu stronach granicy

Przed 2003 r. Słowacja była dla Polaków relatywnie tania. Polacy jeździli do Słowacji w celu zakupu wyrobów alkoholowych, wędlin lub serów. W latach 2003–2008 proporcje słowackiej korony i polskiego złotego wynosiły 0,1–0,12 (ryc. 2.4). Po akcesji do Unii Europejskiej w 2004 r. obie waluty umacniały się względem euro. Jednak na Słowacji w 2004 r. podniesiono VAT oraz akcyzę przez co ceny niektórych produktów wzrosły skokowo o kilka procent. Zakupy po stronie słowackiej stopniowo przestawały być dla Polaków opłacalne.



Ryc. 2.4. Kurs PLN/SKK (2003–2008) i PLN/EUR (2009–2010)

Kurs euro przeliczony na słowackie korony po kursie 1 EUR = 30,126 SKK od 1.01.2009.

Źródło danych: www.nbp.pl; opracowanie własne.

Szczególne umocnienie się słowackiej korony względem złotego miało miejsce w początkowych miesiącach kryzysu finansowego (sierpień–grudzień 2008 r.), co wiązało się z relatywnie silniejszym atakiem spekulacyjnym na polskiego złotego niż na koronę słowacką oraz perspektywą rychłego wprowadzenia euro na Słowacji. Duże znaczenie dla kształtowania się cen po obu stronach granicy miało wejście Słowacji do strefy euro, które nastąpiło 1 stycznia 2009 r. W efekcie akcesji do strefy euro po kursie SKK/EUR równym 30,126 w warunkach kryzysu finansowego (przy jednoczesnym dalszym osłabianiu się

złotego) towary polskie stały się z dnia na dzień konkurencyjne w relacji do słowackich. Ceny na Słowacji w związku z wprowadzeniem euro nie wzrosły (rosły natomiast przed zmianą waluty w 2008 r.). Inflacja w styczniu 2009 r. spadła w tym kraju do najniższego poziomu od kilkunastu miesięcy. Jednoczesne drastyczne osłabienie się złotego sprawiło jednak, że różnice cen między Polską a Słowacją uległy zwiększeniu, a siła nabywcza polskiego turysty na kilka miesięcy znacznie osłabła. Różnice te były szczególnie widoczne w pierwszej połowie 2009 r. Wówczas Słowacy licznie wybierali się do Polski na zakupy relatywnie tańszych towarów (artykułów spożywczych i chemicznych, wyposażenia wnętrz lub sprzętu RTV i AGD).

Wraz ze stopniowym umacnianiem się złotego wobec euro w latach 2009–2011, przy dalszej kontynuacji trendu aprecjacyjnego polskiej waluty, należy spodziewać się wyrównywania cen między oboma krajami w dłuższym okresie. Przemawia za tym również porównywalność wskaźników inflacji w obu krajach (3-4% na przełomie 2010–2011), a także fakt, że wprowadzenie mocnej waluty euro na Słowacji wymusiło niejako na przedsiębiorcach słowackich z terenów przygranicznych konkurencyjność – zarówno cenową, jak i poprzez wzrost jakości usług (np. rozbudowa infrastruktury narciarskiej). Dla turystów podróżujących w sezonie zimowym istotne może być na przykład porównanie cen karnetów w ośrodkach narciarskich na Słowacji (tab. 2.4).

Tabela 2.4. Ceny sześciodniowych karnetów w wybranych ośrodkach narciarskich na Słowacji w sezonie 2011/2012 (euro)

Nazwa skipasu	Wysoki sezon			Niski sezon		
	dorośli	juniorzy	dzieci	dorośli	juniorzy	dzieci
Bachledova dolina	84		62	80		60
Chopok północ i południe	166	133	116	78	62	55
Snow Paradise Vel'ka Rača-Oščadnica	138	110	97	78*	62*	55*

\* dane za sezon 2010/2011

Źródło danych: <http://www.narty.pl/cenniki-karnetow/slowacja.html>. Data dostępu 31.10.2011; opracowanie własne.

## 2.4. PROGRAMOWANIE ROZWOJU PRZESTRZENNEGO I REGIONALNEGO

W ostatniej dekadzie można obserwować wzrost zainteresowania problematyką programowania rozwoju regionalnego i przestrzennego w różnych aspektach tematycznych, przede wszystkim w wyniku wzrostu nierówności regionalnych (w tym pogarszanie się warunków życia) oraz zainteresowania administracji publicznej różnych szczebli zagadnieniami przestrzennymi. Polaryzacja społeczno-gospodarcza jest charakterystyczna nie tylko dla gospodarki państw Europy Środkowej i Wschodniej podlegających transformacji po 1989 r., ale również dla całej Europy i większości krajów świata. W przypadku Polski i Słowacji szczególnie niekorzystne jest pogłębianie się

tego procesu po przystąpieniu do Unii Europejskiej. Natomiast zainteresowanie administracji rządowej i samorządowej jest w dużej mierze nie tylko wynikiem wzrostu świadomości przestrzennej i terytorialnej, lecz niejako „ubocznym” efektem napływu środków unijnych, których wdrażanie jest obłożone obowiązkiem wykonania szczegółowej dokumentacji o charakterze strategiczno-planistycznym, ekonomiczno-przestrzennym, urbanistycznym, środowiskowym, itd.

Zarówno w Polsce, jak i na Słowacji, przemiany polityczne, społeczne i ekonomiczne w 1989 r., które zrazu przyniosły nadzieję na opanowanie impasu w gospodarce przestrzennej ostatniej dekady realnego socjalizmu, z czasem okazały się motorem pogłębiania kryzysu, głównie z powodu ideologicznego traktowania planowania przestrzennego jako „reliktu minionej epoki” i praktycznego zarzucenia hierarchiczności planowania. Ujawniło się to z wielką siłą szczególnie w Polsce, gdzie wszechobecny i narastający chaos przestrzenny przyczynia się do niskiej efektywności systemów społeczno-gospodarczych, trwale ograniczając możliwości rozwojowe miast i regionów. Na przykład jeden z ostatnich dokumentów Państwowej Rady Gospodarki Przestrzennej<sup>1</sup> (naczelnego organu doradczego w tym zakresie) wymienia w tym kontekście: a) słabość i nieefektywność systemu programowania, skutkujące brakiem możliwości osiągnięcia celów polityki rozwoju; b) niedostateczne powiązanie poziomu programowania z poziomem operacyjnym; c) brak silnego ośrodka koordynacji polityki rozwoju oraz niewystarczające zaangażowanie kierownictwa politycznego jednostek administracji publicznej w prace programowo-strategiczne; d) odrębność planowania przestrzennego od planowania społeczno-gospodarczego; e) niedostatecznie określone relacje pomiędzy polityką rozwoju a polityką regionalną; f) brak przejrzystego systemu finansowania polityki rozwoju.

#### 2.4.1. PROGRAMOWANIE ROZWOJU PRZESTRZENNEGO I REGIONALNEGO W POLSCE

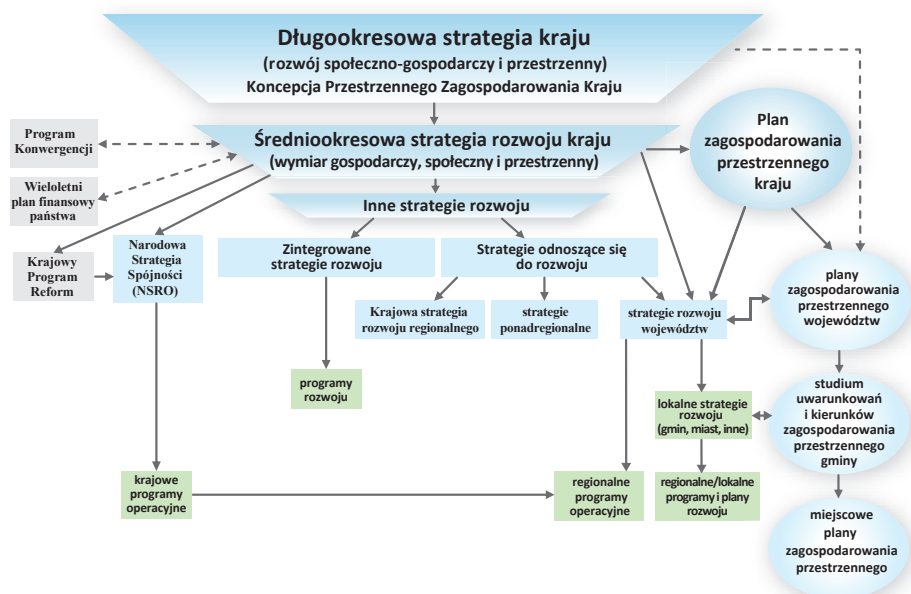
Wzrost zainteresowania problematyką przestrzenną wiąże się niestety z narastaniem komplikacji systemowo-organizacyjnej. Systemy programowania rozwoju regionalnego i przestrzennego są coraz bardziej złożone, wieloaspektowe i na ogół słabo ze sobą powiązane. Wynika to ze wzrostu interakcji pomiędzy poszczególnymi instytucjami rządowymi i samorządowymi, a coraz częściej społecznymi, mającymi zwykle indywidualne ambicje formułowania celów i wizji rozwojowych.

---

<sup>1</sup> Stanowisko Państwowej Rady Gospodarki Przestrzennej w sprawie systemu gospodarki przestrzennej i planowania przestrzennego przyjęte na posiedzeniu Rady dnia 30 maja 2011 r.

Poważnym utrudnieniem jest długi proces opracowywania i przyjmowania dokumentów. Przykładowo prace nad aktualizacją i nową Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju trwały w latach 2003–2005 (aktualizacja, nieprzyjęta przez rząd) i 2006–2011 (nowy dokument), podczas gdy do 2011 r. nadal obowiązywał dokument opracowany jeszcze pod koniec ubiegłego wieku (Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, przyjęta przez Sejm RP w 2000 r.). Długi okres przygotowywania i przyjmowania dokumentów powoduje, że równoległe trwają prace nad opracowaniami, teoretycznie mającymi być spójnymi merytorycznie i hierarchicznie, a to oczywiście nie jest możliwe. Ostatnio A. Noworól (2011) oblicza, że w Polsce tylko na poziomie regionalnym istnieje obligatoryjność sporządzania 36 dokumentów (spośród których aż 24 ma odniesienia do polityki przestrzennej), a dalsze 30 typów ma charakter fakultatywny.

W Polsce obowiązuje trójstopniowy system planowania przestrzennego, nawiązujący do struktury administracyjno-terytorialnej kraju. Dokumenty obligatoryjnie muszą być sporządzane dla kraju, województw i gmin, natomiast inne szczeble hierarchiczne (powiaty, związki gmin, obszary funkcjonalne) mogą je opracowywać fakultatywnie. Aktualną strukturę dokumentów na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym przedstawiono na rycinie 2.5.



Ryc. 2.5. Aktualny system planowania przestrzennego i regionalnego w Polsce  
 Źródło: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (2011).



Obecnie nadrzędnym dokumentem polityki rozwoju społeczno-gospodarczego Polski jest Strategia Rozwoju Kraju. Jak wskazuje *Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (2006), nadrzędnym dokumentem strategicznym ma być długookresowa strategia rozwoju kraju (DSRK), której ustalenia będzie musiała uwzględniać strategia średniookresowa (ŚSRK). Jej funkcję pełni teraz (2011) analizowana w tym tekście Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007–2015. Wszystkie strategie sektorowe, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego (KSRR) oraz strategie ponadregionalne będą podlegać ocenie zgodności ze ŚSRK. W związku z prowadzonym w latach 2010–2011 porządkiem dokumentów strategicznych, powstaje 8 krajowych strategii sektorowych oraz tzw. międzysektorowa KSRR (przyjęta przez Radę Ministrów w lipcu 2010 r.).

W zakresie polityki przestrzennej nadrzędnym dokumentem jest *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju* (KPZK), prezentująca wizję zagospodarowania przestrzennego Polski. Przy opracowywaniu SRK powinno uwzględniać się ustalenia KPZK (*Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, 2006), przy czym obowiązujący jest poważnie zdezaktualizowany dokument z 2001 r. (*Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*, Monitor Polski z 2001 r., Nr 26, poz. 432).

Kolejnym ważnym dokumentem na poziomie krajowym, powstałym w związku z członkostwem Polski w Unii Europejskiej i koniecznością krajowej regulacji europejskiej polityki spójności są *Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia* (NSRO). NSRO to podstawowy dokument strategiczny określający priorytety i obszary wykorzystania oraz system wdrażania funduszy unijnych. Uwzględnia zapisy SRK, a wdrażany jest poprzez programy operacyjne (np. PO Infrastruktura i Środowisko, PO Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka, regionalne programy operacyjne).

Podstawowe ramy strategiczne dla poszczególnych sektorów (działów) gospodarki lub dziedzin polityki zawierają krajowe strategie sektorowe (np. Kierunki Rozwoju Turystyki do roku 2015, Polityka Ekologiczna Państwa, Polityka Transportowa Państwa). Strategie sektorowe muszą być zgodne z SRK, a ich realizacja dokonuje się poprzez programy operacyjne (*Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, 2006).

Poniższy przegląd wybranych krajowych strategii, koncepcji i programów ma na celu wskazanie, jak w tych najważniejszych dokumentach, wyznaczających kierunki rozwoju kraju, postrzegane jest pogranicze polsko-słowackie, jego turystyczne funkcje, współpraca transgraniczna, a także dostępność transportowa i jej rola w turystyce. Przegląd objął następujące dokumenty:

Strategię Rozwoju Kraju 2007–2015 (2006), Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (2007), projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju<sup>2</sup> (2011), Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego (2011), Kierunki Rozwoju Turystyki do roku 2015 (2007), II Politykę Ekologiczną Państwa (2000), Krajową Strategię Ochrony i Zrównoważonego Użytkowania Różnorodności Biologicznej (2007), Politykę Transportową Państwa na lata 2006–2025 (2005), Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (2007) i Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka.

W Strategii Rozwoju Kraju (2006) zagadnienia współpracy transgranicznej są postrzegane jako jeden z warunków wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności. Warto też wspomnieć, że w dokumencie tym granicę państwa traktuje się nie tylko jako determinantę peryferyjności, ale dostrzega się też jej współczesne znaczenie jako czynnika dającego szanse rozwojowe, co potwierdzono w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia (2007). Tu uznano współpracę transgraniczną regionów wręcz za warunek konieczny wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej, a pośrednio – rozwoju gospodarki oraz potwierdzono jej znaczenie kulturowe. Wskazuje się ponadto na szczególną rolę turystyki na obszarach przygranicznych, która wśród różnych gałęzi gospodarki może mieć dominujące znaczenie w tworzeniu nowych miejsc pracy.

W Strategii Rozwoju Kraju (2006) wskazuje się na turystyczne znaczenie gór i pogórza województw: małopolskiego, podkarpackiego i śląskiego. Wśród kierunków polityki regionalnej państwa, przyjętych w Strategii, wymienia się, w przypadku województwa małopolskiego i podkarpackiego, działania na rzecz wykorzystania potencjału zasobów przyrodniczych, a jednocześnie wspieranie zachowania i poprawy jakości tych zasobów i walorów krajobrazowych. Można przypuszczać, że chodzi tu przede wszystkim o wykorzystanie turystyczne, przyczyniające się do rozwoju gospodarczego. Wśród głównych kierunków polityki regionalnej w województwie śląskim wskazuje się na wspieranie poprawy stanu środowiska, brak natomiast działań na rzecz wykorzystania (gospodarczego) zasobów przyrodniczych.

W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (2011) zwraca się uwagę na problemowy i peryferyjny charakter obszarów przygranicznych i konieczność podjęcia działań ukierunkowanych na eliminację niekorzystnych skutków peryferyjności położenia, aby wzmocnić spójność kraju. Jednym ze sposobów przewyciężania peryferyjności ma być współpraca mająca

---

<sup>2</sup> Na etapie opracowania publikacji, KPZK była w trakcie przyjmowania, ale ze względu na wagę tego dokumentu postanowiono omówić jej projekt opracowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w 2011 r.

prowadzić do wykształcenia się funkcjonalnych regionów transgranicznych. Kwestia ta odnosi się przede wszystkim do pogranicza polsko-niemieckiego, polsko-czeskiego i częściowo polsko-słowackiego (nie sprecyzowano natomiast, o które części chodzi). Intensyfikacja procesów integracyjnych ma jednak, według koncepcji, dotyczyć głównie Niemiec i Czech. W przypadku Słowacji dostrzega się barierę Karpat utrudniającą procesy integracyjne. Niemniej jednak autorzy wskazują na istotną rolę współpracy polsko-słowackiej, zwłaszcza w wymiarze turystycznym i kulturalnym. Z kolei Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka wskazuje na szereg potencjalnych i pożądanых form współdziałania w zakresie rozwoju turystyki i integracji turystycznej pogranicza. Współpraca w obrębie pograniczy, według II Polityki Ekologicznej Państwa (2000, z perspektywą do 2025), ma też obejmować wspólne programy ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju (cokolwiek miałyby to oznaczać), w tym ochrony różnorodności biologicznej m.in. poprzez wspólne zarządzanie transgranicznymi obszarami cennymi przyrodniczo (*Krajowa Strategia Ochrony i Zrównoważonego Użytkowania Różnorodności Biologicznej*, 2007).

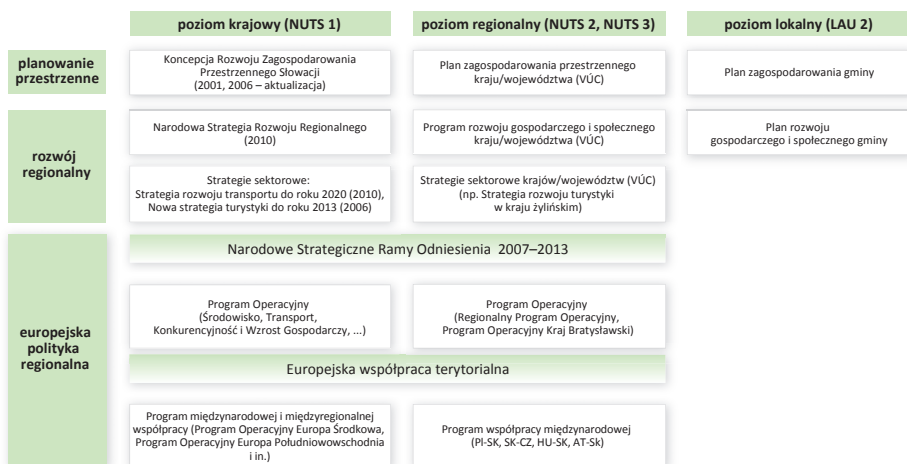
W projekcie KPZK wyodrębnia się różne kategorie obszarów funkcjonalnych, wobec których ma być skierowana odrębna polityka, dostosowana do ich specyfiki. Obszary przy granicy ze Słowacją mieszczą się w dwóch wyodrębnionych kategoriach skali makroregionalnej: obszarów przygranicznych oraz górskich. Należy pozytywnie ocenić funkcjonalne podejście do polityki przestrzennej, które powinno być stosowane również w mniejszych skalach przestrzennych oraz na niższych szczeblach administracji publicznej.

Istotną rolę w programowaniu rozwoju regionalnego ma pełnić Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego (KSRR), w której zagadnienia transgraniczne sformułowano w jednym z celów szczegółowych (cel 2.4: przezwyciężanie niedogodności związanych z położeniem obszarów przygranicznych, szczególnie wzdłuż zewnętrznych granic UE). Działania dla obszarów przygranicznych w ramach polityki regionalnej powinny koncentrować się po pierwsze na zwiększaniu wzajemnych dostępności w relacjach krajowych i międzynarodowych, a po drugie – na pobudzaniu endogenicznego rozwoju z wykorzystaniem możliwości, jakie oferuje współpraca transgraniczna. Konkretnie kierunki działań jakie powinno się podejmować na obszarach przygranicznych to rozwój i promowanie wspólnego wykorzystania infrastruktury lokalnej, ochrona wspólnego dziedzictwa naturalnego i kulturalnego, turystyka, zapobieganie zagrożeniom naturalnym i technicznym, wsparcie powiązań między obszarami miejskimi a wiejskimi, zmniejszania izolacji przez poprawę dostępu do usług i sieci transportowych i telekomunikacyjnych oraz wspieranie przedsiębiorczości lokalnej.

Politykę przestrzenną i społeczno-gospodarczą na poziomie regionalnym w Polsce kształtują samorzady wojewódzkie. Podstawowym dokumentem polityki społeczno-gospodarczej w regionach są strategie rozwoju województw, które wyznaczają główne cele ich rozwoju i kierunki działań samorządów regionalnych i podmiotów im podległych. Dokumenty te muszą być zgodne ze Strategią Rozwoju Kraju. Strategie wojewódzkie realizowane są poprzez programy wojewódzkie oraz regionalne programy operacyjne (*Ustawa o samorządzie województwa*, 1998). Nadrzędnymi regionalnymi dokumentami polityki przestrzennej są plany zagospodarowania przestrzennego województw, w których należy uwzględniać ustalenia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju i które muszą być spójne ze strategiami rozwoju województw. Samorzady wojewódzkie mogą również uchylać strategie sektorowe (np. w dziedzinie turystyki), podrzędne wobec zarówno strategii rozwoju województwa, jak i odpowiednich krajowych strategii sektorowych. Nie jest to natomiast regulowane przez ustawę o samorządzie województwa, ani ustawę o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. W celu realizacji takich strategii sektorowych samorzady mogą uchylać programy operacyjne.

#### 2.4.2. PROGRAMOWANIE ROZWOJU PRZESTRZENNEGO I REGIONALNEGO NA SŁOWACJI

Polityka regionalna na Słowacji jest kierowana poprzez cały szereg strategicznych, planowych i programowych dokumentów, o różnym stopniu kompleksowości i na wielu poziomach przestrzennych. Struktura dokumentów na poziomie regionalnym i państwowym jest przedstawiona na rycinie 2.6. Podobnie jak w Polsce, także rozwój Słowacji jest przedstawiany w dokumentach na poziomie krajowym w trzech aspektach: rozwoju społeczno-ekonomicznego (Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego Republiki Słowackiej, *Národná stratégia regionálneho rozvoja SR*, 2010), planowania przestrzennego (Konceptcja Rozwoju Zagospodarowania Przestrzennego Słowacji, *Koncepcia územného rozvoja Slovenska* – KÚRS, 2001 z aktualizacją w 2009 r.) i wdrażania europejskiej polityki regionalnej (Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013, *Národný strategický referenčný rámec 2007–2013*). Dokumenty wypracowane na poziomie krajowym muszą być brane pod uwagę przy opracowywaniu odpowiednich dokumentów na niższych poziomach. Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego Republiki Słowackiej odpowiadają Planu Rozwoju Gospodarczego i Społecznego poszczególnych krajów, ewentualnie gmin. Konceptcji Rozwoju Zagospodarowania Przestrzennego Słowacji odpowiadają plany zagospodarowania przestrzennego poszczególnych krajów bądź gmin.



Ryc. 2.6. Struktura wybranych strategicznych dokumentów na Słowacji

Opracowanie własne.

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (2007) są strategicznym dokumentem umożliwiającym korzystanie Słowacji z funduszy UE i służącym wdrażaniu celów polityki spójności UE na Słowacji (konwergencja, konkurencyjność regionalna i zatrudnienie). Strategia, priorytety i cele NSRO są opisane w 11 programach operacyjnych (Regionalny Program Operacyjny: Środowisko, Transport, Informatyzacja Społeczeństwa, Nauka i Rozwój, Konkurencyjność i Wzrost Gospodarczy, Zdrowie, Pomoc Techniczna, Kraj Bratysławski, Zatrudnienie i Integracja Społeczna, Edukacja).

Poza przedstawionymi przekrojowymi dokumentami opracowano wiele dokumentów planowych, specyfikujących kroki w poszczególnych sferach rozwoju ze średniookresowej i długookresowej perspektywy. Chociaż nie można ich uważać za prawnie wiążące dla kompetentnych organów państwowych i samorządów, ich analiza może przedstawić przybliżony kierunek rozwoju polityki z punktu widzenia poszczególnych sfer. W ramach rozwoju polsko-słowackiej współpracy działa Program Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska-Republika Słowacka 2007–2013 (*Program cezhraničnej spolupráce Poľsko-SR do roku 2013*), opracowany w 2006 r., również w celu wykorzystania funduszy UE. Aby rozwiązywać kompleksowe problemy wzajemnie powiązanych aspektów środowiskowego, społecznego, kulturalnego, ekonomicznego i instytucjonalnego, z naciskiem na jakość życia, uchwalono w 2001 r. Narodową Strategię Zrównoważonego Rozwoju Republiki Słowackiej (*Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja SR*). Strategiczne planowanie rozwoju transportu określa dokument Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (*Stratégia rozvoja dopravy do roku 2020*).



Kompleksowego planowania rozwoju ruchu turystycznego na poziomie krajowym dotyczą dokumenty Regionalizacja Ruchu Turystycznego w Republice Słowackiej (*Regionalizácia cestovného ruchu v SR*) (2004) i Nowa Strategia Rozwoju Ruchu Turystycznego Republiki Słowackiej do roku 2013 (*Nová stratégia rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2013*) (2006).

W Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego (2010), z punktu widzenia wyrównywania różnic regionalnych, wskazywana jest potrzeba współpracy międzynarodowej i odpowiedniej strategii wobec regionów przygranicznych, wyraźnie zostających w tyle za resztą kraju. Dokument zawiera także prognozę rozwoju gospodarki Słowacji na podstawie trzech wariantowych scenariuszy z punktu widzenia wdrażania polityki regionalnej. Za najstosowniejszy uchodzi scenariusz zorientowany na „umiarkowaną politykę spójności i podstawowe wsparcie regionalnych ośrodków, wykorzystujących fundusze unijne z wyższą efektywnością za pośrednictwem samorządów lokalnych niższego szczebla”. Jako warunek transparentnego działania samorządów lokalnych wskazuje się prawo pomocy, które jest niewątpliwie słuszne. Ten wariant jest preferowany nie tylko z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju gospodarczego z postępującym niwelowaniem różnic regionalnych za pomocą procesu dyfuzji innowacji, ale także z punktu widzenia budowania infrastruktury technicznej, rozwoju turystyki i ochrony środowiska jako części składowych polityki. Dokument ten zawiera rzeczowe spojrzenie na możliwości wykorzystania międzynarodowej współpracy w sferze rozwoju turystyki i infrastruktury transportowej w przygranicznych regionach.

Koncepcja Rozwoju Przestrzennego Słowacji (2001) jako strategiczny dokument zagospodarowania przestrzennego jest, mimo kilku aktualizacji, ściśle związana z okresem, w którym powstała. Jej nowa wersja jest na etapie przygotowywania. Problematyka współpracy międzynarodowej jest wspomniana tylko pobieżnie i w odniesieniu do poziomu europejskiego w formie koncepcji – wizji. W okresie powstawania Koncepcji preferowano wdrażanie polityki regionalnej za pośrednictwem euroregionów, które miały nie tylko obniżyć ryzyko konfliktów etnicznych, ale także eliminować „centralistyczną biurokrację rządowych urzędników”. Na pograniczu polsko-słowackim działają euroregiony: Tatry, Beskidy i Euroregion Karpacki. Stosunkowo wyważona jest struktura dokumentu z punktu widzenia nacisku na aspekty gospodarki, społeczeństwa i środowiska. Jeden rozdział poświęcony jest koncepcji zrównoważonego rozwoju i jego zgodności z celami deklarowanymi w dokumencie.

Narodowa Strategia Zrównoważonego Rozwoju (2001) jest jedynym wiążącym dokumentem zawierającym propozycje kompleksowych analiz prawie wszystkich aspektów ówczesnego rozwoju Słowacji. Jako jeden



z priorytetów dokument wskazuje uprzywilejowany rozwój regionów problemowych i możliwości współpracy międzynarodowej, mniej uwagi poświęcając ruchowi turystycznemu i transportowi. Nie wiadomo, na ile dokument ma realny wpływ na politykę regionalną. W 2005 r. jednak opracowano jego uzupełnienie o nazwie Celowy Plan Zrównoważonego Rozwoju Republiki Słowackiej na lata 2005–2010 (*Akčný plán trvalo udržateľného rozvoja v SR na roky 2005–2010*).

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (2007), jako podstawowe narzędzie przygotowania programowania funduszy UE w latach 2007–2013, definiuje kluczowe problemy Słowacji (niska konkurencyjność produkcji i usług, niedostateczna jakość kapitału ludzkiego, niewystarczająca jakość i dostępność publicznej infrastruktury). Rozwój infrastruktury zapewnia polepszenie dostępności regionów i jakości środowiska jest uważany za jeden z głównych czynników pokonania tych różnic. Dokument definiuje tematy i obszary, które powinny być wspierane z funduszy UE. Jednym z głównych tematów jest, poza rozwojem technologii i polepszeniem jakości kapitału ludzkiego, budowanie i modernizacja publicznej infrastruktury. Specyficzne priorytety „Infrastruktura Transportowa i Komunikacja Publiczna”, oraz „Infrastruktura Środowiskowa i Ochrona Środowiska” dotyczą całej Słowacji.

Dokumentem wspomagającym wdrażanie trzeciego celu polityki kohezyjnej UE – europejskiej współpracy terytorialnej – jest Program Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska-Republika Słowacka 2007–2013. Nawiązuje do poprzedniego programu, jeszcze sprzed wstąpienia do UE, tj. Phare CBC (2000–2003) i inicjatywy wspólnotowej INTERREG IIIA (2004–2006). Międzynarodowa strategia kładzie nacisk na ocenę środowiska przyrodniczego w badanym obszarze i jej znaczenie dla turystyki, inwestorów i społeczeństwa. Strategia wskazuje słabe strony, tj. niedostateczną infrastrukturą transportową i jej dostępność, a także pogorszenie stanu środowiska przyrodniczego. Według dokumentu niekorzystny jest również potencjał kulturowy oraz potencjał odnoszący się do tworzenia sieci i realizacji wspólnych projektów.

## 2.5. POLSKO-SŁOWACKA WSPÓŁPRACA TRANSGRANICZNA

Współpraca zagraniczna samorządu terytorialnego (tj. władz samorządowych jednostek administracyjnych oraz wspólnot samorządowych) jest jednym z charakterystycznych zjawisk integracyjnych we współczesnej Europie. Najbardziej rozpowszechnioną jej formą jest współpraca transgraniczna, która okazała się najskuteczniejszą formą współpracy zagranicznej,

szczególnie na płaszczyźnie lokalnej i regionalnej (*Growing Regions...*, 2008, s. 6). W ramach trzech typów programów operacyjnych Europejskiej Współpracy Terytorialnej (EWT) funkcjonuje w Polsce siedem programów współpracy transgranicznej, dwa – współpracy transnarodowej i jeden – współpracy międzyregionalnej. Na Słowacji są cztery programy współpracy międzynarodowej, dwa współpracy ponadnarodowej i jeden współpracy międzyregionalnej. Międzynarodową współpracę z krajami spoza UE dopełniają programy ENPI (dwa w Polsce i jeden na Słowacji).

Nadrzędnym celem działalności EWT jest wspieranie integracji terytorialnej Unii Europejskiej m.in. poprzez rozwijanie wspólnych inicjatyw lokalnych i regionalnych, ochronę środowiska naturalnego, rozwój i wspólne wykorzystanie infrastruktury, wspieranie przedsiębiorczości, poprawę dostępu do sieci transportowych, wymianę doświadczeń i najlepszych praktyk w zakresie np. wspierania innowacyjności i gospodarki opartej na wiedzy ([www.ewt.gov.pl](http://www.ewt.gov.pl)).

Jedną z form współpracy transgranicznej są euroregiony. Podstawę prawną ich funkcjonowania stanowią trzy akty prawne, tj.:

- Europejska Konwencja Ramowa o Współpracy Transgranicznej między Wspólnotami i władzami terytorialnymi (tzw. Konwencja Madrycka, przyjęta 21 maja 1980 r.);
- Europejska Karta Samorządu Lokalnego (do 2006 r. Europejska Karta Samorządu Regionalnego; przyjęta 15 października 1985 r. w Strasburgu);
- Europejska Karta Regionów Granicznych i Transgranicznych (do 1995 r. Europejska Karta Regionów Przygranicznych; przyjęta 19 listopada 1981 r.).

Na pograniczu polsko-słowackim współpraca dwustronna rozwija się w ramach trzech euroregionów: Karpackiego (Polska, Słowacja, Węgry, Ukraina, Rumunia), Tatry (Polska, Słowacja) oraz Beskidy (Polska, Czechy, Słowacja).

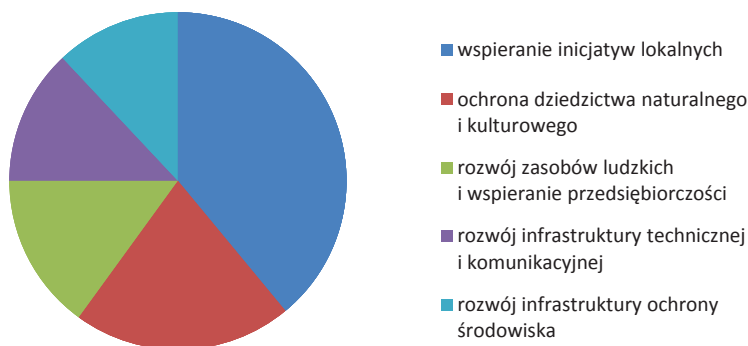
Euroregion Karpacki był pierwszym, który powstał na pograniczu polsko-słowackim. Został utworzony w 1993 r. w wyniku inicjatywy odgórnej, w celu integracji obszarów peryferyjnych poszczególnych państw. Członkami – założycielami były Polska, Ukraina i Węgry. W 1997 r. dołączyła Rumunia, a Słowacja stała się pełnoprawnym członkiem w roku 1999. Istotnym celem działalności jest ochrona środowiska przyrodniczego oraz rozwijanie i ułatwianie kontaktów między mieszkańcami euroregionu. Interesującą inicjatywą było powołanie w 1994 r. Stowarzyszenia Uniwersytetów Regionu Karpat z siedzibą w Koszycach, którego celem jest ułatwianie współpracy między wyższymi uczelniami, realizacja wspólnych projektów oraz pomoc w nawiązywaniu kontaktów naukowych z placówkami z Europy Zachodniej i Stanów Zjednoczonych (Lewkowicz 2010).

W skład Związku Euroregion „Tatry”, powstałego w 1994 r., wchodzi 31 jednostek samorządowych z obszaru Polski i 107 ze Słowacji. Głównym celem jest współdziałanie w zakresie m.in. ochrony środowiska przyrodniczego, kontaktów społeczno-kulturowych i turystyki, w nawiązaniu do historycznych doświadczeń. W ramach działalności organizowane są międzynarodowe imprezy, głównie o charakterze kulturalnym, np. Dni Kultury Słowackiej, Dni Kultury Polskiej, Festyn Góralski „Euroregion bez granic”, projekt „Spotkanie siedmiu kultur pogranicza polsko-słowackiego”.

Euroregion „Beskidy” obejmuje jednostki administracyjne trzech państw. Powstał w 2000 r., jednak już od początku lat 1990. można było tu obserwować intensywną działalność ukierunkowaną na współpracę społeczności zamieszkujących pogranicze polsko-słowackie. Do głównych celów euroregionu należy: rozwój gospodarczy aktywizowany przez budowanie transgranicznych powiązań kooperacyjnych, dbanie o bogactwo zasobów przyrody i ochrona środowiska, optymalny rozwój potencjału ludzkiego i podniesienie jakości życia mieszkańców euroregionu.

Wstąpienie Polski i Słowacji do Unii Europejskiej dostarczyło nowych impulsów do rozwoju współpracy transgranicznej oraz otworzyło nowe źródła finansowania wspólnych przedsięwzięć. Ponadto przystąpienie obu państw do strefy Schengen, które skutkowało możliwością swobodnego przekraczania granic, znacznie poprawiło warunki współpracy.

Pojawiły się również nowe możliwości współpracy instytucjonalnej, m.in. w ramach Programu Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG IIIA Polska-Republika Słowacka 2004–2006. Beneficjentami tego programu były głównie podmioty publiczne należące do sektora finansów publicznych oraz inne

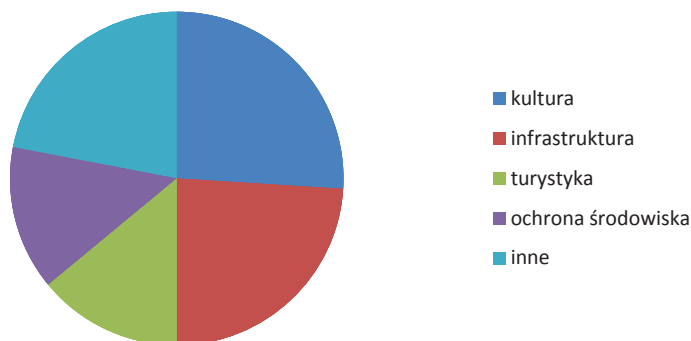


Ryc. 2.7. Struktura tematyczna przyznanych projektów w ramach PIW INTERREG IIIA Polska-Republika Słowacka 2004–2006

Źródło danych: Raport z postępu wdrażania Programu IW INTERREG IIIA Polska–Republika Słowacka 2004–2006; opracowanie własne.

podmioty realizujące projekty mające na celu dobro publiczne. Były to przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego, organizacje pozarządowe, instytucje naukowo-badawcze, izby handlowe, zarządy parków krajobrazowych i narodowych, czy służby ratownicze. Działania realizowane w ramach Programu zgrupowane zostały w trzech grupach: rozwój infrastruktury, rozwój społeczno-gospodarczy, pomoc techniczna. W sumie w ramach działań grupy pierwszej i drugiej zrealizowano 202 projekty, z tego 49 na bazie zasobów polskich i słowackich. Dodatkowo w ramach priorytetu drugiego (działanie 2.3 wspieranie inicjatyw lokalnych) realizowanych było 6 tzw. projektów parasolowych, w ramach których zatwierdzono do realizacji 198 mikroprojektów (112 po stronie polskiej i 86 po stronie słowackiej).

W ramach Programu Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka 2007–2013 (PWT) w pierwszym naborze wniosków przyznano finansowanie 50 projektów (32 partnerów wiodących z Polski, 18 ze Słowacji). Najwięcej projektów dotyczyło ochrony dziedzictwa kulturalnego (13) i rozwoju infrastrukturalnego (12; drogi, infrastruktura techniczna) (ryc. 2.8).



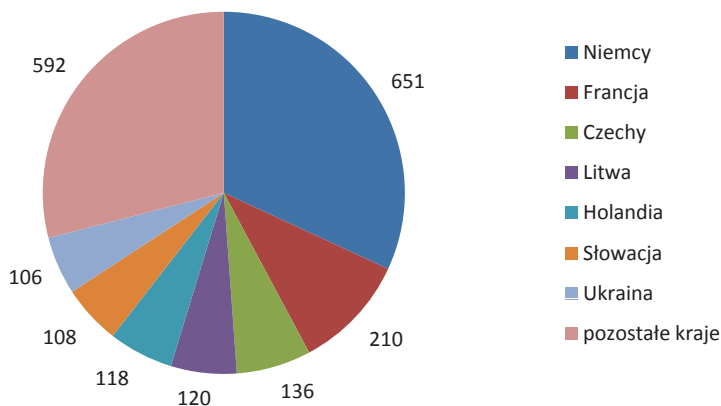
Ryc. 2.8. Struktura tematyczna przyznanych projektów w ramach PWT (2007–2013)

Źródło danych: lista projektów zatwierdzonych w pierwszym naborze wniosków o dofinansowanie w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka 2007–2013 (<http://pl.plsk.eu/index/>); opracowanie własne.

Jedną z form współpracy na poziomie lokalnym są mikroprojekty realizowane w ramach Programu Współpracy Transgranicznej, a wcześniej w ramach programu INTERREG IIIA. W pierwszym naborze w ramach PWT, zakończonym w połowie 2009 r., w Euroregionie Karpackim<sup>3</sup> przyznano 43 mikro-

<sup>3</sup> Podana liczba projektów w przypadku wszystkich trzech euroregionów dotyczy tylko części polskiej.

projekty (łącna kwota dofinansowania: 1 653 748,20 euro), z których (prawie 60%) większość dotyczyła dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego. W Euroregionie „Tatry” realizowano 56 mikroprojektów (łącna kwota dofinansowania: 1 878 188,00 euro). Najwięcej inicjatyw dotyczyło ochrony i zachowania dziedzictwa kulturowego oraz tworzenia sieci współpracy na poziomie lokalnym. W Euroregionie „Beskidy” przyznano fundusze na realizację 49 mikroprojektów (łącna kwota dofinansowania: 1 458 105,71 euro), wśród których przeważały projekty o charakterze przekrojowym tj. łączące różne aspekty działalności człowieka (ochrona środowiska, bezpieczeństwo, współpraca w sferze społecznej). Duży udział miały projekty o tematyce kulturowej (ok. 30%). Dominującą kategorią beneficjenta są samorządy lokalne, następnie instytucje kultury, organizacje turystyczne i pozarządowe. Na Słowacji wdrażaniem projektów mikroprojektów zajmują się kraje. W kraju preszowskim z funduszy PWT realizowano łącznie 48 mikroprojektów (łącna kwota dofinansowania: 1 816 310,19 euro), natomiast w kraju żylińskim – 36 mikroprojektów (łącna kwota dofinansowania: 1 224 233,93 euro)<sup>4</sup>.

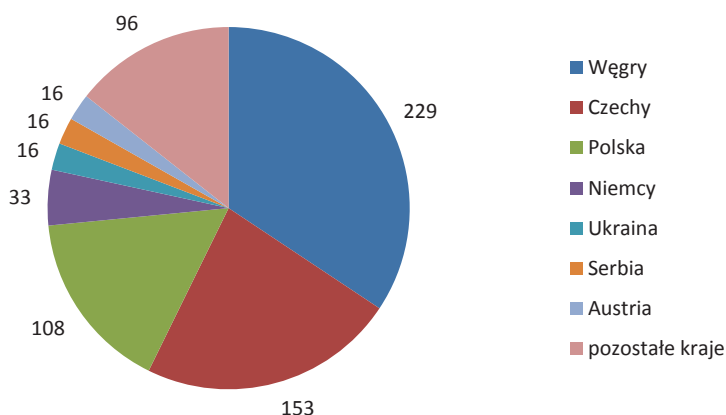


Ryc. 2.9. Liczba miast partnerskich Polski według krajów (2006)

Źródło danych: European Twinning ([www.twinning.org](http://www.twinning.org)); opracowanie własne.

Kolejnym przejawem współpracy są umowy partnerskie zawierane między miastami i gminami obu państw. Według portalu European Twinning, w 2006 r. Polska miała podpisanych 2041, a Słowacja 667 umów partnerskich; 108 z nich to umowy polsko-słowackie (ryc. 2.9). Pomiędzy miastami znajdującymi się na obszarze wsparcia Programu Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska-Republika Słowacka 2007–2013 (67 miast

<sup>4</sup> Informacje o przyznanych funduszach na realizację mikroprojektów pochodzą z oficjalnej strony internetowej Programu Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska-Republika Słowacka 2007–2013 (<http://pl.plsk.eu/index/>).



Ryc. 2.10. Liczba miast partnerskich Słowacji według krajów (2006)

Źródło danych: European Twinning (www.twinning.org); opracowanie własne.

w Polsce oraz 41 miast na Słowacji) podpisane zostały 33 umowy o współpracy (II kwartał 2011 r.).

Jest to znaczący postęp w stosunku do końca lat 1990., kiedy tylko 10 polskich miast współpracowało z 12 miastami słowackimi w ramach programów partnerskich (Więckowski 2004). Najwięcej umów mają duże miasta pogranicza, ale w kontaktach w ramach tych porozumień wcale nie dominują miasta słowackie, mimo ich geograficznej bliskości. Są związki o charakterze nie tylko geograficznym, ale również historycznym (np. Krosno – 3 umowy z miastami węgierskimi, Rzeszów – 3 umowy z miastami ukraińskimi, Przemyśl – 4 umowy z miastami ukraińskimi, Bielsko-Biała – 2 umowy z miastami czeskimi i 2 z niemieckimi). Najwięcej umów partnerskich (po 3) z miastami słowackimi ma ją Stary Sącz i Wilamowice, natomiast po stronie słowackiej – Humenné (4) oraz Bardejov (3).

Dla słowackich miast umowy ze stroną polską stanowią trzecią co do wielkości grupę zawieranych umów (po umowach z Węgrami i Czechami). Natomiast wśród umów partnerskich zawieranych przez miasta polskie partnerzy słowaccy pojawiają się na 6 pozycji (po Niemczech, Francji, Czechach, Litwie i Holandii). Wskazuje to na nieznacznie silniejszą pozycję polskich miast jako partnerów do współpracy dla miast słowackich niż słowackich miast w Polsce.

W badaniach ankietowych przeprowadzonych wśród polskich gmin pogranicza polsko-słowackiego 75% badanych ośrodków gminnych deklaruje współpracę ze słowackimi gminami<sup>5</sup>. Z kolei 51% słowackich gmin deklaruje

<sup>5</sup> Założenia metodologiczne badania oraz pozostałe wyniki szczegółowo przedstawiono w rozdziale 5.



współpracę z polskimi gminami. Różnica wynika co najmniej z dwóch powodów: po pierwsze badane jednostki samorządowe nie stanowiły pełnej populacji, po drugie badane populacje charakteryzowały różne wielkości (po stronie słowackiej podstawowe jednostki administracyjne (obce) mają znacznie mniejsze powierzchnie niż ich odpowiedniki po stronie polskiej, dlatego na porównywalnym obszarze liczba obców jest znacznie większa niż liczba gmin – 280 gmin po stronie polskiej i 981 obców po stronie słowackiej). Współpraca na najniższym szczeblu samorządowym pomiędzy polskimi a słowackimi gminami nie zawsze wykazuje wysoki stopień sformalizowania; często są to takie przedsięwzięcia jak wspólne wydawnictwa (broszury, ulotki informacyjne), ale również wspólne projekty infrastrukturalne (np. budowa ścieżki rowerowej, remont ośrodka kultury lub centrum informacyjnego). W ankiecie respondenci mieli możliwość wskazania, co ułatwia, a co utrudnia lub wręcz uniemożliwia współpracę. Jako czynniki ułatwiające po obu stronach granicy wymieniano: bliskość geograficzną, wspólne problemy lub przynależność do jednego obszaru geograficzno-przyrodniczego (np. Tatry). Zastanawiające jest, że stosunkowo rzadko jako czynnik ułatwiający podawano bliskość językową, dzięki której kontakty pomiędzy słowackimi a polskimi podmiotami są dosyć łatwe. Wśród elementów utrudniających współpracę na pierwszy plan wysuwają się bariery o charakterze infrastrukturalnym: brak lub niewystarczająca komunikacja pomiędzy miejscowościami, niewystarczająca informacja na temat potencjalnych partnerów do współpracy, różnice potencjału (powierzchniowego, ludnościowego) pomiędzy partnerami, ale również mała aktywność czy zła sytuacja finansowa jednostek samorządowych.

Podsumowując należy zwrócić uwagę, że w ciągu ostatnich 20 lat ogólnie rozumiana współpraca transgraniczna polsko-słowacka wykazuje się dynamiką wzrostową. Poza współpracą formalną o charakterze prawno-administracyjnym pojawiają się inicjatywy organizacji pozarządowych oraz stowarzyszeń, których współpraca odbywa się na poziomie lokalnym. Szczególną rolę w umożliwianiu tego rodzaju przedsięwzięć odgrywają programy unijne, w tym Program Inicjatyw Wspólnotowych INTERREG IIIA. Większość podmiotów realizujących wspólne projekty przyznaje, że bez wsparcia unijnego do takiej współpracy by nie doszło. Istotne znaczenie poza projektami o charakterze infrastrukturalnym mają projekty z zakresu wspierania inicjatyw lokalnych (m.in. kulturowe i turystyczne), gdyż przyczyniają się do wzajemnego rozpoznania obszarów po drugiej stronie granicy przez lokalnych liderów, co w przyszłości może prowadzić do podejmowania wspólnych działań.

### 3. TRANSPORT NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

#### 3.1. POZIOM EUROPEJSKI I KRAJOWY

##### 3.1.1. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

Sytuacja regionu pogranicza polsko-słowackiego w ogóloeupejskim układzie transportowym jest bardzo silnie uwarunkowana czynnikami historycznymi i fizycznogeograficznymi – zwłaszcza ukształtowaniem powierzchni – por. rozdział 2. Do końca XVIII w. teren ten stanowił pogranicze ówczesnej Rzeczypospolitej oraz Węgier. Kontakty handlowe między oboma krajami były dość intensywne. Główne szlaki przebiegały m.in. traktami przez obszar Spiszu i Orawy, a także przez przełęcze Karpat Wschodnich (Dukielską i Użocką). Dominującą pozycję w przewozach miał wówczas Kraków – według danych z roku 1604 aż 79% koni wykorzystywanych w handlu z ówczesnymi Węgrami pochodziło z Krakowa (*Historia Polski w liczbach* 1995). W pierwszym okresie intensywnego rozwoju infrastruktury transportowej (kolejowej), jaki miał miejsce w drugiej połowie XIX w., pogranicze polsko-słowackie znajdowało się w obrębie jednego organu państwa, jakim było wówczas Cesarstwo Austro-Węgierskie. Ta teoretycznie korzystna sytuacja tylko częściowo przełożyła się na rozwój wzajemnych połączeń. Na przeszkodzie stały przede wszystkim czynniki fizycznogeograficzne, w tym zwłaszcza bariera orograficzna Karpat. Dodatkowo przynależność Czech do Cesarstwa Austro-Węgierskiego sprawiała, że główny korytarz transportowy łączący ówczesną Galicję z resztą kraju (w tym z Wiedniem) przebiegał przez Bramę Morawską (a nie przez terytorium dzisiejszej Słowacji). Drugi ważny szlak prowadził przez tereny dzisiejszej Słowacji przez przełęcz Użocką do Lwowa. Bezpośrednie powiązania transkarpackie miały głównie charakter lokalny i nie stwarzały popytu uzasadniającego szybki rozwój kosztownej infrastruktury, w takim terenie. W okresie tym powstały cztery połączenia kolejowe przecinające omawianą część Karpat w kierunku południowym, z których trzy (Sanok–Medzilaborce, 1872; Muszyna–Preszów, 1876 oraz Żywiec–Żylica, 1884) istnieją do dziś. Czwarty szlak, Nowy Targ–Trstená (zbudowany w 1904), został po stronie polskiej zdemontowany w 1991 r. (Taylor 2007), a po stronie słowackiej nie jest obsługiwany od roku 1971.

Istnienie Czechosłowacji w okresie 1918–1992 (z wyjątkiem okresu istnienia Państwa Słowackiego w latach 1939–1945) determinowało rozwój sieci drogowej w XX w. Po II wojnie światowej nastąpiło ukierunkowanie dwustronnych relacji politycznych na Pragę, a ekonomicznych – na region Ostrawy. Stwarzało to ponownie preferencje dla rozwoju powiązań transportowych

przez Bramę Morawską. Tą samą trasą realizowana była większość połączeń transportowych pomiędzy Polską a Węgrami oraz Austrią. Potrzeba rozbudowy bezpośrednich szlaków południkowych pojawiła się dopiero z chwilą powstania Republiki Słowackiej (w 1993 r.). Wówczas jednak oba kraje za priorytetowe uważały relacje z Europą Zachodnią, co sprzyjało bardziej rozwojowi szlaków równoleżnikowych. Tego typu korytarze wspierane były przez Unię Europejską w okresie przedakcesyjnym oraz bezpośrednio po przystąpieniu obu państw do Wspólnoty. Wraz z akcesją do Unii Europejskiej ponownie została ograniczona przenikalność granic z Ukrainą. Pozostaje to ważnym wyznacznikiem peryferyjności wschodniej części badanego obszaru.

Zaplecze transportowe regionu po stronie słowackiej jest w dużym stopniu uwarunkowane układem pasm górskich. Drogi i linie kolejowe nawiązują do przebiegu dolin i układu przełęczy. W Polsce zasięg pogranicza jest zbliżony do zasięgu terenów górskich. Tym samym na zapleczu regionu nie występują znaczące ograniczenia środowiskowe dla rozwoju sieci. Pewne znaczenie może mieć jedynie bariera Wisły, gdzie na odcinku między Krakowem a Tarnobrzegiem liczba mostów jest niewystarczająca. Bariery hydrologiczne nie występują po stronie słowackiej. W obu krajach wtórnym ograniczeniem rozwoju sieci infrastrukturalnych jest rozmieszczenie obszarów chronionej przyrody (parki narodowe i krajobrazowe oraz sieć NATURA 2000).

W świetle uwarunkowań środowiskowych i historycznych (por. rozdz. 2), można wymienić ważne korytarze przebiegające przez pogranicze polsko-słowackie:

- polski korytarz równoleżnikowy (historyczna *Via Reggia* z Niemiec przez Kraków na Ukrainę) u podnóża Karpat, do którego zbiegają się szlaki transportowe z polskiej części dolin górskich;
- słowacki korytarz równoleżnikowy – wewnątrz łańcucha Karpat wzdłuż dolin Hornadu, Popradu i Wagu, ze wschodniej Słowacji do Bratysławy, Wiednia i dalej przez Salzburg do Europy Zachodniej;
- polsko-czeski korytarz południkowy łączący centralną Polskę (z Warszawą) z Pragą i Wiedniem, ale także Bratysławą i Budapesztem, przebiegający przez Górny Śląsk i Ostrawę;
- czeski korytarz równoleżnikowy – z Niemiec przez Pragę i Brno (alternatywnie przez Pardubice) do Ostrawy i Żyliny.

W układzie europejskim o dostępności regionu z zachodniej części kontynentu decydują wymienione korytarze równoleżnikowe. Natomiast korytarz południkowy ma znaczenie przede wszystkim w relacjach z centralną i północną Polską oraz ze Skandynawią. Dla Polski, Słowacji oraz Węgier pewne, choć mniejsze, znaczenie mają obecnie także inne korytarze południkowe:

- Warszawa–Kraków–Bańska Bystrzyca–Budapeszt;
- Warszawa/Lublin–Rzeszów–Koszyce–Miskolc.

Największymi portami lotniczymi o znaczeniu międzykontynentalnym lub ogólnoeuropejskim w sąsiedztwie pogranicza polsko-słowackiego są lotniska w Krakowie, Wiedniu i w mniejszym stopniu w Budapeszcie (por. rozdz. 6). Pozostałe porty mają znaczenie regionalne. Transport wodny śródlądowy nie ma na badanym obszarze żadnego znaczenia.

### **Korytarze paneuropejskie i sieć TEN-T**

Przez pogranicze słowacko-polskie poprowadzone są trasy o znaczeniu międzynarodowym, zaliczane do paneuropejskich korytarzy transportowych i transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T). W 1992 r. europejscy ministrowie transportu zaproponowali system korytarzy transportowych dla Europy Środkowej i Wschodniej (układ uzupełniony w 1997 r.). Stał się on podstawą tzw. sieci TINA, a potem sieci TEN-T. System ten został uzupełniony o tzw. korytarze/szlaki dodatkowe. Pogranicze polsko-słowackie przecinają (lub znajdują się w jego bezpośrednim sąsiedztwie) dwa paneuropejskie korytarze równoleżnikowe oraz jeden południkowy.

Po stronie polskiej korytarzem równoleżnikowym jest korytarz III – z Niemiec (Drezno) przez Wrocław, Kraków do Lwowa i dalej do Kijowa. Na terenie Polski obejmuje on autostradę A4 (a na odcinkach, gdzie nie jest ona jeszcze oddana do użytku, drogę krajową nr 4) oraz linię kolejową E-30/CE-30. Korytarz ten przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru pogranicza, tylko fragment w rejonie Rzeszowa mieści się w analizowanym obszarze.

Po stronie słowackiej najważniejszą trasą transportową jest paneuropejski równoleżnikowy korytarz transportowy Va (Bratysława–Żylica–Koszyce–Użhorod–Lwów), który na obszarze Słowacji tworzy autostrada D1 (Bratysława–Trnawa–Żylica–Koszyce–granica państwowa SK-UA, Vyšné Nemecké) oraz kolej na trasie Bratysława–Żylica–Koszyce–Čierna nad Tisou–Čop–granica państwowa SK-UA.

Przebieg południkowy ma korytarz VI (Gdańsk–Katowice–Żylica) łączący w swoim podstawowym układzie porty bałtyckie (Gdańsk i Gdynia) przez centralną Polskę (szlak drogowy przez Łódź, a kolejowy przez Warszawę) i Katowice z Brnem (połączenie z Korytarzem IV) i Żyliną (z korytarzem Va). Odgańlenie z Katowic przez Bielsko-Białą, Żywiec i Zwardoń do Żyliny stanowi ważne połączenie polsko-słowackie. Po stronie polskiej główną część korytarza tworzą: autostrada A1 (będąca w dużej części w budowie; fragmentami droga ekspresowa S1) oraz linie kolejowe CE-65 (ruch towarowy) i E-65 (ruch pasażerski), a po stronie słowackiej autostrada D3 (Żylica–granica

państwowa PL/SK) oraz kolej na trasie granica państwowa PL/SK, Skalité–Čadca–Žyľina.

Na ogólną dostępność południowo-zachodniej części pogranicza polsko-słowackiego ma także wpływ korytarz IV, z Drezna/Norymbergi przez Pragę i Brno do Bratysławy. Do europejskich sieci transportowych (TEN-T), obok korytarzy paneuropejskich, zaliczono także inne szlaki komunikacyjne, które tworzą tzw. sieć uzupełniającą. W Polsce na badanym obszarze (lub w jego sąsiedztwie) elementami tej sieci są: szlak drogowy Rzeszów–Barwinek (fragment planowanej drogi ekspresowej S19) oraz linie kolejowe Opole–Ostrawa i Preszów–Nowy Sącz przez Muszynę (z zakładanym przedłużeniem nowym odcinkiem do Krakowa).

Poza tym sieć TEN-T obejmuje także korytarze ciągów słowackich dróg ekspresowych R3 (Martin–Žiar nad Hronom–Zvolen–Levice–granica państwowa SK/H, Šahy) i R4 (granica państwowa PL/SK, Vyšný Komárnik–Preszów–Koszyce–granica państwowa SK/H, Milhosl'). Z tras kolejowych do sieci TEN-T zaliczony jest odcinek Plaveč–Preszów–Koszyce–Kechnec.

W sieci TEN-T znajdują się lotniska w Popradzie i w Rzeszowie, a ponadto porty lotnicze położone w sąsiedztwie analizowanego obszaru: Kraków, Katowice-Pyrzowice, Ostrawa i Koszyce.

W ramach sieci TEN-T zostało wybranych 30 projektów priorytetowych, przy czym państwa UE są zobowiązane zgromadzić środki na ich realizację. Tylko dwa z nich dotyczą polsko-słowackiego pogranicza. Projekt priorytetowy nr 23 obejmuje linię kolejową Gdańsk–Warszawa–Brno/Bratysława–Wiedeń, którą na Słowacji tworzą linie kolejowe nr 120 (Bratysława–Žyľina), nr 127 (Žyľina–Čadca) i nr 129 (Čadca–Skalité). Część linii kolejowej nr 120 (na odcinku Bratysława–Nové Mesto nad Váhom) była już zmodernizowana i przystosowana do prędkości 160 km/godz. Projektem priorytetowym nr 25 jest autostrada Gdańsk–Brno/Bratysława–Wiedeń, którą na Słowacji tworzą autostrada D3 i ukończona autostrada D1, na odcinku Bratysława–Hričovské Podhradie.

W 2011 r. Polska i Słowacja zgłosiły do Rady Unii Europejskiej propozycję powiększenia sieci TEN-T (zarówno podstawowej, jak i uzupełniającej). Wszystkie plany były uzgadniane z krajami Grupy Wyszehradzkiej. Postulat obejmuje włączenie do sieci podstawowej południkowego szlaku drogowego wzdłuż granicy wschodniej Polski (planowana droga S19), wraz z odcinkiem Rzeszów–Barwinek (obecnie sieć uzupełniająca). Inicjatywa ta poparta jest porozumieniem władz samorządowych kilku krajów promujących rozwój szlaku drogowego z państw bałtyckich do Europy Południowo-Wschodniej. W wielu opracowaniach eksperckich idea ta jest jednak krytykowana m.in.

z uwagi na ograniczony popyt, duże koszty zewnętrzne generowane przez tranzyt towarowy oraz liczne konflikty z funkcjami ochrony środowiska (zwłaszcza północnej części polskiego odcinka drogi). Z punktu widzenia obsługi transportowej pogranicza polsko-słowackiego za bardzo istotny uznać należy postulat włączenia do sieci uzupełniającej szlaku drogowego S7 z Gdańska przez Warszawę do Krakowa i Chyżnego oraz drogi Kraków–Bielsko-Biała–Cieszyn. Ponadto domagano się rozszerzenia sieci TEN-T o odcinek drogi R3 na odcinku Kral'ovany–Trstená i o całą drogę ekspresową R1 Trnawa–Nitra–Zvolen–Bańska Bystrzyca–Ružomberok, przy czym pogranicza polsko-słowackiego dotyczy odcinek Bańska Bystrzyca–Ružomberok.

### Sieć drogowa

Największe znaczenie dla polskiej części pogranicza mają cztery drogi międzynarodowe posiadające numerację europejską (w tym dwa z sieci podstawowej i dwa łącznikowe):

- E40 z Calais przez Kolonię, Drezno, Wrocław, Kraków do Kijowa i dalej w kierunku Rosji i Azji Środkowej. Na obszarze pogranicza znajduje się jedynie fragment w rejonie Rzeszowa. Trasie odpowiadają polskie szlaki – autostrada A4 i droga krajowa 4;
- E77 z Pskowa przez Rygę, Kaliningrad, Gdańsk, Warszawę, Kraków, Chyżne i Ružemberok do Budapesztu. Trasie odpowiadają polskie szlaki – droga ekspresowa S7 oraz droga krajowa 4;
- E371 (trasa łącznikowa) z Radomia przez Rzeszów i Barwinek do Preszowa; odpowiada jej polska droga krajowa 4;
- E462 (trasa łącznikowa) z Krakowa przez Cieszyn do Brna; odpowiada jej polska droga krajowa 4.

Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie polskiej części badanego obszaru przebiega trasa europejska E75 z północnej Norwegii przez Finlandię, Gdańsk, Katowice, Cieszyn, Żylinę, Bratysławę, Budapeszt i Belgrad do Grecji. Na terenie Polski stanowią ją: autostrada A1, droga ekspresowa S1 lub droga krajowa nr 1.

Na Słowacji do sieci tras europejskich, zgodnie z Umową europejską o głównych drogach ruchu międzynarodowego, zalicza się 11 dróg<sup>1</sup> o całkowitej długości 1 535 km. Pięć z nich przebiega przez pogranicze słowacko-polskie. Dwie główne drogi z sieci podstawowej (klasy „A”) to:

- E50 (D1, I/50, I/61, I/11, I/18, I/18A, I/68) granica państwowa CZ/SK–Drietoma–Trenczyn–Żyliná–Preszów–Koszyce–Michalovce–Vyšné Nemecké–granica państwowa SK-UA;

<sup>1</sup> Są to drogi: E50, E58, E65, E71, E75, E77, E371, E442, E571, E572, E575.



- E75 (I/11, I/18, I/61, D1, I/2, D2) granica państwowa CZ/SK–Čadca–Žylica–Považská Bystrica–Trenczyn –Trnawa–Bratysława–granica państwowa SK/H.

Drogą pomocniczą zaklasyfikowaną do sieci podstawowej (klasy „A”) jest droga: E77 (I/59, I/18, I/50, I/66) o przebiegu: granica państwowa H/SK–Šahy–Zvolen–Bańska Bystrzyca–Dolný Kubín–Trstená–granica państwowa SK/PL. Dodatkowo dwie drogi zaliczono do niższej kategorii (kategoria „B”). Są nimi:

- E371: (I/18, I/73) Preszów–Svidník–Vyšný Komárnik–granica państwowa SK/PL;
- E442: (I/18) granica państwowa SK/CZ–Makov–granica powiatów Čadca/Bytča–Žylica.

Poza szlakami o numeracji europejskiej w obsłudze transportowej pogranicza polsko-słowackiego istotną rolę ogywają niektóre polskie drogi krajowe. W pierwszej kolejności wymienić należy trasę DK69/S69 łączącą Bielsko-Białą ze Zwardoniem na granicy słowackiej (kierunek Žylica). Duże znaczenie ma także biegnąca wzdłuż granicy droga DK28 (z Bielska-Białej do Przemyśla) oraz trasy doprowadzające do przejść granicznych w Jurgowie (DK47/DK49) i Muszynie (DK75/DK87). W połączeniach drogowych wschodniej części pogranicza z Polską centralną ważny jest szlak DK73 z Kielc do Tarnowa i Jasła.

Najważniejsze inwestycje drogowe realizowane obecnie w Polsce oraz na Słowacji i w Czechach (przede wszystkim przy współdziałaniu środków strukturalnych Unii Europejskiej) nawiązują do układu głównych szlaków równoleżnikowych. W Polsce zaawansowana jest budowa autostrady A4, na Słowacji D1, a w Czechach drogi z Ołomuńca w kierunku Ostrawy. Spośród tras południowych prace koncentrują się na szlaku drogowym E75 (Polska autostrada A1). Inne powiązania północ-południe znajdują się w licznych dokumentach strategicznych, ale ich realizacja pozostaje w sferze projektów, względnie odbywa się bardzo powoli. Dotyczy to nie tylko odcinków na samym obszarze pogranicza (patrz niżej), ale także tras na ich zapleczu. Decyzje ograniczające zakres polskiego programu budowy dróg krajowych (podjęte w związku z trudnościami budżetowymi w roku 2011) wstrzymały m.in. przygotowywanie kolejnych odcinków południowej trasy S7 (Warszawa–Kraków–Chyżne).

W roku 2005 najbardziej obciążonymi ruchem samochodowym trasami w południowej i południowo-wschodniej Polsce były trasy wylotowe z Krakowa i Górnego Śląska oraz cała droga A4/DK4 od Katowic przez Kraków do Rzeszowa, trasa D7/S7/DK47 z Krakowa do Zakopanego i szlak S1 z Katowic

do Bielska Białej<sup>2</sup>. Inaczej przedstawiał się rozkład ruchu pojazdów ciężarowych. Był on bardzo silnie skoncentrowany na kierunku Warszawa–Katowice–Cieszyn oraz Wrocław–Katowice–Kraków–Rzeszów. Pozostałe trasy w polskiej części pogranicza nie były znacząco obciążone drogowymi przewozami towarowymi, co uznać należy za atut w kontekście zarówno dostępności regionów turystycznych (mniejsza kongestia), jak i ich atrakcyjności (ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu).

Wstępne dane z generalnego pomiaru ruchu w 2010 r. pozwalają na ocenę skali jego wzrostu w poszczególnych województwach regionu (tab 3.1). Wzrost zauważalnie ponad średnią krajową zanotowano na drogach krajowych województwa śląskiego. Ponadprzeciętny wzrost wystąpił także w województwie małopolskim, podczas gdy w województwie podkarpackim był on mniejszy niż w całej Polsce. Tym samym na analizowanym obszarze doszło do polaryzacji obciążenia sieci drogowej ruchem. W części zachodniej, gdzie średnie natężenie było największe już w 2005 r., ruch wzrastał najszybciej, a na słabiej obciążonym wschodzie – relatywnie najwolniej.

Tabela 3.1. Ruch na drogach krajowych w 2005 i 2010 r.

Województwo	Ruch drogowy (pojazdy na dobę, w tys.)		Wzrost ruchu 2005-2010 (2005 = 1)
	2005	2010	
małopolskie	10,4	12,9	1,25
podkarpackie	8,1	9,6	1,19
śląskie	13,9	18,3	1,32
POLSKA	8,1	9,9	1,22

Źródło: Synteza wyników GPR 2005 i 2010; opracowanie własne.

Wstępne wyniki dokumentują także wzrost na wybranych drogach krajowych (posiadających status międzynarodowy; tab. 3.2). W latach 2005–2010 wzrost ruchu na takich trasach w skali kraju był analogiczny do wzrostu na całej sieci, różnice między szlakami były jednak znaczące. Spośród tras zapewniających dostęp do obszaru pogranicza polsko-słowackiego, zdecydowanie najbardziej obciążona pozostała trasa E-40 (autostrada A4). Na niej także notowano największy przyrost ruchu w skali całego kraju. Duży wzrost zaobserwowano w Rzeszowie, chociaż na odcinku przygranicznym na granicy polsko-ukraińskiej ruch w latach 2005–2010

<sup>2</sup> Do oceny czysto popytowych uwarunkowań rozwoju infrastruktury najczęściej używa się wyników badania ruchu drogowego. Są one realizowane raz na 5 lat wg przyjętej w całej Europie jednolitej metodologii. W chwili przygotowywania niniejszego opracowania rozpoczęto udostępnianie rezultatów badań z roku 2010. Z tego powodu wyniki te uwzględniono tylko częściowo.

uległ zmniejszeniu. Prawie równie wysoki ruch w skali kraju notowany był na południkowej E-75. Choć w przypadku tej trasy zanotowany przyrost był niższy od przeciętnego dla dróg międzynarodowych na obszarze całego kraju, to jednak w jej przebiegu przez obszar pogranicza polsko-słowackiego natężenie ruchu wzrosło zarówno w Pszczynie (ruch maksymalny), jak i na odcinku przy granicy polsko-czeskiej w Cieszynie. Relatywnie wysoki był również przyrost ruchu na południkowej trasie E-77, biegnącej z północnej Polski przez Kraków do Chyżnego. Na odcinku przygranicznym w Chyżnem natężenie ruchu zbliżyło się do 5000 pojazdów na dobę. Częściowo jest to prawdopodobnie efekt uruchomienia na tym szlaku odcinków drogi ekspresowej S7 (między Warszawą i Radomiem oraz między Myślenicami a Lubniem). Zauważalnie mniejsze obciążenie, a także przyrost ruchu, notuje się na drodze E-371 (z wyjątkiem okolic Rzeszowa). Średniodobowe natężenie ruchu w Barwinku w 2010 r. było nawet niższe niż pięć lat wcześniej.

Tabela 3.2. Ruch na wybranych drogach w 2005 i 2010 r.  
(dane w tys. pojazdów na dobę)

Droga międzynarodowa/ nr drogi	Maksymalny ruch	Minimalny ruch (odcinki przygraniczne)	Maksymalny ruch	Minimalny ruch (odcinki przygraniczne)
	2010		2005	
E-40 / A4	29,7 (Rzeszów)	3,2 (Korczoza)	23,7 (Rzeszów)	3,7 (Korczoza)
E-75/E-462 / S1 (DK1)	39,7 (Pszczyna)	11,8 (Cieszyn)	33,1 (Pszczyna)	7,1 (Cieszyn)
E-77 / S7 (DK7)	27,3 (Myślenice)	4,9 (Chyżne)	23,7 (Myślenice)	4,0 (Chyżne)
E-371 / S9 (DK9)	21,8 (Rzeszów)	3,4 (Barwinek)	16,4 (Rzeszów)	3,6 (Barwinek)

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2005, 2010, GDDKiA; opracowanie własne.

Zaobserwowane zmiany natężenia ruchu drogowego potwierdzają tezę, że ruch ulega koncentracji w przestrzeni oraz, że przenosi się on pomiędzy poszczególnymi trasami w miarę postępu w procesie inwestycyjnym. Dowodzi tego wzrost w ciągach E-40 i E-77, gdzie realizowana jest autostrada A4 i droga ekspresowa S7. Można oczekiwać, że tendencja taka utrzyma się w kolejnych latach, należy zatem spodziewać się dalszego wzrostu ruchu na autostradzie A4 oraz na drodze ekspresowej S69. Postęp prac na obszarach poza pograniczem polsko-słowackim będzie warunkował przenoszenie się potoków dojazdowych (m.in. z Warszawy) na drogę S7/DK7. Tym samym w systemie drogowym powstać mogą nowe wąskie gardła wymagające inwestycji – prawdopodobnie będzie to obwodnica Krakowa w ciągu trasy S7 (północ-południe), a także droga DK52 (E-462) z Krakowa do Bielska-Białej.

Ponadto ukończenie autostrady A4 może doprowadzić do wzrostu natężenia ruchu na głównych trasach prowadzących w jej kierunku z terenu pogranicza (np. na drogach Sanok–Rzeszów, Jasło–Pilzno i Nowy Sącz–Tarnów).

Według wyników raportu o ruchu drogowym z 2010 r., w słowackiej części pogranicza najbardziej obciążona jest droga I/18 (granica państwowa SK/CZ–Bytča–Žylyna–Poprad–Preszów–Michalovce), szczególnie w największych miastach i ich pobliżu. W okolicy Žyliny średnie dobowe natężenie wynosi 30 tys. samochodów (maks. nawet 37 tys.). W Preszowie maksymalne wartości osiągają około 30 tys., w miejscowościach: Ružomberok 29 tys., Vrútky 27 tys., Liptovský Mikuláš 21 tys., Vranov nad Topľou 20 tys., Poprad 19 tys. samochodów na dobę. Największe natężenie ruchu na autostradzie D1 na analizowanym obszarze jest na odcinku Bytča–Žylyna (średnio 23 tys. samochodów na dobę). Dane te ukazują, że budowa autostrady D1, która by odciążyla obecną sieć drogową, jest bardzo potrzebna. Jej dokończenie w okolicach Žyliny jest planowane na 2017 r. Kolejną trasą o dużym natężeniu ruchu jest droga I/11 (granica państwowa CZ/SK–Čadca–Žylyna), zwłaszcza na odcinku Žylyna–Čadca (maks. wartości osiągają około 23 tys. samochodów na dobę). Także w tym przypadku można obniżyć intensywność jej użytkowania poprzez budowę autostrady D3 i krótkiego odcinka drogi ekspresowej R5.

Do kolejnych bardzo obciążonych odcinków należą drogi wylotowe z większych miast, np. droga I/67 z Popradu w kierunku miasta Kieżmark (28 tys.), droga I/65D w Martinie (28 tys.), I/68 w Preszowie (26 tys.) i II/534 z Popradu do miejscowości Stary Smokovec (24 tys.), I/70 w miejscowości Dolný Kubin w kierunku miejscowości Kral'ovany (20 tys.), II/583 w Žylinie w kierunku miejscowości Terchova (19 tys.), I/77 w miejscowości Bardejov w kierunku miejscowości Stará Ľubovňa, II/487 w miejscowości Čadca w kierunku miejscowości Turzovka (18 tys.), I/59 w mieście Ružomberok w kierunku miejscowości Donoval (18 tys.) i I/74 w mieście Humenné w kierunku miejscowości Strážske (18 tys.).

### **Sieć kolejowa**

W polskiej części pogranicza lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonują dwie magistralne linie kolejowe systemu europejskiego:

- E-30/CE-30 z Niemiec przez Wrocław i Kraków do granicy z Ukrainą (na badanym obszarze fragment w rejonie Rzeszowa). Jej odgałęzieniem jest linia C-30/1 prowadząca z Tarnowa do Muszyny na granicy ze Słowacją;
- E-65/CE-65 z Gdańska przez Bydgoszcz (CE65) lub Warszawę (E-65/CE-65) do Katowic i Cieszyna oraz dalej do Wiednia;

- C-63 z Czechowic-Dziedzic do Zwardonia i dalej do Bratysławy (faktycznie odgałęzienie linii E-65).

Ponadto w obsłudze polskiej części pogranicza istotną rolę odgrywają linie łączące Centralną Magistralę Kolejową (CMK; linia E-65) z Krakowem i dalej Kraków z Zakopanem. W obsłudze zewnętrznej wschodniej części pogranicza polsko-słowackiego ważna jest linia Skarżysko-Kamienna-Tarnobrzeg-Przeworsk. Rola innych szlaków jest obecnie bardzo ograniczona.

Rozwój infrastruktury kolejowej na Słowacji wynika ze zobowiązań członkowskich w UE (TEN-T) i z innych międzynarodowych umów takich, jak AGC (Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych) i AGTC (Umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących). Według AGC do europejskiej sieci kolejowej zalicza się 863,9 km linii kolejowych. Na Słowacji, według AGTC jest to 1033 km linii kolejowych, a sieć transeuropejskich korytarzy multimodalnych obejmuje 916,4 km linii kolejowych.

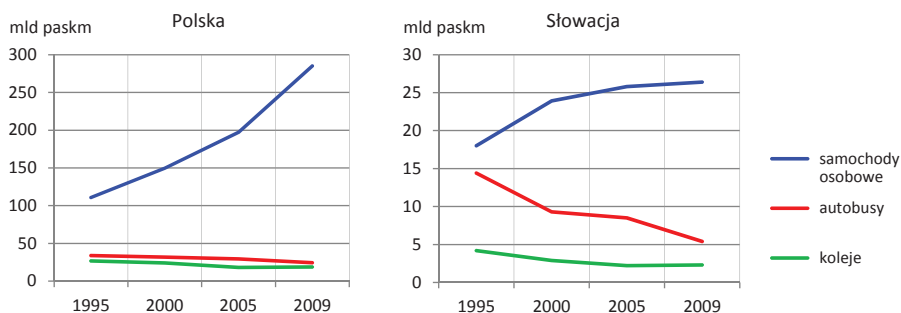
Do systemu międzynarodowych korytarzy transportowych (według umów AGC i AGTC) w sieci słowackich kolei należą trasy:

- C 30/1 – Muszyna–granica państwowa PL/SK–Plaveč–Preszów–Kysak–Koszyce–Čal'a–granica państwowa SK/H–Hidasnémeti;
- CE 40 – Ostrawa–granica państwowa CZ/SK–Čadca–Žyliná–Poprad Tatry–Koszyce–Čierna nad Tisou–granica państwowa SK/UA–Čop;
- Horní Lideč–granica państwowa CZ/SK–Lúky pod Makytou–Púchov–Žyliná;
- CE 63 – Czechowice-Dziedzice–granica państwowa PL/SK–Skalité–Žyliná–Leopoldov–Bratysława.

### 3.1.2. STRUKTURA PRZEWOZÓW W POLSCE I NA SŁOWACJI

W krajach Europy Środkowo-Wschodniej, w tym w Polsce i na Słowacji, w okresie transformacji ustrojowej nastąpiły znaczne przesunięcia międzygałęziowe w popycie na poszczególne środki transportu. W transporcie pasażerskim, podobnie jak w krajach Europy Zachodniej, bardzo szybko rosły wskaźniki motoryzacji – w Polsce z 138 samochodów na 1000 mieszkańców w 1990 r. do 432 w 2009 r. Na Słowacji analogiczny wskaźnik wzrósł ze 166 do 293 samochodów na 1000 mieszkańców. Charakterystyczne jest, że w latach 1990. w obu krajach współczynnik motoryzacji rósł mniej więcej w tym samym tempie, podczas gdy w pierwszej dekadzie XXI w. w Polsce zaobserwowano znacznie szybszy wzrost, przy znacznym osłabieniu wzrostu na Słowacji. Na Słowacji nastąpił przy tym znaczny spadek zainteresowania rozpowszechnionymi w latach 1980. przewozami autobusowymi.

Polska i Słowacja różnią się znacznie pod względem mobilności mieszkańców. O ile w 1995 r. przeciętny Słowak pokonywał samochodem prywatnym, autobusem lub koleją 6,8 tys. km rocznie, a Polak zaledwie 4,5 tys. km, o tyle w 2009 r. było to odpowiednio dla Słowaka – 6,3 tys. km, a dla Polaka – aż 8,6 tys. km (*EU transport in figures*, 2011, Statistical 2011). Tym samym praca przewozowa na mieszkańca na Słowacji pozostała na niezmiennym poziomie, podczas gdy w Polsce wzrosła prawie dwukrotnie (ryc. 3.1). Wiąże się to z sytuacją na rynkach pracy oraz ze skalą suburbanizacji. Okres transformacji spowodował w Polsce większą niż na Słowacji dekoncentrację miejsc pracy (szybki rozwój małych przedsiębiorstw). W efekcie nastąpił wzrost odległości dojazdów do pracy. W okresie 1995–2005 w miastach o wysokim poziomie motoryzacji odległość ta wzrosła z 9,8 do 12,7 km, a w ośrodkach słabiej zmotoryzowanych – z 8,2 do 9,7 km (badanie przeprowadzone tylko wśród posiadaczy samochodów; Komornicki 2011). W Polsce doszło także do bardzo szybkiego rozpraszania zabudowy. Na Słowacji proces ten miał także miejsce, ale dotyczył głównie Bratysławy i kilku większych ośrodków miejskich. W Polsce natomiast migracje na przedmieścia wystąpiły także w mniejszych miastach, a do rozpraszania zabudowy dochodziło również na terenach wiejskich. W warunkach niższego nominalnego poziomu urbanizacji oba te zjawiska musiały prowadzić do wzrostu mobilności.



Ryc. 3.1. Zmiany pracy przewozowej według środków transportu w Polsce i na Słowacji w latach 1995-2009 (mld pasażerokilometrów; paskm)

Źródło danych: *EU transport in figures*, 2011, Statistical 2011, s. 44, 45, 47; opracowanie własne.

W 2009 r. udział poszczególnych środków transportu w pracy przewozowej w Polsce i na Słowacji był dosyć podobny, z tą różnicą, że na Słowacji wciąż silniejszą pozycję miały przewozy autobusowe (tab. 3.3).

Relatywnie wysoki udział autobusów jest zauważalny również w podróżach turystycznych. Według Eurostat-u aż 23% podróży trwających powyżej 4 dni jest realizowanych przez obywateli Słowacji za pomocą autobusu. Słowacy

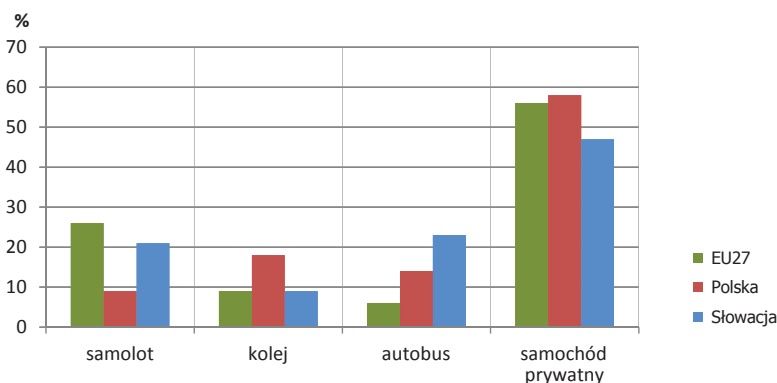


Tabela 3.3. Udział środków transportu w pracy przewozowej w Polsce i Słowacji na tle EU-27 w 2009 r. (w %)

	Samochód osobowy	Autobus	Kolej	Tramwaj i metro
Polska	85,8	7,3	5,6	1,3
Słowacja	76,9	15,6	6,6	0,9
EU-27	82,6	8,8	7,0	1,5

Źródło danych: *EU transport in figures*, 2011, Statistical 2011, s. 44; opracowanie własne.

ponadto znacznie częściej niż Polacy wybierali samolot (21% podróży na Słowacji przy jedynie 9% w Polsce; 2008). W Polsce natomiast stosunkowo wysoką pozycję w porównaniu do średniej EU27 mają koleje (18% podróży turystycznych) (ryc. 3.2).



Ryc. 3.2. Środki transportu w podróżach turystycznych w 2008 r. (dla podróży powyżej 4 dni; turyści powyżej 15 lat)

Źródło danych: *Tourism Statistics*, 2010, Eurostat, s. 37; opracowanie własne.

## 3.2. TRANSPORT DROGOWY NA OBSZARZE POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO

### 3.2.1. ZARZĄDZANIE DROGAMI

Ze względu na właściciela drogi w Polsce można podzielić na cztery kategorie: drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach głównej sieci dróg krajowych tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Wykonuje ona zadania zarządcy dróg krajowych oraz realizuje budżet państwa w zakresie dróg krajowych, w tym

dróg ekspresowych i autostrad z wyłączeniem tych, których zarządcą jest koncesjonariusz. Drogi wojewódzkie stanowią własność właściwego samorządu województwa. Obowiązki zarządcy pełnią tzw. Zarządy Dróg Wojewódzkich – jednostki organizacyjne powołane przez sejmiki województw. W polskiej części obszaru pogranicza polsko-słowackiego są to Zarządy Dróg Wojewódzkich w Katowicach i Krakowie oraz Podkarpacki ZDW w Rzeszowie. Drogi powiatowe, łączące siedziby powiatów i gmin oraz siedziby gmin między sobą, stanowią własność samorządu powiatu, natomiast drogi gminne (o znaczeniu lokalnym) są własnością samorządu gminy. W miastach na prawach powiatu zarządcą wszystkich rodzajów dróg (z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad) jest prezydent miasta.

Na Słowacji wydziela się następujące klasy dróg: autostrady, drogi ekspresowe oraz drogi I, II i III klasy. Drogi I klasy, poza przedstawionymi dalej wyjątkami, znajdują się w zarządzie państwa, przy czym administrację sprawuje Słowacki Zarząd Dróg (*Slovenská správa ciest*, SSC). Drogi tej klasy w granicach Bratysławy są własnością miasta. Od 1 stycznia 2004 r. właścicielami i zarządcami dróg klasy II i III są samorządy wojewódzkie (VÚC) (oprócz dróg na obszarze Bratysławy i Koszyc, które są własnością tychże miast). Od 1 lutego 2005 r. autostrady, drogi ekspresowe i część dróg klasy I są własnością Krajowej Spółki Autostradowej (*Národnej diaľničnej spoločnosti a.s.*, NDS a.s.). Sieć transportową na pograniczu polsko-słowackim przedstawia załącznik 2.

### 3.2.2. INFRASTRUKTURA DROGOWA

Podstawowe znaczenie dla dostępności polskiej części obszaru pogranicza ma autostrada A4. Mimo że na analizowanym obszarze znajduje się jedynie niewielki jej fragment (powiat rzeszowski), została ona uwzględniona w dalszej analizie. Ponadto obszar pogranicza polsko-słowackiego przecinają lub będą w przyszłości przecinać po polskiej stronie drogi ekspresowe S1, S7, S19/S9 i S69 (szerszy opis w podrozdziale 3.1). Na każdej z wyżej wymienionych tras trwają prace, przy czym ich intensyfikacja nastąpi, według planu rządu, w 2012 r. (tab. 3.5).

W latach 2007-2010 po polskiej stronie obszaru pogranicznego oddano do użytku zaledwie 50 km dróg ekspresowych i autostrad, w tym przede wszystkim 20 km autostrady A4 między Krakowem a Szarowem, 16 km drogi ekspresowej S7 („Zakopianki”) i 14 km drogi ekspresowej S69 (niektóre odcinki między Żywcem a granicą ze Słowacją w Zwardoniu). W 2011 r. na analizowanym obszarze oddano do użytku około 12 km dróg szybkiego ruchu (z planowanych 57 km) tj. fragmenty drogi S1 i S69. Wpłynęło to na

Tabela 3.4. Zarządzanie drogami w Polsce oraz na Słowacji

Polska		Słowacja	
kategoria drogi	zarządca drogi	kategoria drogi	zarządca drogi
Autostrady	GDDKiA <sup>a</sup>	Autostrady	Krajowa Spółka Autostradowa (Národná diaľničná spoločnosť (NDS))
Drogi ekspresowe	GDDKiA	Drogi ekspresowe	Krajowa Spółka Autostradowa (Národná diaľničná spoločnosť (NDS))
Drogi krajowe	GDDKiA	Drogi I klasy	- Słowacki Zarząd Dróg (Slovenská správa ciest), - na obszarze Bratysławy – miasto Bratysława
Drogi wojewódzkie	Zarząd Dróg Wojewódzkich (ZDW): ZDW w Katowicach (woj. śląskie), ZDW w Krakowie (woj. małopolskie), Podkarpacki ZDW w Rzeszowie (woj. podkarpackie)	Drogi II klasy	- kraj żyliński, wydział transportu (Žilinský samosprávny kraj, odbor dopravy (Žilinský kraj)) - Zarząd dróg kraju żylińskiego (Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja (Žilinský kraj)) - kraj preszowski, zarząd dróg (Prešovský samosprávny kraj, Správa a údržba ciest PSK (Prešovský kraj)) - na obszarze Bratysławy – miasto Bratysława, - na obszarze Koszyc – miasto Koszyce
Drogi w miastach na prawach powiatu	Zarząd miasta na prawach powiatu	-	-
Drogi powiatowe	Zarząd powiatu	Drogi III klasy	- Zarząd dróg kraju żylińskiego (Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja (Žilinský kraj)) - Zarząd dróg kraju preszowskiego (Správa a údržba ciest PSK (Prešovský kraj)) - na obszarze Bratysławy – miasto Bratysława, - na obszarze Koszyc – miasto Koszyce
Drogi gminne	Zarząd gminy	Lokalna komunikacja	Urząd miejski, ewentualnie gminny

<sup>a</sup> GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest zarządcą autostrad z wyłączeniem tych autostrad płatnych, których zarządcą (po podpisaniu umowy koncesyjnej) staje się koncesjonariusz.

Opracownie własne.

Tabela 3.5. Realizacja budowy autostrad i dróg ekspresowych w polskiej części obszaru pogranicza oraz na obszarach sąsiadujących (2007–2012)\*

Rok oddania do użytkowania	Autostrada (A) lub droga ekspresowa (S)	Województwo	Długość (km)
2007	S69 Żywiec–Przybędza; Szare–Milówka	śląskie	10,5
2008	S7 „Zakopianka”: Myślenice–Lubień	małopolskie	12,2
	S69 Szare–Laliki (1x2)	śląskie	2,0
	S69 Laliki–Zwardoń (1x2)	śląskie	1,8
2009	S7 „Zakopianka”: obwodnica Lubnia	małopolskie	4,0
	A4 Kraków/Wieliczka–Szarów	małopolskie	19,9
2011	S1 Bielsko-Biała, w. Komorowice–w. Rosta	śląskie	2,8
	S69 Bielsko-Biała, w. Rosta–w. Mikuszowice	śląskie	9,1
2012	A4 Wierchosławice–Krzyż	małopolskie	13,0
	A4 Krzyż–Dębica Pustynia	małopolskie/ podkarpackie	34,8
	A4 Dębica Pustynia–Rzeszów Zachodni	podkarpackie	32,8
	A4 Rzeszów Wschód–Jarosław	podkarpackie	41,2
	A4 Jarosław, w. Wierzbna–Radymno	podkarpackie	25,0
	A4 Szarów–Brzesko	małopolskie	23,1
	A4 Rzeszów Zachód–Rzeszów Centralny	podkarpackie	3,5
	A4 Rzeszów Centralny–Rzeszów Wschód	podkarpackie	6,9
	A4 Radymno–Korczowa	podkarpackie	22,0
	S19 (1x2) Stobierna–Jasionka	podkarpackie	3,8
	S19 Jasionka–Rzeszów Wschód	podkarpackie	3,1
	S19 Rzeszów Zachód–Świlcza	podkarpackie	5,0
	S69 Bielsko-Biała–Żywiec	śląskie	15,3

\*Do inwestycji na pograniczu polsko-słowackim doliczono prace nad całym wschodnim odcinkiem A4 (do Krakowa do granicy z Ukrainą)

Źródło danych: GDDKiA; opracowanie własne.

przyspieszenie dojazdu do granicy ze Słowacją w Zwardoniu. Największe znaczenie mają prace nad A4 (w tym 23 km odcinek Szarów-Brzesko oraz 10 km autostradowej obwodnicy Rzeszowa). W okolicy Rzeszowa kończą się prace na drodze S19 (na dojazdach do lotniska w Jasionce oraz autostrady A4 – łącznie prawie 12 km). W 2012 r. nastąpiło przyspieszenie prac na A4, która z wyjątkiem 20 km odcinka Brzesko–Wierchosławice, na który ogłoszono powtórnie przetarg w lipcu 2011 r., zostanie oddana do użytkowania na całym odcinku między Krakowem a granicą polsko-ukraińską. W 2012 r. planuje się również dokończenie budowy S69 między Bielsko-Białą a Żywcem.

Na liście rezerwowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2013-2015 znajduje się również odcinek S1 Kosztowy–Bielsko-Biała, S19 Rzeszów–Barwinek oraz S7 Lubień–Rabka. Realizacja inwestycji znajdujących się na tej liście ze względu na trudności budżetowe stoi jednak pod dużym znakiem zapytania. Ich wykonanie zostanie prawdopodobnie odłożone na lata 2014–2020.

Z punktu widzenia rozwoju regionu ważne są autostrady i drogi ekspresowe. Do 1 stycznia 2011 r. w słowackiej części pogranicza istniało 149 km autostrad (D1 i D3), 4,3 km łączników autostrad i 22,3 km dróg ekspresowych (R3 i R4). Największe znaczenie ma autostrada D1, która na odcinku Żylin–Koszyce ma być ukończona w 2017 r. Wśród priorytetów Programu kontynuacji przygotowania i budowy autostrad i dróg ekspresowych na lata 2011–2014 (2011) (*Programu pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011–2014*) znajduje się budowa autostrady D3, przy czym do roku 2014 miałyby się zacząć budowa większości brakujących odcinków.

Szkielet sieci transportowej stanowią drogi klasy I o całkowitej długości 1133,37 km. Jedną z najważniejszych tras w słowackiej części obszaru pogranicza jest droga I/18 od granicy słowacko-czeskiej przez miejscowości: Makov, Bytča, Żylin, Liptovský Mikuláš, Poprad, Levoča, Preszów, Vranov nad Topľou, aż po Michalovce. Jest to podstawowa oś komunikacyjna całego obszaru pogranicza w kierunku wschód-zachód. Na odcinku Bytča–Preszów poprowadzona jest równoległe do autostrady D1. Duże znaczenie mają także inne drogi klasy I, będące częścią międzynarodowych dróg europejskich. Są to drogi o przebiegu południkowym: I/11 (granica państwowa CZ/SK–Čadca–Żylin), I/59 (Bańska Bystrzyca–Ružomberok–Dolný Kubín–Trstená–granica państwowa SK/PL) i I/73 (Lipníky–Preszów–Giraltovce–Svidník–Vyšný Komárnik–granica państwowa SK/PL). Z punktu widzenia połączeń z Polską ważne są także drogi wiodące do granicy, tj. I/11A (Čadca–Skalité–granica państwowa SK/PL), I/78 (Oravský Podzámok–Námestovo–Oravská Polhora–granica państwowa SK/PL), I/67 (Telgárt–Poprad–Kežmarok–Tatranská Javorina–granica państwowa SK/PL) oraz I/68 (Preszów–Sabinov–Stará Ľubovňa–Mníšek nad Popradom–granica państwowa SK/PL).

Z regionalnego punktu widzenia ważne są drogi I/15 (skrzyżowanie z I/73–Stropkov–Hencovce) oraz I/74 (Strážske–Humenné–Snina–Ubl'a–granica państwowa SK/PL) we wschodniej części pogranicza. Natomiast w zachodniej części omawianego obszaru duże znaczenie mają drogi: I/64 (Żylin–Rajec–Prievidza), przebiegająca przez przełęcz Fačkovské sedlo, I/65 (Martin–Turčianske Teplice–Kremnica) oraz I/72 (Král'ova Lehota–Podbrezová), wiodąca przez przełęcz Čertovica.

Po słowackiej stronie obszaru pogranicza drogami szybkiego ruchu są: autostrada D1 oraz drogi ekspresowe R3 i R4. Najważniejszym szlakiem, na który kierowane są największe środki finansowe, jest równoleżnikowa autostrada D1 łącząca Bratysławę z Żyliną, Popradem, Preszowem i Koszycami. W latach 2007–2012 na obszarze pogranicza polsko-słowackiego powstało ok. 67 km tej trasy. Dodatkowo Słowacy zbudowali również 18 km drogi ekspresowej R3 i 5 km drogi ekspresowej R4. Łącznie zatem jest to blisko 90 km dróg szybkiego ruchu (tab. 3.6).

Tabela 3.6. Odcinki autostrad i dróg ekspresowych na obszarze pogranicza polsko-słowackiego (po stronie słowackiej) w budowie w latach 2007–2012

Rok oddania do użytkowania	Autostrada (D) lub droga ekspresowa (R)	Kraj	Długość (km)
2007	D1 Vrtižer–Hričovské Podhradie	trenczyński/żyliński	12,9
	R3 Horná Lehota–Oravský Podzámok	żyliński	6,4
2008	D1 Važec–Mengusovce	żyliński/preszowski	12,2
	D1 Mengusovce–Jánovce, II. odcinek (km 8,000–14,230)	preszowski	6,2
	D1 Mengusovce–Jánovce, III. odcinek (km 14,230–25,850)	preszowski	11,6
2009	D1 Mengusovce–Jánovce, I. odcinek (km 0,000–8,000)	preszowski	8,0
2010	D1 Jablonov–Studenec	preszowski	5,2
	D1 Studenec–Beharovce	preszowski	3,3
	D1 Svinia–Preszów, zachód	preszowski	7,9
	R4 Svidník – obwodnica	preszowski	4,6
2011	R3 Trstená – obwodnica	żyliński	7,2
	R3 Horná Štubl'a – obwodnica	żyliński	4,3
2012	D1 Jablonov–Studenec (drugi profil)	preszowski	5,2

Źródło danych: <http://www.ndsas.sk/>; opracowanie własne.

Do wymienionych najważniejszych inwestycji na sieci autostrad i dróg ekspresowych należy dodać te, które skutkują polepszeniem warunków podróżowania po obszarze pogranicza polsko-słowackiego. Są to inwestycje na drogach niższych kategorii, tj. drogach krajowych i wojewódzkich, a także, choć w mniejszym stopniu, na drogach powiatowych i gminnych (patrz ramka).

Drogi powiatowe i gminne stanowią w Polsce podstawowy szkielet dróg dojazdowych do sieci dróg wojewódzkich i krajowych. Gęstość dróg powiatowych i gminnych o nawierzchni twardej ulepszonej na obszarze pogranicza nie odbiega od wartości średniej krajowej. Najwyższą gęstość dróg lokalnych charakteryzuje miasta, najniższa powiaty bieszczadzki i leski (odpowiednio



tylko 22,0 i 24,8 km dróg na 100 km<sup>2</sup>)<sup>3</sup>. Całkowita długość sieci drogowej w kraju żylińskim i preszowskim wynosi 5 202,6 km, co stanowi 28,93% całkowitej długości sieci drogowej na Słowacji. Gęstość sieci drogowej wynosi 0,33 km na km<sup>2</sup>. Jest ona niższa na analizowanym obszarze niż średnia krajowa, wynika to głównie z ukształtowania powierzchni.

### **Inwestycje na drogach krajowych i wojewódzkich w Polsce oraz drogach I i II kategorii na Słowacji**

#### **Inwestycje w polskiej części pogranicza**

W województwie podkarpackim w ostatnich latach dokonano gruntownej przebudowy DK4 na odcinku od Machowej do Łańcuta (54 km) (przebudowa trwała od 2008 r. do lipca 2011 r.). Realizowana jest również obwodnica Jarosławia o długości 11 km w ciągu DK4. Do ważnych inwestycji ukończonych w 2010 r. na drogach wojewódzkich należą ponadto:

- przebudowa DW 890 na odcinku Kuźmina–Krościenko (25 km);
- przebudowa DW 992 na odcinku Jasło–Nowy Żmigród (16 km);
- przebudowa DW 993 na odcinku Nowy Żmigród–Dukla (14 km).

W województwie małopolskim w 2010 r. przebudowano 17 km DK 28 na odcinkach Nowy Sącz–Mszalnica, Cieniawa–Ptaszkowa, Grybów–Biała Nizna oraz Świnna Poręba–Skawce. W lipcu 2011 r. trwały prace remontowe na 10 km odcinku DK 28 w Kasinie Wielkiej i Gruszowcu oraz za Limanową w kierunku Nowego Sącza, a także budowa nowej przeprawy przez rzekę Białą w Grybowie (na odcinku Nowy Sącz–Gorlice). W 2011 r. trwały konsultacje społeczne dotyczące inwestycji na DK52 między Bielsko-Białą a Głogoczowem w woj. małopolskim na odcinku 64 km (kontynuacja prac z 2010 r.). Ponadto w latach 2007–2009 wzmocniono nawierzchnię na ważnych odcinkach DK7, tj. od Krakowa do Myślenic oraz od Rabki do Chyżnego. W 2011 r. trwała również budowa węzła w Mogiłanach na DK7. W zakresie budowy dróg wojewódzkich ważniejszymi projektami realizowanymi w ramach Małopolskich Programów Operacyjnych są:

- modernizacja DW 957 od Białki do Nowego Targu;
- budowa pasów wolnego ruchu na przełęczu Snozka (DW 969);
- budowa mostu w Muszynie (DW 971);
- modernizacja DW 981 Zborowice–Krzyżówka wraz z budową wiaduktu w m. Bobowa;
- budowa obwodnicy Starego Sącza;
- modernizacja DW 977 na odcinku Tarnów–Moszczenica.

W lutym 2011 r. została podpisana umowa partnerska dotycząca modernizacji ciągu drogowego Jabłonka–Lipnica Wielka–Bobrom–Zubrohlava (tzw. orawska droga), składającego się z: DW 962 od DK7 do granicy państwa w Winiarczykówce i drogi nr III/520013 na Słowacji przebiegającej od granicy państwa przez miejscowości: Bobrov i Zubrohlava do drogi wyższej nr I/59.

W województwie śląskim najważniejsze inwestycje realizowano na wspomnianych S69 i S1. Ponadto na drogach wojewódzkich dokonano istotnych modernizacji, m.in. na DW 941

<sup>3</sup> Powiat bieszczadzki wyróżnia się najniższą w Polsce gęstością dróg powiatowych i gminnych o nawierzchni twardej ulepszonej.

między Herbutowicami a Ustroniem (remont w 2008 r.) oraz między Wisłą Głębcą a przełęczą Kubalonka (w 2009 r. całkowita przebudowa).

### **Inwestycje w słowackiej części pogranicza**

Najbardziej znaczącą inwestycją drogową słowackiej części pogranicza w dziesięciolecie jest, oprócz budowy autostrad i dróg ekspresowych, wybudowanie drogi II/520 Nová Bystrica–Oravská Lesná, łączącej regiony Orawa i Kysuce. Droga otwarta w 2008 r. stanowi odnowione połączenie między regionami, które zanikło po rozpoczęciu budowy zbiornika zaporowego Nová Bystrica w 1983 r. Ma ona także wpływ na lepszą dostępność regionów Orawy i Tatr z Czech i części Polski. Kolejną ważną inwestycją jest przebudowa drogi I/67 Poprad–Kežmarok (I etap zaczął się w 2008 r.). W 2011 . zaczęła się przebudowa drogi I/68 Mníšek n. Popradom–granica państwowa SK/PL, która jest częścią prac przed budową połączenia drogowego i mostu granicznego na rzece Poprad, na podstawie Umowy między Rządem Republiki Słowackiej a Rządem Rzeczypospolitej Polskiej (*Dohody medzi vládou SR a vládou PR*), obowiązującej od 19 czerwca 2005 r. Pozostałe inwestycje w infrastrukturę transportową związane były z modernizacją mostów, skrzyżowań i odcinków dróg zniszczonych powodzią i osuwiskami.

Na rozwój infrastruktury drogowej na pograniczu polsko-słowackim pozytywny wpływ miały środki przedakcesyjne i strukturalne z funduszy UE. Największe znaczenie miał fundusz PHARE (Program PHARE CBC) oraz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (ERDF) w ramach Programu INTERREG IIIA – SK-PL 2004–2006 i Programu Współpracy Transgranicznej Polska–Słowacja 2007–2013. Dzięki środkom UE wybudowano nową drogę i przejście graniczne Palota–Radoszyce (ukończone w 2003 r.), Most Wyszehradzki na przejściu granicznym Čirč–Leluchów (2003), drogi i przejście graniczne Nižná Polianka–Oženna (2010). Poza tym zmodernizowano już istniejące drogi na pograniczu, przy czym niektóre z nich prowadzą do granicy z Polską (np. Kurov–granica z Polską, Zborov–granica z Polską, Oravice–Zuberec, Trstená–Suchá Hora, Osturna–granica państwowa–Łapszanka).

### **3.2.3. ORGANIZACJA TRANSPORTU AUTOBUSOWEGO**

W marcu 2010 r. w polskiej części pogranicza polsko-słowackiego działało 19 spółek powstałych w wyniku przekształceń własnościowych Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej oferujących przewozy komunikacją autobusową (tab. 3.7). Transport osobowy jest realizowany również przez prywatnych przewoźników, szczególnie w miejscowościach wypoczynkowych oraz na np. uczęszczanych trasach jak Kraków–Zakopane.

Na Słowacji od 1 stycznia 2004 r. samorządy krajów przyjęły kompetencje w sferze publicznej komunikacji autobusowej. Ich zadaniem jest zapewnienie realizacji podstawowych potrzeb, takich jak: dojazdy do pracy, do szkoły, do ośrodków zdrowia, do urzędów i instytucji publicznych. Samorządy krajów finansują w interesie publicznym linie autobusowe, których długość nie przekracza 100 km, regulują ceny minimalne i warunki taryfowe przejazdów,

### Działalność przedsiębiorstwa Veolia Transport Bieszczady sp. z o.o.

Jednym z przedsiębiorstw realizujących przewozy autobusowe jest Veolia Transport Bieszczady w Sanoku sp. z o.o. powstała w 2008 r. w wyniku połączenia PKS Connex Brzozów i PKS Connex Gorlice z PKS Connex w Sanoku. Połączenia dalekobieżne realizowane przez firmę Veolia Transport Bieszczady z obszaru pogranicza polsko-słowackiego:

- Sanok–Warszawa (4 kursy);
- Sanok–Kraków (7 kursów);
- Sanok–Lublin (2 kursy);
- pojedyncze kursy z Sanoka do Gdańska (przez Łódź i Toruń), Kołobrzegu, Poznania, Kudowy-Zdroju (przez Kraków, Katowice, Wrocław), Zakopanego;
- Brzozów– Kraków (przez Tarnów);
- Gorlice–Katowice (przez Kraków);
- Ustrzyki Dolne–Warszawa;
- Ustrzyki Dolne–Lublin.

Tabela 3.7. Przedsiębiorstwa PKS na obszarze pogranicza  
wg stanu na 31.03.2010

Lp.	Nazwa przedsiębiorstwa	Siedziba
1	PKS w Bielsku Białej S.A.	Bielsko-Biała
2	PKS w Cieszynie sp. z o.o.	Cieszyn
3	PKS w Jarosławiu S.A.	Jarosław
4	PKS w Jaśle sp. z o.o.	Jaśło
5	PKS w Krośnie S.A.	Krosno
6	PKS „Pasyk & Gawron” sp. z o.o.	Limanowa
7	PKS w Myślenicach sp. z o.o.	Myślenice
8	PKS w Nowym Sączu S.A.	Nowy Sącz
9	PKS w Nowym Targu	Nowy Targ
10	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej i Spedycji Oświęcim S.A.	Oświęcim
11	PKS w Przemyślu sp. z o.o.	Przemyśl
12	PKS w Pszczynie sp. z o.o.	Pszczyna
13	PKS w Rzeszowie S.A.	Rzeszów
14	Przedsiębiorstwo Przewozowe Podkarpackiej Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Rzeszów
15	PKS „Beskidus” sp. z o.o.	Sucha Beskidzka
16	PKS w Wadowicach S.A.	Wadowice
17	PKS Zakopane sp. z o.o.	Zakopane
18	Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej	Żywiec
19	Veolia Transport Bieszczady sp. z o.o.	Sanok

Źródło: Taylor i Ciechański 2010.

ponadto przyznają poszczególnym przewoźnikom licencje przewozowe i ustalają rozkład jazdy. Rolą samorządów jest również dbałość o odpowiednie skomunikowanie z transportem kolejowym, aby uniknąć równoległej realizacji publicznego transportu pasażerskiego. Kraje zapewniają przewoźnikom autobusowym odszkodowania za utracone dochody z tytułu świadczenia usług publicznych w podmiejskiej komunikacji autobusowej.

W kraju preszowskim działają cztery przewoźnicy: SAD Prešov, SAD Humenné, SAD Poprad i BUS Karpaty Stará Ľubovňa, zaś w kraju żylińskim dwaj: SAD Žilina i SAD LIORBUS Ružomberok. SAD Prešov obsługuje mieszkańców okresów: Preszów, Sabinov i Bardejov, okolic miasta Giraltovce oraz zapewnia transport miejski (MHD) w mieście Bardejov. Komunikację miejską (MHD) w Preszowie zapewnia *Dopravný podnik mesta Prešov*. SAD Humenné zapewnia regularną komunikację w okresach: Humenne, Snina, Medzilaborce, Vranov nad Topľou, Stropkov i Svidník, komunikację miejską (MHD) w miastach: Humenné, Vranov nad Topľou i Svidník. SAD Poprad zapewnia podmiejską komunikację w okresach: Poprad, Kežmarok i Levoča oraz miejską (MHD) w miastach Poprad, Svit, Kežmarok i Levoča. BUS Karpaty Stará Ľubovňa realizuje połączenia podmiejskie w okresie Stará Ľubovňa. SAD Žilina zabezpiecza komunikację autobusową w okresach: Žylina, Bytča, Čadca, Kysucké Nové Mesto, Martin, Turčianske Teplice i komunikację miejską (MHD) w miastach: Čadca, Kysucké Nové Mesto, Martin, Vrútky. W Żylinie komunikację miejską zapewnia *Dopravný podnik mesta Žiliny*, z transportem autobusowym i trolejbusowym. SAD LIORBUS Ružomberok zapewnia regularne połączenia autobusowe w okresach: Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Dolný Kubín, Tvrdošín i Námestovo oraz komunikację miejską w miastach: Liptovský Mikuláš, Ružomberok i Dolný Kubín. Poza przedstawionymi przewoźnikami działa wiele prywatnych firm zapewniających komunikację autobusową na pograniczu polsko-słowackim.

### 3.2.4. TRANSGRANICZNE POŁĄCZENIA AUTOBUSOWE

Najbardziej znaczącym przewoźnikiem między Polską a Słowacją jest spółka STRAMA Zakopane, obsługująca trasy: Zakopane–Poprad i Zakopane–Liptovský Mikuláš.

W okresie zimowego (23.12–9.01 i 18.01–5.03) i letniego (16.06–15.10) szczytu turystycznego oraz w okresie świąt (Wielkanoc, święta państwowe) na trasie Zakopane–Poprad realizowane są cztery kursy dziennie w każdą stronę. Autobus na linii Zakopane–Liptovský Mikuláš jeździ cztery razy dziennie tylko w czasie wakacji letnich.

Linie te zapewniają dojazd polskich turystów do słowackiej części Tatr. Oferują bezpośrednie połączenia ze znanymi atrakcjami, takimi jak aquaparki (Oravice, Liptovský Mikuláš, Poprad), Jaskinia Bielska, ośrodki narciarskie i turystyczne (Ždiar, Oravice, Zuberc).

Słowacki przewoźnik Eurobus, a.s. Košice obsługuje połączenie na trasie Spišská Nová Ves–Levoča–Spišský Štvrtok–Vrbov–Kežmarok–Spišská Belá–Vysoké Tatry (Tatranská Kotlina)–Ždiar–Nowy Targ. Autobusy kursują w każdy czwartek i sobotę i zapewniają dojazd mieszkańcom słowackiej części pogranicza na targi do Nowego Targu.

Węgierski przewoźnik OrangeWays Zrt., Budapeszt zapewnia komunikację na trasie Budapeszt–Zvolen–Bańska Bystrzyca–Kraków. Autobus kursuje cztery razy w tygodniu, jednak to połączenie nie służy mieszkańcom pogranicza, gdyż na jego obszarze nie ma zlokalizowanego żadnego przystanku.

Przez pogranicze polsko-słowackie przejeżdżają także dalekobieżne autobusy należące do biura podróży Wactur Nowy Sącz. Realizują połączenia na trasie z Polski (południowo-wschodnia część) do Włoch, które mają przystanki także na Słowacji (Trstená, Tvrdošín, Dolný Kubín, Kralovany, Martin, Žylina, Považská Bystrica, Trenčyn i Bratysława). Ceny za przejazd między Słowacją a Polską wynoszą około 110–130 zł, dlatego wykorzystanie tych połączeń na krótkich odcinkach jest nieopłacalne.

### 3.3. TRANSPORT KOLEJOWY NA OBSZARZE POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO

#### 3.3.1. ORGANIZACJA TRANSPORTU KOLEJOWEGO

W 2000 r. nastąpił podział Polskich Kolei Państwowych S.A. (PKP S.A.) na wiele wyspecjalizowanych spółek. Zadania związane bezpośrednio z przewozami pasażerów na obszarze pogranicza polsko-słowackiego aktualnie realizują następujące spółki przewozowe: PKP InterCity S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz Polskie Koleje Linowe S.A. (górskie koleje linowe). Zarządcą infrastruktury oraz dworców jest natomiast spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Na Słowacji za publiczny transport kolejowy odpowiedzialne jest państwo, które na podstawie umowy o realizacji kolejowego transportu publicznego między Ministerstwem Transportu a spółką kolejową Železničná spoločnosť Slovensko a.s., określa zakres opłat i zwrot kosztów jej wdrażania. Do końca 2011 r. jedynym prywatnym przewoźnikiem kolejowym w komunikacji pasażerskiej na Słowacji była spółka RegioJet, zapewniająca dwa kursy dziennie kategorii Inter City na trasie Žylina–Ostrawa–Praga.

Tabela 3.8. Odcinki autostrad i dróg ekspresowych na obszarze pogranicza polsko-słowackiego (po stronie słowackiej) w budowie w latach 2007–2012

Polska		Słowacja	
spółka	uwagi	spółka	uwagi
Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	Przewozy wewnątrzwojewódzkie (pociągi osobowe) oraz przewozy międzywojewódzkie pociągami interREGIO i REGIOekspres	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ZSSK)	Przewoźnik na całym obszarze Słowacji – pociągi kategorii EuroCity, InterCity, EuroNight, pociągi pospieszne, przyspieszone i osobowe
PKP InterCity S.A.	Pociągi EuroCity (EC), Express (Ex) i Express InterCity (EIC) oraz międzywojewódzkie pociągi pospieszne (TLK – Twoje Linie Kolejowe)	Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)	Administracja i zarządzanie siecią linii kolejowych
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Zarządzanie państwową siecią linii kolejowych (infrastruktura)	Tatry mountain resorts, a.s.	Właściciel i zarządca kolei linowych, należących wcześniej do spółki Tatranské lanové dráhy

Źródło danych: strony internetowe przedsiębiorstw; opracowanie własne.

### 3.3.2. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

Współczesna sieć linii kolejowych w Polsce i na Słowacji jest wynikiem 150-letniego rozwoju, przebiegającego w różnych warunkach państwowych, politycznych, ekonomicznych i wynikających z nich różnych celów i priorytetów gospodarczych i strategicznych.

Na obszarze polskiej części pogranicza działają trzy linie kolejowe o znaczeniu międzynarodowym (AGC i AGTC): linia 91 Kraków Główny Osobowy–Medyka (część linii E–30 Zgorzelec–Wrocław–Katowice–Kraków–Rzeszów–Medyka), linia 96 Tarnów–Leluchów i linia 139 Katowice–Zwardoń. Powiaty pszczyński i cieszyński przecina również linia 93 Trzebnia–Zebrzydowice. Analizowany obszar charakteryzuje niska gęstość linii kolejowych wynikająca, m.in. z ukształtowania powierzchni. Mają one zatem



relatywnie niewielkie znaczenie. Ponadto prędkości uzyskiwane przez pociągi nie zachęcają do podejmowania podróży koleją, np. na linii 106 Rzeszów–Jasło średnia prędkość wynosi tylko 35 km/godz.

Funkcjonujące w polskiej części pogranicza linie kolejowe to: linia 190 Bielsko-Biała Główna–Cieszyn, linia 191 Goleszów–Wisła Głębcze, linia 117 Kalwaria Zebrzydowska–Lanckorona–Bielsko-Biała Główna, linia 97 Skawina–Żywiec, linia 98 Sucha Beskidzka–Chabówka, linia 99 Chabówka–Zakopane, linia 105 Muszyna–Krynica, linia 106 Rzeszów–Jasło, linia 107 Nowy Zagórz–Łupków, linia 108 Stróże–Krościenko (przez Jasło, Zagórz) oraz linia 101 Munina–Hrebenne (przez Lubaczów).

Wśród projektów inwestycyjnych zawartych na liście POIiŚ znajduje się modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30 na odcinku Kraków–Rzeszów (etap III realizowany w województwach małopolskim i podkarpackim w latach 2011–2014). Ponadto planuje się przygotowanie dokumentacji przedprojektowej dla stacji Czechowice–Dziedzice, Zebrzydowice i Zwardoń na linii C-E65 z Grodziska Mazowieckiego przez Kraków/Katowice–Zwardoń/Zebrzydowice do granicy polsko-słowackiej. Jednym z projektów jest również zakup taboru (19 sztuk EZT) do obsługi połączeń międzywojewódzkich w południowo-wschodniej Polsce. Na liście rezerwowej znajduje się projekt: „Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Czechowice-Dziedzice–Bielsko-Biała–Zwardoń–granica państwa” oraz projekt „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 91 (E 30) Kraków–Medyka na odcinku Rzeszów–Medyka”.

Modernizacja linii kolejowych na Słowacji koncentruje się głównie na zachodzie kraju. Do prędkości 160 km/godz. przystosowano odcinek Bratysława–Rača–Nové Mesto nad Váhom o długości 92 km. W 2009 r. zaczęto modernizację odcinka Nové Mesto nad Váhom–Púchov (dwie części Nové Mesto nad Váhom–Zlatovce i Trenčianska Teplá–Ilava–Beluša) do 2011 r. Na analizowanym obszarze zmodernizowano tylko część linii kolejowej na odcinku Żylinia–Krásno nad Kysucou, przystosowując ją do prędkości 120 km/godz.

Najważniejszą trasą kolejową na Słowacji jest linia Bratysława–Żylinia–Koszyce (składająca się z linii pierwszej kategorii nr 120 i 180), która razem z południowym połączeniem Bratysława–Zvolen–Koszyce tworzy podstawowy szkielet sieci kolejowej Słowacji. Przedstawiona trasa jest osią w kierunku wschód–zachód w słowackiej części pogranicza. Częścią nadrzędnej infrastruktury kolejowej są poza tym linie nr 127 (Żylinia–Čadca–granica państwowa SK/CZ Mosty u Jablunkova), nr 129 (Čadca–granica państwowa SK/PL–Zwardoń) oraz linia nr 188 (Kysak–Preszów–Plaveč–granica państwowa

SK/PL–Muszyna). Infrastruktura kolejowa pogranicza jest uzupełniona o linie trzeciej i czwartej kategorii (linie regionalne i lokalne)<sup>4</sup>.

### 3.3.3. BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIA KOLEJOWE DO WYBRANYCH MIEJSCOWOŚCI TURYSTYCZNYCH

Właściwa organizacja transportu publicznego zależy nie tylko od stanu infrastruktury, ale również od liczby połączeń, w tym przede wszystkim bezpośrednich połączeń kolejowych łączących ośrodki turystyczne (miejscowości na pograniczu polsko-słowackim) z miejscami generującymi podaż turystów (główne miasta Polski i Słowacji). Do analizy wybrano następujące miejscowości na pograniczu polsko-słowackim: Zakopane, Wisła, Krynica-Zdrój, Sanok, Zwardoń i Nowy Targ w Polsce oraz Poprad, Starý Smokovec, Bardejov, Liptovský Mikuláš, Oščadnica i Žyľina na Słowacji<sup>5</sup>. Źródłem danych był internetowy rozkład jazdy dostępny na stronach PKP.

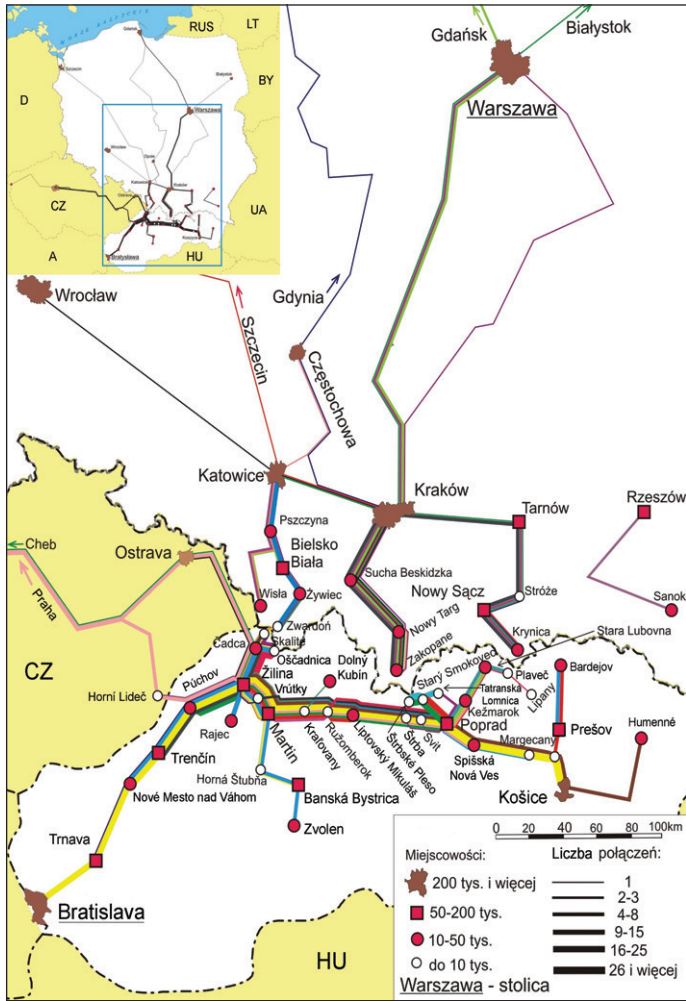
Liczba bezpośrednich połączeń do ośrodków przygranicznych po polskiej stronie jest o wiele niższa od liczby bezpośrednich połączeń do ośrodków po stronie słowackiej. Wynika to przede wszystkim z faktu, że linia kolejowa łącząca Poprad i Żyľinę jest główną linią biegnącą z Bratysławy do Koszyc, podczas gdy po polskiej stronie główna linia o znaczeniu międzynarodowym łącząca Wrocław z Katowicami, Krakowem i Rzeszowem jest znacznie oddalona od miejscowości przygranicznych. Z tego punktu widzenia miejscowości po stronie słowackiej są znacznie lepiej dostępne transportem kolejowym niż te po stronie polskiej (ryc. 3.3).

Duże znaczenie dla turystów mają te pociągi, które pozwalają podróżować nocą, tak by przyjazd do miejscowości przygranicznych miał miejsce rano (do godz. 11.00), a wyjazd wieczorem (po godz. 18.00).

W polskiej części pogranicza najwięcej połączeń kolejowych z innymi miastami ma Zakopane. W przypadku nocnych pociągów istnieje możliwość (stan na sierpień 2011 r.) ранnego przyjazdu do Zakopanego pociągami TLK z Warszawy (przez Radom, Kielce), Szczecina (przez Poznań, Katowice)

<sup>4</sup> Regionalnymi liniami są: nr 126 Žyľina–Rajec, nr 128 Čadca–Makov, nr 145 Horná Štubna–Sklené pri Handlovej (Prievidza), nr 171 Vrútky–Diviaky–Horná Štubna (Zvolen) i Diviaky–Čremošné (Bańska Bystrzyca), nr 181 Kralovany–Trstená, nr 191 Strážske–Humenné–Medzilaborce–Palota, nr 192 Vranov nad Topľou–Trebisšov, nr 193 Preszów–Strážske–Humenné, nr 195 Poprad–Studený Potok–Tatranská Lomnica/Plaveč i nr 196 Humenné–Stakčín. Do lokalnych linii należą linie Tatrzańskiej Kolei Elektrycznej TEŽ nr 182 Štrba–Štrbské Pleso, nr 183 Poprad–Starý Smokovec i nr 184 Tatranská Lomnica–Starý Smokovec–Štrbské Pleso oraz inne linie w kraju preszowskim nr 194 Kapušany pri Prešove–Bardejov, nr 186 Spišská Nová Ves–Levoča i nr 187 Spišské Vlachy–Spišské Podhradie. W kraju żyľińskim nie ma linii o znaczeniu lokalnym.

<sup>5</sup> Przeanalizowano liczbę bezpośrednich połączeń z tych miejscowości.



Ryc. 3.3. Bezpośrednie połączenia kolejowe z wybranymi miastami Polski i Słowacji (w dzień powszedni w sierpniu 2011 r.)

Źródło danych: rozkłady jazdy PKP; opracowanie własne.

oraz Gdyni (przez Bydgoszcz, Łódź). Ponadto funkcjonują dwa poranne pociągi osobowe przyjeżdżające z Krakowa do Zakopanego przed południem (możliwość przesiadki w Krakowie). Odjazdy z Zakopanego w godzinach wieczornych są możliwe pociągami TLK do Gdyni (przez Warszawę oraz drugi przez Łódź), Szczecina, oraz Warszawy (przez Radom). Do Wisły dwa poranne pociągi osobowe dojeżdżają z Katowic i jeden z Częstochowy. Powrót w godzinach wieczornych umożliwiają dwa wieczorne pociągi osobowe do

Katowic. Do Krynicy-Zdroju w godzinach rannych przyjeżdża pociąg osobowy z Nowego Sącza, a także dwa pociągi TLK z Krakowa i Katowic. Wyjazd wieczorny możliwy jest tylko jednym pociągiem TLK do Krakowa. Do Sianka rano przyjeżdżają dwa pociągi osobowe z Rzeszowa, wieczorem kursuje jeden do Rzeszowa. Zakopane jest zatem jedynym ośrodkiem turystycznym, do którego można przyjechać bezpośrednio pociągiem nocnym z większości dużych miast w Polsce.

Do Popradu, w godzinach rannych, można dojechać z wielu słowackich miast, m.in. z Bratysławy (3 pociągi), Koszyc (7 pociągów) i Żyliny. Ponadto do Popradu dojeżdżają nad ranem dwa pociągi międzynarodowe z Czech (z Pragi oraz miejscowości Cheb). Wieczorem koleje słowackie gwarantują powroty do wszystkich wymienionych miejscowości. Od wczesnych godzin rannych do stacji Starý Smokovec dojeżdżają pociągi osobowe z miejscowości: Poprad, Tatranská Lomnica i Štrbské Pleso. Powrót pociągiem wieczornym do Popradu również nie stwarza większych problemów – pociągi jadą mniej więcej co godzinę. Bardejov posiada dwa ranne połączenia z Preszowa i jedno nocne z miejscowości Kapušany pri Prešove. Wieczne powroty do Preszowa są możliwe trzema pociągami osobowymi. Liptovský Mikuláš oraz Żyлина są zlokalizowane przy głównej linii kolejowej i stąd liczba bezpośrednich połączeń przewyższa nawet liczbę połączeń do Popradu. Do stacji Oščadnica dojeżdżają nad ranem pociągi osobowe z miejscowości: Żyлина, Čadca oraz Skalité-Serafinov. Wieczorem, podobnie jak w przypadku Popradu, istnieją częste połączenia kolejowe powrotne do Żyliny i miejscowości Čadca. Podsumowując można stwierdzić, że na Słowacji sieć połączeń kolejowych (pociągi osobowe) między główną linią kolejową Żyлина–Poprad a miejscowościami turystycznymi jest o wiele bardziej rozwinięta niż po polskiej stronie, gdzie pociągów jest znacznie mniej, zarówno w godzinach rannych, jak i wieczornych.

### 3.3.4. TRANSGRANICZNE POŁĄCZENIA KOLEJOWE

Przez granicę polsko-słowacką prowadzą trzy linie kolejowe: linia nr 129 Čadca–Skalité–Zwardoń, linia nr 188 Koszyce–Plaveč–Muszyna i linia nr 191 Michaľany–Medzilaborce–Łupków. Na linii nr 129 Čadca–Skalité–Zwardoń kursują tylko dwa pociągi – jeden codziennie, a drugi tylko w dni robocze. Od 2010 r. ruch pociągów przez przejście graniczne Plaveč–Muszyna jest wstrzymany ze względu na zniszczoną po powodziach infrastrukturę kolejową na obszarze Polski.

Jeszcze w 2010 r. funkcjonowało w sezonie letnim połączenie przez przejście graniczne Medzilaborce–Łupków. Pociągi kursowały w piątki, soboty i niedziele w okresie od 19 czerwca do 29 sierpnia. Po zmianach rozkładu jazdy,

od 1 maja 2011 r. wstrzymano połączenie Medzilaborce-mesto–Łupków ze względu na jego nierentowność.

Kolejowy transport pasażerski między Słowacją a Polską, mimo istniejących linii kolejowych, jest niewielki. Prawdopodobnie wynika to ze złego stanu technicznego infrastruktury kolejowej oraz złej organizacji transportu spółek kolejowych w Polsce i na Słowacji (por. rozdział 6.2.6).

### 3.4. GŁÓWNE POTOKI LĄDOWEGO RUCHU GRANICZNEGO

#### 3.4.1. RUCH NA DROGOWYCH I KOLEJOWYCH PRZEJŚCIACH GRANICZNYCH W 2007 R.

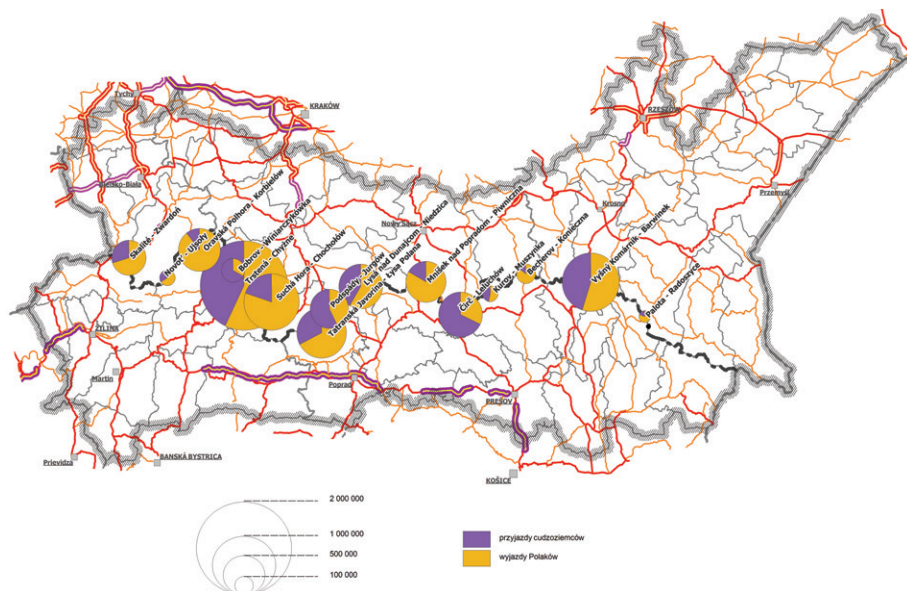
W 2007 r. wraz z akcesją obu krajów do strefy Schengen kontrola na granicy polsko-słowackiej przestała istnieć. Z tego względu ostatnie dane dotyczące ruchu granicznego według przejść granicznych dotyczą roku 2007. Do analizy wybrano drogowe i kolejowe przejścia graniczne funkcjonujące na granicy polsko-słowackiej (nie uwzględniono przejść specjalnie utworzonych dla małego ruchu granicznego). Przejścia zgrupowano tworząc sześć korytarzy:

- żyliński – dwa przejścia drogowe i jedno kolejowe w Zwardoń–Skalité;
- żywiecki – dwa przejścia drogowe: Korbielów–Oravská Polhora i Ujsoły–Novot' prowadzące z Żywca na Orawę;
- orawski – trzy przejścia drogowe: Chyzne–Trstená, Chochołów–Suchá Hora i Winiarczykówka–Bobrov prowadzące z Podhala na Orawę;
- spiski – trzy przejścia drogowe: Łysa Polana–Tatranská Javorina, Jurgów–Podspády i Niedzica–Lysá nad Dunajcom znajdujące się między pasmem Tatr i Pienin;
- Doliny Popradu – cztery przejścia drogowe: Leluchów–Čirč, Piwniczna–Mníšek nad Popradom, Konieczna–Becherov i Muszynka–Kurov oraz jedno przejście kolejowe (Muszyna–Plaveč) zlokalizowane między pasmem Pienin a granicą województw małopolskiego i podkarpackiego;
- bieszczadzko-beskidzki – dwa przejścia drogowe: Barwinek–Vyšný Komárnik i Radoszyce–Palota i jedno przejście kolejowe Łupków–Medzilaborce na granicy Słowacji z województwem podkarpackim.

Łącznie na wyodrębnionych do analizy 19 przejściach granicznych liczba przekroczeń (wyjazdy Polaków + przyjazdy cudzoziemców)<sup>6</sup> w 2007 r. wyniosła 8,4 mln, z tego 5,2 mln stanowiły wyjazdy Polaków, a 3,2 mln przyjazdy

<sup>6</sup> W liczbie przekroczeń granicy wzięto pod uwagę tylko wyjazdy Polaków oraz przyjazdy cudzoziemców do Polski (w tym Słowaków). Nie brano pod uwagę powrotów Polaków do Polski oraz cudzoziemców wyjeżdżających z Polski aby nie dublować danych. Celem nie było ukazanie liczby, a tylko kierunków przepływów, głównie wyjazdów turystycznych, biznesowych, na zakupy itp.





Ryc. 3.4. Ruch na drogowych przejściach granicznych – wyjazdy Polaków, przyjazdy cudzoziemców w 2007 r.

Źródło danych: Komenda Główna Straży Granicznej; opracowanie własne.

cudzoziemców. Największym ruchem granicznym wyróżniały się korytarze orawski (ponad 3 mln przekroczeń, w tym 2/3 na przejściu Chyżne–Trstená) oraz spiski. Ruch graniczny w obu korytarzach stanowił 58% przekroczeń granicy polsko-słowackiej. Prawie 1,4 mln przekroczeń zaobserwowano w korytarzu Doliny Popradu (z dominującymi przejściami Leluchów–Čirč, Piwniczna–Mníšek nad Popradom) i ponad 1 mln w korytarzu bieszczadzko-beskidzkim (głównie Barwinek–Vyšný Komárnik). Ponad 1,1 mln osób przekroczyło granicę w korytarzu żylińskim (ponad 460 tys.) i żywieckim (ponad 650 tys., w tym 560 tys. Polaków). Warto zaznaczyć, że korytarz żywiecki (przede wszystkim przejście Korbieľów–Oravská Polhora), jest jedynym, w którym widać tak wyraźną (znacznie przekraczającą statystyki dla całej granicy polsko-słowackiej) dominację wyjazdów Polaków nad przyjazdami cudzoziemców.

W 2007 r. udział trzech przejść kolejowych, tj. Zwardoń–Skalité, Muszy-na–Plaveč i Łupków–Medzilaborce w przekroczeniach granicy polsko-słowackiej wyniósł około 1% wśród Polaków i około 2% wśród cudzoziemców, przy czym ruch na przejściu Łupków–Medzilaborce był znikomy, a na przejściu Zwardoń–Skalité był dwukrotnie wyższy niż na przejściu Muszyna–Plaveč (tab. 3.9).



Tabela 3.9. Ruch na drogowych i kolejowych przejściach granicznych według korytarza w 2007 r. (tys. osób)

Nazwa korytarza	Nazwa przejścia	Rodzaj przejścia	Rodzaj ruchu granicznego w 2007 r.*	Wyjazdy Polaków	Przyjazdy cudzoziemców		Razem
					ogółem	w tym Słowacy	
Żyliński	Zwardoń–Skalité	drogowe	O, T (do 7,5 t), MRG	200,6	90,9	79,5	291,5
	Zwardoń–Myto–Skalité	drogowe	O, T (do 7,5 t), MRG	70,7	24,9	22,4	95,6
	Zwardoń–Skalité	kolejowe		41,1	37,8	-	78,9
Żywiecki	Korbielów–Oravská Polhora	drogowe	O, T (do 7,5 t w godz. 5-22 i do 3,5 t w godz. 22-5), MRG	498,7	58,8	45,4	557,5
	Ujsoly–Novot'	drogowe	O, T (do 7,5 t w godz. 5-0 i do 3,5 t w godz. 0-5), MRG	61,4	32,1	25,9	93,5
Orawski	Chyżne–Trstená	drogowe	O, T, MRG	1 142,7	861,7	553,4	2 004,4
	Chochołów–Suchá Hora	drogowe	O, T (do 7,5 t), MRG	718,7	179,1	124,5	897,8
	Winiarczykówka–Bobrov	drogowe	O, T (do 7,5 t), MRG	60,7	122,9	117,1	183,8
Spiski	Łysa Polana–Tatrzańská Javorina	drogowe	O, T (do 7,5 t), MRG	492,4	239,5	105,5	731,9
	Niedzica–Łysá nad Dunajcom	drogowe	O, MRG	347,8	248,2	219,5	596,3
	Jurgów–Podspády	drogowe	O, T (do 7,5 t), MRG	200,3	268,4	233,3	468,6
Doliny Popradu	Leluchów–Čirč	drogowe	O, T (do 7,5 t), MRG	196,6	414,3	408,3	610,9
	Piwniczna–Mníšek nad Popradom	drogowe	O, MRG	442,1	89,4	79,4	531,5
	Koniczna–Becherov	drogowe	O, T (do 7,5 t), MRG	114,6	20,6	17,7	135,3
	Muszynka–Kurov	drogowe	O, T (do 7,5 t), MRG	44,9	40,1	39,1	85,0
	Muszyna–Plaveč	kolejowe		11,7	25,4	4,2	37,1
Bieszczadzko-beskidzki	Barwinek–Vyšný Komárnik	drogowe	O, T, MRG	516,8	426,9	268,1	943,7
	Radoszyce–Palota	drogowe	O, T (do 7,5 t), MRG	50,9	12,5	10,6	63,4
	Łupków–Medzilaborce	kolejowe		0,8	2,2	0,05	3,0

\* O – osobowy, T – towarowy, MRG – mały ruch graniczny

Źródło danych: Komenda Główna Straży Granicznej; opracowanie własne.

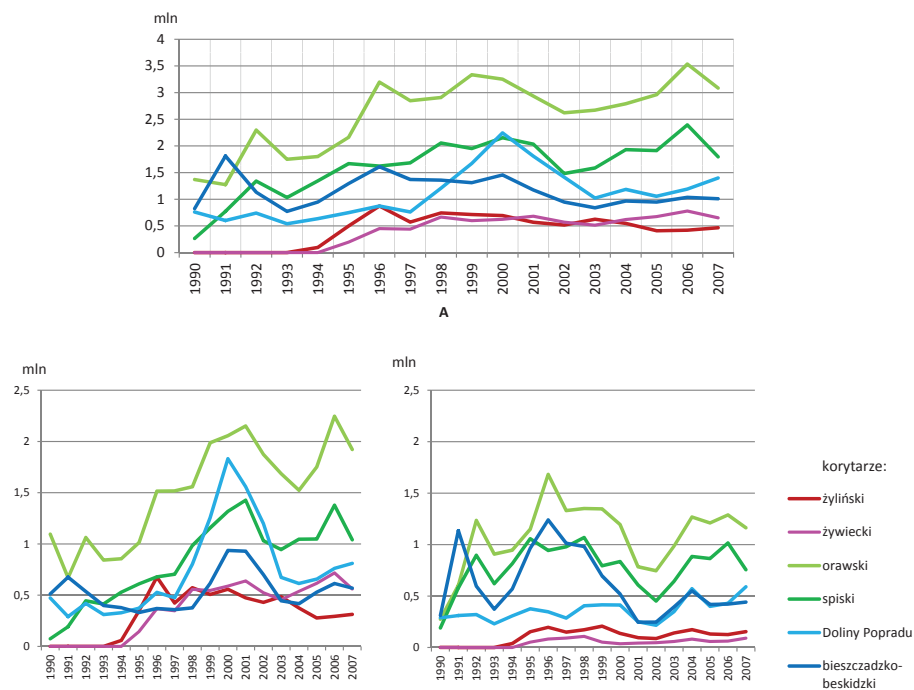
#### 3.4.2. DYNAMIKA RUCHU GRANICZNEGO W LATACH 1990–2007 WEDŁUG KORYTARZY

Na początku lat 1990. znacznie większy udział w przekroczeniach granicy miały korytarze położone na wschód od Pienin (Doliny Popradu oraz bieszczadzko-beskidzki) niż te zlokalizowane w zachodniej części pogranicza. Aż

do końca lat 1990 korytarz bieszczadzko-beskidzki stanowił ważny odcinek dla cudzoziemców przekraczających granicę polsko-słowacką.

Od 1992 r. rozpoczęła się dominacja korytarzy orawskiego i spiskiego. Po otwarciu przejść granicznych w Zwardoniu i Korbielowie w 1995 r. uaktywniła się zachodnia część pogranicza, przy czym w 1996 r. liczba przekroczeń w korytarzu żylińskim była nawet porównywalna z korytarzem Doliny Popradu. Od początku istnienia korytarza żylińskiego i żywieckiego udział Polaków w przekroczeniach ogółem był dominujący.

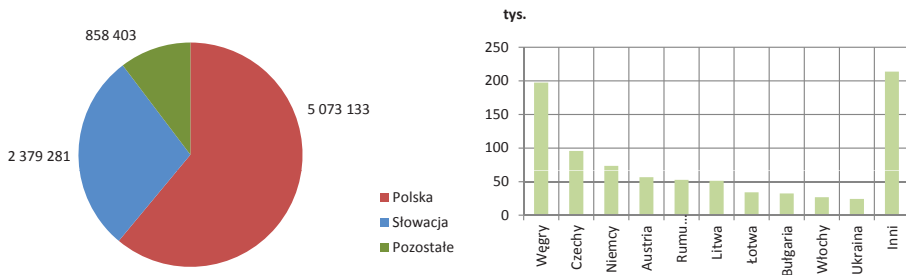
Najwięcej przekroczeń w korytarzu Doliny Popradu zaobserwowano w latach 1999–2001. Był to okres dużego wzrostu zainteresowania Polaków wyjazdami przez granicę polsko-słowacką i spadku zainteresowania cudzoziemców podróżami do Polski. Wzrost wyjazdów Polaków był szczególnie widoczny w korytarzu Doliny Popradu. Rola korytarzy orawskiego oraz spiskiego wrosła po akcesji Polski i Słowacji do Unii Europejskiej, szczególnie w latach 2004–2006 (ryc. 3.5).



Ryc. 3.5. Ruch graniczny przez drogowe i kolejowe przejścia graniczne na granicy polsko-słowackiej w latach 1990–2007 według korytarzy (mln przekroczeń) (A – wyjazdy Polaków i przyjazdy cudzoziemców, B – tylko wyjazdy Polaków, C – tylko przyjazdy cudzoziemców do Polski)

Źródło danych: Komenda Główna Straży Granicznej; opracowanie własne.

W 2007 r. Polacy stanowili 61% wjeżdżających przez granicę polsko-słowacką do Polski, Słowacy 29%, a pozostałe 10% obywatele innych narodowości, głównie Węgrzy i w mniejszym stopniu Czesi i Niemcy. Węgrzy przekraczali granicę polsko-słowacką głównie na przejściach Chyżne–Trstená, Barwinek–Vyšný Komárnik i Łysa Polana–Tatranská Javorina, Czesi na przejściach Chyżne–Trstená, Łysa Polana–Tatranská Javorina, Chochołów–Suchá Hora i Niedzica–Lysá nad Dunajcom, Niemcy na przejściach Łysa Polana–Tatranská Javorina i Chyżne–Trstená, a Ukraińcy na przejściach Barwinek–Vyšný Komárnik i Chyżne–Trstená (ryc. 3.6).



Ryc. 3.6. Przyjazdy do Polski przez granicę polsko-słowacką w 2007 r. – ogółem (łącznie z małym ruchem granicznym) według obywateli państw (A – obywatele wszystkich państw; B – poza Polską i Słowacją)

Źródło danych: Komenda Główna Straży Granicznej; opracowanie własne.

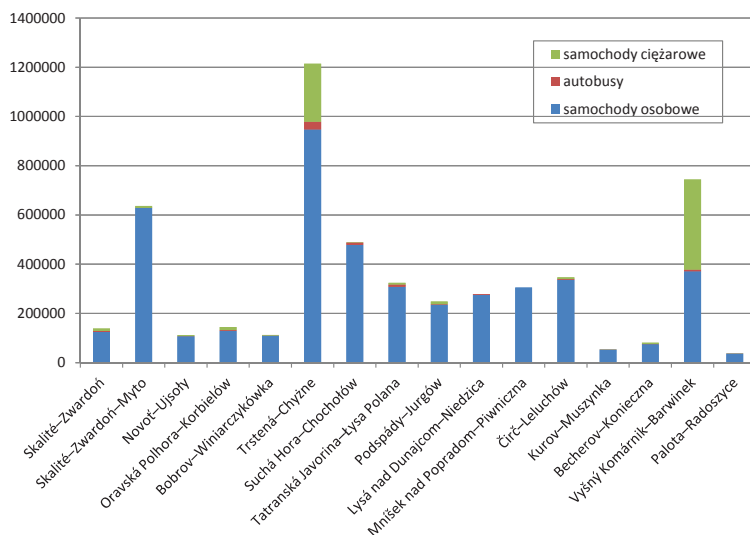
### 3.4.3. NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO NA PRZEJŚCIACH GRANICZNYCH W 2007 R.

Oprócz transgranicznego przepływu osób możliwe jest również monitorowanie natężenia ruchu na poszczególnych polsko-słowackich przejściach drogowych. Ostatnie dostępne słowackie dane o ruchu drogowym na wszystkich przejściach granicznych z 2007 r. (Draganovská i inni 2008).

Najczęściej wykorzystywanym przejściem granicznym była Trstená–Chyżne (23,0% całkowitej liczby pojazdów przekraczających granicę polsko-słowacką), Vyšný Komárnik–Barwinek (14,1% pojazdów) i Skalité–Zwardoň (2 przejścia, razem 14,7% pojazdów) (ryc. 3.7). Przejazd samochodów ciężarowych koncentruje się w pierwszych dwóch przedstawionych przejściach granicznych (prawie 90% aut ciężarowych).

Natężenie ruchu na przejściach granicznych wskazuje na efektywność wykorzystania środków finansowych na budowę nowych dróg i przejść granicznych po roku 1989 (np. Novot’–Ujsóly, Oravská Polhora–Korbielów, Bobrov–Winiarczykówka, Čirč–Leluchów, Palota–Radoszyce), ewentualnie na modernizację już istniejących.

Najmniej wykorzystywanym przejściem granicznym jest przejście Palota–Radoszyce. W 2007 r. udział tego przejścia w całkowitej liczbie pojazdów przekraczających granicę polsko-słowacką wyniósł jedynie 0,7%. Istnienie tego przejścia granicznego uzasadnione jest lokalizacją względem innych przejść – jest to najbardziej na wschód wysunięte przejście na całej granicy polsko-słowackiej.



Ryc. 3.7. Roczna wielkość ruchu pojazdów na przejściach granicznych na granicy polsko-słowackiej (2007)

Źródło danych: Draganovská i inni 2008; opracowanie własne.

### 3.5. TRANSPORT LOTNICZY NA OBSZARZE POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO

#### 3.5.1. INFRASTRUKTURA I RUCH PASAŻERÓW W PORTACH LOTNICZYCH

Turyści odwiedzający obszar pogranicza polsko-słowackiego mogą skorzystać z trzech portów lotniczych: Kraków-Balice (woj. małopolskie), Katowice-Pyrzowice (woj. śląskie) oraz Rzeszów-Jasionka (woj. podkarpackie). Spośród tych lotnisk jedynie Rzeszów-Jasionka znajduje się na analizowanym obszarze. Wymienione porty lotnicze są zlokalizowane w relatywnie niewielkiej odległości od regionów turystycznych pogranicza polsko-słowackiego. W 2009 r. ich przepustowość szacowano na: 4 mln w Katowicach, 3 mln w Krakowie oraz 1,2 mln w Rzeszowie (ryc. 3.8). W ramach POIiŚ 2007–2013 na wszystkich lotniskach zakłada się znaczące inwestycje mające również na celu poprawę ich przepustowości.

Tabela 3.10. Inwestycje, przepustowość oraz ruch pasażerów w portach lotniczych w Katowicach, Krakowie i Rzeszowie (tylko projekty z listy podstawowej POiŚ 2007–2013)

Port lotniczy	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt projektu (mln zł)	Przewidywany okres realizacji projektu	Orientacyjna przepustowość (tys.) 2009	Ruch pasażerów (tys.) 2010
Katowice-Pyrzowice	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej	416	2010-2014	4000	2366
	Rozbudowa infrastruktury w celu zwiększenia możliwości operacyjnych lotniska MPL Katowice	40	2010-2012		
Kraków-Balice	Rozbudowa istniejącego terminalu pasażerskiego	384	2011-2013	3060	2839
	Rozbudowa istniejącej infrastruktury lotniskowej	246	2009-2011		
Rzeszów-Jasionka	Budowa nowego terminalu pasażerskiego	102	2009-2012	1156	452
	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej	120	2010-2012		

Źródło danych: POiŚ, BDL i <http://lotniczapolska.pl/Przepustowosc-polskich-lotnisk,8097>; opracowanie własne.

W portach lotniczych w Krakowie i Katowicach odprawia się dużą liczbę pasażerów: 2,8 mln w Krakowie i 2,4 mln w Katowicach (2010 r.; ryc. 3.8). Rzeszów-Jasionka jest zaś siódmym co do wielkości portem lotniczym w Polsce z 452 tys. odprawionych pasażerów w 2010 r. Miesięczny ruch pasażerów na tym lotnisku charakteryzuje duża zmienność w ciągu roku – latem liczba odprawianych pasażerów w ostatnich latach jest ponad dwukrotnie wyższa niż zimą.

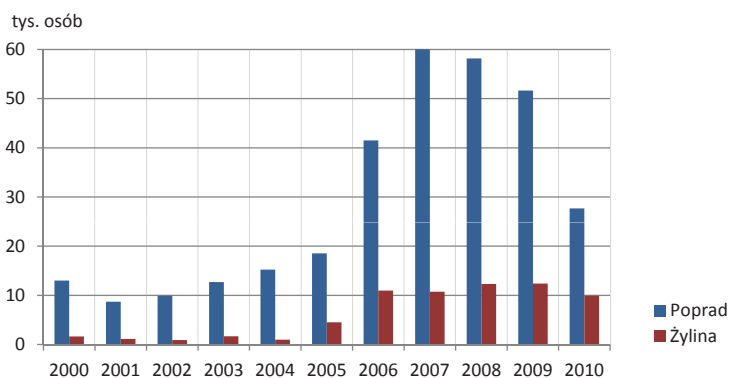


Ryc. 3.8. Ruch lotniczy w portach lotniczych Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice oraz Rzeszów-Jasionka w latach 2004–2010

Źródło danych: Urząd Lotnictwa Cywilnego; opracowanie własne.

W słowackiej części pogranicza znajdują się dwa międzynarodowe lotniska: Poprad-Tatry i Żylinia w marcu 2008 r. zostały zaklasyfikowane do kategorii międzynarodowych lotnisk schengen'skich. Lotnisko Poprad należy także do podstawowej sieci TEN-T. Znajduje się na wysokości 718 m n.p.m. i jest najwyżej położonym lotniskiem dla ruchu lotniczego na krótkich i średnich dystansach w Europie Środkowej. Zarządza nim spółka akcyjna Letisko Poprad-Tatry. W maju 2011 spółka ČSA uruchomiła bezpośrednie loty do Pragi (trzy razy w tygodniu). Do dalszego rozwoju lotniska potrzebna jest modernizacja pasa startowego, który ma już 40 lat.

Lotnisko Żylinia w Dolnym Hričove obsługuje mieszkańców północno-zachodniej Słowacji. Zarządza nim Letisková spoločnosť Žilina, a.s. Żylinia ma obecnie tylko jedno połączenie lotnicze z Pragą (przewoźnik České Aerolinie).



Ryc. 3.9. Liczba pasażerów na lotniskach w Popradzie i Żylinie

Źródło: dane portów lotniczych; opracowanie własne.



### 3.5.2. TRANSGRANICZNE POŁĄCZENIA W RUCHU LOTNICZYM

Regularne połączenia lotnicze między Bratysławą a Warszawą zostały uruchomione po raz pierwszy w maju 2002 r. przez spółkę LOT. W 2004 r. do Warszawy latały samoloty dwóch spółek (także Sky Europe). W marcu 2006 r. zawieszono połączenie lotnicze Bratysławy z Warszawą. Od marca 2010 r. do marca 2011 r. LOT znowu uruchomił tę linię. Połączenie było słabo wykorzystywane ze względu na konkurencję lotniska w Wiedniu (lepsza siatka połączeń).

Od 25 października 2009 r. do 19 lutego 2010 r. istniało połączenie lotnicze Poprad–Warszawa (3 razy w tygodniu). Przewoźnikiem była spółka Danube Wings. Od 8 grudnia 2011 r. ponownie uruchomiono loty Poprad–Warszawa, które obsługuje polska regionalna spółka lotnicza EuroLOT. Dodatkowo istnieje możliwość przelotu z Gdańska do Popradu.

Istotne dla funkcjonowania tych połączeń są ceny konkurencyjne: najtańszy przelot w jedną stronę kosztuje około 250 złotych, czyli podobnie jak do konkurencyjnych alpejskich kierunków.

## 3.6. TRANSPORT NA OBSZARACH STUDIÓW PRZYPADKU

Zagadnienia transportowe w wybranych sześciu obszarach pogranicza polsko-słowackiego zostały przedstawione ze szczególnym zaakcentowaniem inwestycji mających na celu poprawę jakości podróży w obrębie wybranych regionów. Krótko scharakteryzowano możliwości dojazdu do każdego z obszarów (sytuacja na całym obszarze pogranicza polsko-słowackiego została opisana na początku rozdziału), oraz przedstawiono najważniejsze inwestycje jakie miały miejsce w ostatnich latach, ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji drogowych z podziałem na kategorie dróg.

### 3.6.1. BESKIDY

Dostępność regionu, dzięki jego położeniu wzdłuż południkowego korytarza transportowego łączącego Górny Śląsk z północną Słowacją oraz północno-wschodnią częścią Czech (trójstyk), jest relatywnie najlepsza spośród wszystkich wybranych do szczegółowej analizy obszarów. Głównym korytarzem transportowym jest intensywnie modernizowana droga krajowa/droga ekspresowa DK69/S69 z Bielska-Białej przez Żywiec i Zwardoń w kierunku miast Čadca i Żylin a oraz równoległa do niej linia kolejowa E65.

Najważniejszymi trasami komunikacyjnymi w słowackiej części regionu są drogi klasy I: nr I/11 (Żylin a–granica państwowa SK/CZ), I/11A i I/12. W miejscowości Svrčinovec droga nr I/11 łączy się z drogą nr I/12, prowadzącą

przez miejscowości Čierne i Skalité do granicy z Polską (przejście graniczne Skalité–Zwardoň).

Z punktu widzenia stosunków między Słowacją a Polską ważna jest budowa autostrady D3 (Žyľina–Čadca–Skalité–granica państwowa SK/PL). Budowa dalszych odcinków (między innymi także Čadca, Bukov–Svrčinovec i Svrčinovec–Skalité) jest w różnych fazach przygotowań. Według Programu kontynuacji przygotowania i budowy autostrad i dróg ekspresowych na lata 2011–2014 (*Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011–2014*) do roku 2014 powinna się zacząć budowa większości brakujących odcinków autostrady D3, razem z krótkim odcinkiem drogi ekspresowej R5 (Svrčinovec–granica państwowa SK/CZ).

Kolejową sieć słowackiej części regionu Beskidy tworzą linie nr 127, 128 i 129. Największe znaczenie ma linia nr 127 (Žyľina–Čadca–Mosty u Jablunkova), stanowiąca razem z linią nr 129 (Čadca–Skalité) część trasy kolejowej Gdańsk–Warszawa–Brno/Bratysława–Wiedeń.

Tabela 3.11. Najważniejsze inwestycje transportowe w polskiej części regionu Beskidy

Drogi/Koleje	Inwestycje transportowe
Drogi krajowe	DK69/S69 Milówka–Laliki–Zwardoň (granica); <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2007 r. oddano 663-metrowy wiadukt nad doliną Kamieszczanki w Milówce;</li> <li>• 2008 r. – odcinek Szare–Laliki;</li> <li>• 2010 r. tzw. Tunel Emilia między węzłami Laliki i Laliki II (678 m – jest to najdłuższy tunel w Polsce);</li> <li>• 2008 r. – Laliki II–Zwardoň; na całym odcinku od Żywca do Zwardonia zaplanowano jedną jezdnię z rezerwą na drugą</li> </ul>
Drogi wojewódzkie	DW943 Szare–Istebna (granica polsko-czeska); <ul style="list-style-type: none"> <li>• remont skrzyżowania dróg DW943 i DW941.</li> </ul> DW941 Istebna–Kubalonka; <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2009 r. całkowita przebudowa odcinka drogi między Wisłą a przełęczą w Kubalonce na dojeździe do Istebnej.</li> </ul>
Drogi powiatowe i gminne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2011 r. przetarg na remont drogi powiatowej 1439 S Kamesznica–Milówka–Rajcza–Ujsoły–granica państwa oraz remonty dróg gminnych w gminach Rajcza i Milówka w 2010 r. w następstwie szkód popowodziowych</li> <li>• realizacja w gminie Istebna projektu: budowa transgranicznego połączenia komunikacyjnego Jaworzynka–Čierne–Skalité – Etap 1 (połączenie ze Słowacją w dolinie potoku Czadeczka) oraz remonty dróg gminnych: 617 056 S, 617 051 S i 617 053 S.</li> </ul>
Linie kolejowe	Linia kolejowa 139 na odcinku Milówka–Zwardoň; <ul style="list-style-type: none"> <li>• planowana modernizacja linii kolejowej E65 na odcinku Żywiec–Zwardoň.</li> </ul>

Opracowanie własne.

Tabela 3.12. Najważniejsze inwestycje transportowe w słowackiej części regionu Beskidy

Drogi/Koleje	Inwestycje transportowe
Autostrady, drogi ekspresowe i drogi I klasy	<p>D3 – Oščadnica–Čadca, Bukov i Čadca – obwodnica miasta</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ukończona budowa dwóch odcinków przyszłej autostrady D3, niespełniających jeszcze wymogów autostrady, o dł. 6,0 km (oznaczone jako I/11 A; zakończonych razem w 2005 r. razem z tunelem Horelica).</li> </ul> <p>D3 – Skalité–granica państwowa SK/PL budowa odcinka od roku 2007.</p>
Drogi II i III klasy	<p>Oščadnica–Vreščovka–granica państwowa SK/PL</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w 2006 r. budowa drogi, prowadzącej do Polski – po polskiej stronie brakuje odcinka drogi, wiodącej do granicy (projekt w ramach Programu Interreg SK-PL).</li> </ul> <p>III/011059 Oščadnica – w 2011 r. modernizacja odcinka Oščadnica–Laliky o dł. 5,24 km (projekt w ramach Programu Współpracy Transgranicznej PL/SK 2007–2013).</p> <p>III/011056 Čierne – w 2011 r. przebudowa drogi przez centrum miejscowości Čierne o dł. 3,35 km (Programu Współpracy Transgranicznej PL/SK 2007–2013).</p>
Linie kolejowe	<p>Linia nr 127</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w 2001 r. ukończono modernizację odcinka Żyliná–Krásno nad Kysucou, przystosowując go do prędkości 120 km/godz.;</li> <li>• modernizacja odcinka Krásno nad Kysucou–Čadca–granica państwowa SK/CZ powinna się rozpocząć po roku 2014.</li> </ul>

Opracowanie własne.

Najbliższymi portami lotniczymi są lotniska w Katowicach oraz Żylinie. Lokalne władze samorządowe, korzystając z dogodnego położenia na trójstyku, racjonalnie wykorzystują możliwość pozyskiwania środków unijnych. Dzięki temu w ostatnich latach drogi lokalne zostały w dużym stopniu zmodernizowane. Problemem nadal pozostaje przejazd niektórymi drogami wojewódzkimi (tab. 3.11 i 3.12).

W regionie istnieje możliwość budowy nowych dróg transgranicznych, np. Čierne–Jaworzynka, przebiegająca doliną potoku Čadečka oraz Oščadnica–Vreščovka–Bór, która jest już gotowa po stronie słowackiej.

### 3.6.2. TATRY

Region Tatry jest największy pod względem powierzchni i najbardziej atrakcyjny wśród opisywanych regionów pod względem turystycznym. Obszar po stronie polskiej wyróżnia się słabą dostępnością drogową i kolejową. Transport wewnątrz obszaru jest oparty głównie na przewozach autobusowych

i minibusowych. Duży wzrost natężenia ruchu na tym obszarze skutkuje potrzebą częstych remontów nawierzchni, również na tych drogach, które w ostatnich latach zostały gruntownie zmodernizowane (np. na DK 49 do Jurgowa). W odpowiedzi na rosnące natężenie ruchu powstał na Podhalu Inteligentny System Sterowania Ruchem (zamontowano świetlne tablice m.in. z informacjami o aktualnym czasie przejazdu do wybranych miejscowości). Najważniejsze inwestycje transportowe na obszarze Tatr po stronie polskiej są przedstawione w tabeli 3.13.

Tabela 3.13. Najważniejsze inwestycje transportowe w polskiej części regionu Tatr

Drogi/Koleje	Inwestycje transportowe
Drogi krajowe	<p>DK47 Bańska Niżna–Zakopane;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2011 r. – ukończenie remontu dwóch mostów w Poroninie oraz nawierzchni między Poroninem a Zakopanem;</li> <li>• 2010 r. – remont wiaduktu zlokalizowanego w ciągu drogi krajowej nr 47 Rabka–Zakopane nad drogą krajową nr 49 Nowy Targ–Jurgów.</li> </ul> <p>DK49 Gronków–Jurgów (granica);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizacja drogi w latach 2009–2011 (wzrost natężenia ruchu w latach 2000–2010 z ok. 1000 do 2700 pojazdów na dobę na odcinku przygranicznym);</li> <li>• 2012 r. budowa mostu na potoku Leśnica w miejscowości Gronków wraz z rozbudową odcinka drogi krajowej nr 49.</li> </ul> <p>DK7 Rabka–Chyżne – droga krajowa omijająca <i>case study</i> od strony zachodniej z wyremontowaną nawierzchnią w latach 2007–2009.</p>
Drogi wojewódzkie	<p>DW958 Zakopane–Chochołów–Czarny Dunajec–Odrowąż;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w latach 2004–2005 przebudowa odcinków dróg DW958 i DW959 – modernizacja dwóch skrzyżowań i 12,6 km drogi.</li> </ul> <p>DW961 Poronin–Bukowina Tatrzańska.</p> <p>DW960 Bukowina Tatrzańska–Łysa Polana.</p> <p>DW957 Rogoźnik–Czarny Dunajec–Jabłonka;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w latach 2008–2010 modernizacja drogi wojewódzkiej od Białki do Nowego Targu (etap I);</li> </ul> <p>Wybudowanie Inteligentnego Systemu Sterowania Ruchem na Podhalu (2007–2013).</p>
Drogi powiatowe i gminne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2010 r odbudowa drogi powiatowej nr K1654 Ząb–Ratułów–Ciche–Chochołów;</li> <li>• 2010 r. odbudowa drogi powiatowej nr K1664 Harkabuz–Piekielnik;</li> <li>• 2010 r. odbudowa mostu na potoku Czarny Dunajec w ciągu drogi powiatowej nr K1659 Maruszyna–Ludźmierz–Czarny Dunajec.</li> </ul>
Linie kolejowe	<p>Linia kolejowa 99 na odcinku Nowy Targ–Zakopane;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa zapory i nowego toru w Świnnej Porębie skróci czas podróży pociągiem do Zakopanego.</li> </ul>

Opracowanie własne.

W odróżnieniu od polskiej części Tatr, trudno dostępnej z obszaru Polski, słowacką część można uznać za dobrze dostępną z obszaru Słowacji. Przez region ten przebiega paneuropejski korytarz transportowy Va (Bratysława–Żylin–Koszyce–Užhorod), który tworzy autostrada D1 i linia kolejowa na trasie Bratysława–Żylin–Koszyce–Čierna nad Tisou. Część autostrady D1 Ivachnová–Hybe była wybudowana jeszcze przed 1989 r. W 2000 r. dokończono odcinek Hybe–Važec, w 2008 r. Važec–Mengusovce i Mengusovce–Jánovce (dwa odcinki km 8,00–14,23; km 14,23–25,85), a w 2009 r.

Tabela 3.14. Najważniejsze inwestycje transportowe w słowackiej części regionu Tatry

Drogi/Koleje	Inwestycje transportowe
Autostrady, drogi ekspresowe i drogi I klasy	<p>D1 Hybe–Važec</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w 2000 r. ukończono budowę odcinka autostrady o dł. 10,6 km.</li> </ul> <p>D1 Važec–Mengusovce</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w 2008 r. ukończono budowę odcinka autostrady o dł. 12,2 km.</li> </ul> <p>D1 Mengusovce–Jánovce</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w 2008 r. ukończono budowę odcinka autostrady o dł. 17,8 km i w 2009 r. odcinka o dł. 8,0 km.</li> </ul> <p>I/67 Poprad–Kežmarok</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w latach 2008–2011 przebudowa drogi na odcinku Poprad–Veľká Lomnica o dł. 6 km.</li> </ul>
Drogi II i III klasy	<p>II/537 Podbanské–Štrbské Pleso</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w 2005 r. przebudowa drogi o dł. 2,8 km.</li> </ul> <p>III/520019 Oravice–Zuberec</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w 2005 r. ukończona przebudowa drogi o dł. 5,6 km.</li> </ul> <p>II/537 Horný Smokovec–Tatranská Lomnica</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w latach 2009–2010 przebudowa odcinka drogi w ramach projektu ROP Modernizacja dróg i stabilizacja osuwisk na drogach kraju preszowskiego–obszar Poprad (<i>Modernizácia ciest a stabilizácia zosuvov na cestách PSK-oblasť Poprad</i>).</li> </ul> <p>II/520 Trstená–Suchá Hora</p> <p>II/584 Huty–Kvačany</p> <p>II/584 Liptovská Sielnica–Kvačany</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• latach 2010–2011 położenie nowej nawierzchni na wymienionych drogach w ramach projektu ROP Zwiększenie dostępności do biegunów wzrostu w regionach Liptów i Orawa (<i>Zvýšenie dostupnosti do pólav rastu v regióne Liptov a Orava</i>).</li> </ul>
Linie kolejowe	<p>Modernizacja linii kolejowej nr 180 Żylin–Koszyce, odcinek linii Liptovský Mikuláš–Poprad–Tatry jest w przygotowaniu.</p> <p>W 2000 r. wprowadzono do ruchu nowoczesne niskopodłogowe składki pociągów elektrycznych.</p>

Opracowanie własne.

Mengusovce–Jánovce, (jeden odcinek od km 0,00–8,00). Równolegle do autostrady D1 prowadzi droga klasy I nr I/18. Autostrada D1 i droga nr I/18 są częścią międzynarodowej drogi E50. Z punktu widzenia obsługi ruchu turystycznego ważne są drogi tworzące tzw. małą pętlę tatrzańską (nr II/537, nr II/584 i nr III/520019) oraz jej łączniki z drogami nr I/18 i nr I/67 (nr II/538 Tatranská Štrba–Štrbské Pleso, nr II/539 Lučivná–Vyšné Hágy, nr II/534 Poprad–Stary Smokovec i nr II/538 Vel'ká Lomnica–Tatranská Lomnica).

Przez słowacką część regionu przechodzi linia kolejowa nr 180 Żyliná–Koszyce o znaczeniu krajowym. W przyszłości powinna być przystosowana do prędkości 120 km/godz. Z punktu widzenia transportu w regionie Tatr obecnie szczególne znaczenie mają linie Tatrzańskiej Kolei Elektrycznej TEŽ nr 182 Štrba–Štrbské Pleso, nr 183 Poprad–Stary Smokovec i nr 184 Tatranská Lomnica–Stary Smokovec–Štrbské Pleso, należące do linii lokalnych. Najważniejsze inwestycje transportowe na obszarze Tatr po stronie słowackiej są przedstawione w tabeli 3.14.

Na analizowanym obszarze zlokalizowane jest lotnisko Poprad-Tatry. Najbliższe lotnisko po polskiej stronie znajduje się w Krakowie. Z punktu widzenia dostępności transportowej należy zaznaczyć, że czas przejazdu z Popradu do Zakopanego jest krótszy niż dojazd do Zakopanego z Krakowa.

### 3.6.3. PIENINY

Pieniny są ważnym regionem turystycznym, który w porównaniu z innymi zajmuje niewielką powierzchnię. Przy znacznej wielkości ruchu turystycznego i niewielkiej powierzchni obszaru można mówić o silnej koncentracji ruchu turystycznego. Obszar Pienin jest dobrze skomunikowany z obszarami dalej położonymi, jednak należy zaznaczyć, że dostępność od wschodu po stronie słowackiej jest ograniczona, a po stronie polskiej nie występuje.

Najważniejszymi drogami w słowackiej części regionu Pienin są drogi klasy II nr II/543 (Hniezdne–Spišská Stará Ves–granica PL/SK) i nr II/542 (Spišská Stará Ves–Spišská Belá). Przejście graniczne Lesnica–Szczawnica, znajdujące się w Pienińskim Parku Narodowym, jest dostępne tylko dla turystów pieszych i rowerowych. Również kładka na Dunajcu, otwarta 12 sierpnia 2006 r., łącząca Červený Kláštor i Sromowce Nižne, służy jedynie turystom pieszym i rowerowym. Do regionu nie prowadzi żadna linia kolejowa. Najbliższa linia kolejowa po słowackiej stronie pogranicza to linia nr 185 (Poprad-Tatry–Lubowla–Plaveč). Najważniejsze inwestycje transportowe na obszarze Pienin są przedstawione w tabeli 3.15 i 3.16.



Tabela 3.15. Najważniejsze inwestycje transportowe w polskiej części regionu Pieniny

Drogi/Koleje	Inwestycje transportowe
Drogi krajowe	–
Drogi wojewódzkie	DW969 Szlembark–Krościenko nad Dunajcem; • 2005 r. budowa pasów wolnego ruchu na przełęczy Snózka (Krośnicka)
Drogi powiatowe i gminne	W latach 2011–2012 budowa drugiego mostu na Dunajcu w Krościenku wraz ze ścieżką rowerową (projekt: „Poprawa dostępu do uzdrowiska Szczawnica przez budowę mostu na Dunajcu, jako I etap porządkowania ruchu drogowego w miejscowości Krościenko n/D”). W latach 2008–2011 zrealizowano projekt „Udrożnienie systemu komunikacyjnego poprzez modernizację głównego szlaku pieszo–jezdnego łączącego miejscowości Kluszkowce–Mizerna–Maniowy” (etap II). W 2012 r. będzie gotowy nowy most w Kluszkowcach nad rzeką Kluszkowianką (gmina Czorsztyń).
Linie kolejowe	–

Opracowanie własne.

Tabela 3.16. Najważniejsze inwestycje transportowe w słowackiej części regionu Pieniny

Drogi/Koleje	Inwestycje transportowe
Autostrady, drogi ekspresowe i drogi I klasy	–
Drogi II i III klasy	II/542 i II/543 Spišské Hanušovce–Spišská Stará Ves–granica państwowa SK/PL • w latach 2009–2011 naprawa 7,5 km dróg w ramach projektu Modernizacja połączenia drogowego Osturna–granica państwowa–Niedzica w ramach Programu Współpracy Transgranicznej PL/SK 2007–2013 ( <i>Modernizácia cestného spojenia Osturna–štátna hranica–Niedzica – Program cezhraničnej spolupráce PL-SK 2007–2013</i> ). II/543 Kamiénka–Veľký Lipník III/543043 Červený Kláštor–Lechnica III/541006 Toporec–Haligovce • przebiegająca przebudowa wymienionych dróg w ramach projektu Modernizacja połączenia drogowego pieniniskich parków narodowych w ramach Programu Współpracy Transgranicznej PL/SK 2007–2013 ( <i>Modernizácia cestného spojenia Pieninských národných parkov – Program cezhraničnej spolupráce PL-SK 2007–2013</i> ).
Linie kolejowe	–

Opracowanie własne.

#### 3.6.4. DOLINA POPRADU

Graniczny odcinek Popradu stanowi przyrodniczą barierę rozwoju infrastruktury transportowej. Dostępność wewnętrzna polskiej części obszaru Doliny Popradu jest niewielka –przejazd między Piwniczną a Krynica jest możliwy w zasadzie jedynie drogą wojewódzką nr 971 przez Muszynę.

Najważniejszymi drogami w słowackiej części regionu są drogi nr I/68 i nr I/77. Droga nr I/68 prowadzi z Preszowa do miejscowości Stará Ľubovňa, skąd dalej biegnie na północ do granicy państwowej z Polską przez przejście graniczne Mníšek nad Popradom–Piwniczna. Przejście graniczne działa od 1971 r. i jest przeznaczone dla ruchu osobowego i ciężarowego (samochody o wadze do 3,5 t). Droga nr I/68 oraz jej przedłużenie w Polsce przebiegają przez obszar zagrożony osuwiskami. Niektóre odcinki drogi zostały uszkodzone tak, że trzeba było obniżyć dopuszczalną prędkość i ograniczyć ruch do jednego pasa. Rozwiązanie tej sytuacji wymaga budowy nowego przejścia granicznego, częścią którego byłby również nowy most na rzece Poprad. Plany budowy nowego mostu łączącego Mníšek nad Popradom z Piwniczną, który byłby przeznaczony także dla ruchu autobusowego i samochodów ciężarowych o wadze do 7,5 t, są już przygotowywane (na podstawie Umowy między Rządem Republiki Słowackiej a Rządem Rzeczypospolitej Polskiej, *Dohody medzi vládou SR a vládou PR*, obowiązującej od 19 czerwca 2005 r.), a po słowackiej stronie nawet zaczęły się już prace przy przebudowie drogi I/68 prowadzącej do rzeki.

Droga nr I/77 zaczyna się w miejscowości Ľubotín i przechodzi przez miejscowości we wschodniej części regionu, prowadząc dalej do miejscowości Bardejov i Svidník. W 2003 r. w pobliżu miejscowości Čirč wybudowano nowy most (Most Wyszehradzki), z drogą dojazdową (droga nr I/77A). Otwarto również przejście graniczne Čirč–Leluchów. Projekt budowy nowego mostu zrealizowano dzięki wsparciu ze środków unijnych w ramach Programu Phare CBC.

Zachodnia część słowackiego obszaru Doliny Popradu ma niekorzystne położenie w układzie sieci transportowych (miejscowości: Sulín, Mały Lipník, Starina i Legnava).

Przez wschodnią część regionu prowadzi linia kolejowa do Polski o znaczeniu międzynarodowym nr 188 (Kysak–Preszów–Plaveč), z przejściem granicznym Plaveč–Muszyna. Jest ona częścią transeuropejskiej sieci TEN-T i należy do systemu tras AGTC. Najważniejsze inwestycje transportowe na obszarze Doliny Popradu zestawiono w tabelach 3.17 i 3.18.

Tabela 3.17. Najważniejsze inwestycje transportowe w polskiej części regionu  
Dolina Popradu

Drogi/Koleje	Inwestycje transportowe
Drogi krajowe	DK 87 Piwniczna Zdrój–granica państwowa • przygotowania budowy mostu granicznego na rzece Poprad do Mniszka nad Popradem na Słowacji.
Drogi wojewódzkie	DW 971 Piwniczna Zdrój–Muszyna–Powroźnik • w latach 2004-2005 przebudowano most na potoku Muszynka w ciągu DW 971 w Muszynie.
Drogi powiatowe i gminne	W 2011 r. trwały prace remontowe w celu usunięcia skutków powodzi na drodze powiatowej 1514K między Muszyną a Leluchowem. W latach 2008-2011 realizowano projekt „Obwodnica Muszyny” mający na celu uporządkowanie ruchu w centrum Muszyny (budowa drogi w kierunku granicy państwa jako drogi gminnej klasy Z).
Linie kolejowe	Linia kolejowa 96 na odcinku Piwniczna-Zdrój–Muszyna–Krynica-Zdrój oraz Muszyna–Leluchów • w styczniu 2011 r. otwarto most kolejowy na Popradzie i przywrócono ruch pociągów po powodzi w 2010 r.

Opracowanie własne.

Tabela 3.18. Najważniejsze inwestycje transportowe w słowackiej części regionu  
Dolina Popradu

Drogi/Koleje	Inwestycje transportowe
Autostrady, drogi ekspresowe i drogi I klasy	I/68 Mníšek n/Popradom–granica państwowa SK/PL • przebudowa drogi w związku z przygotowywaną budową mostu na rzece Poprad (przebiega przetarg na budowę mostu w miejscowości Mníšek nad Popradom – przeniesienie drogi I/68). I/77 Lubotín–Čirč • przygotowanie remontu zużytej jezdni i stabilizacja osuwisk.
Drogi II i III klasy	III/541012 Mníšek nad Popradom–Medzibrodie • w 2011 r. ukończona budowa nowej drogi o dł. 775 m z asfaltową nawierzchnią do części Medzibrodie (droga była zniszczona w czasie powodzi w 2010 r.). III/544001 Orlov • w latach 2011–2012 budowa mostu na rzece Poprad, zniszczonego podczas powodzi w 2010 r. III/543036 Malý Lipník–Sulín • przygotowanie stabilizacji osuwiska i konstrukcji drogi.
Linie kolejowe	Od roku 2010 wstrzymano połączenie na linii Plaveč–Muszyna.

Opracowanie własne.

## 3.6.5. BESKID NISKI

Dostępność transportowa w ujęciu transgranicznym jest najlepsza na krańcach obszaru: na zachodzie, gdzie przebiega korytarz drogowy DK 9<sup>7</sup> przez przełęcz w Barwinku oraz na wschodzie, gdzie istnieje relatywnie dobra droga powiatowa prowadząca do przejścia granicznego Radoszyce–Palota. Na granicy obszaru case study biegnie również linia kolejowa przecinająca granicę polsko-słowacką z Nowego Zagórza do Łupkowa i miejscowości Medzilaborce; jest w złym stanie technicznym, a jednocześnie ma duży potencjał turystyczny, w znacznej mierze niewykorzystany (tab 3.19).

Najważniejszą trasą komunikacyjną w słowackiej części pogranicza jest droga nr I/73 z miejscowości Svidník przez Vyšný Komárnik do Polski, przechodząca przez Przełęcz Dukielską. W wielu miejscach stan techniczny drogi jest zły. W przyszłości ma być przebudowana do standardu drogi ekspresowej (R4).

Tabela 3.19. Najważniejsze inwestycje transportowe w polskiej części regionu Beskid Niski

Drogi/Koleje	Inwestycje transportowe
Drogi krajowe	DK 9 Trzciana–Barwinek; <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2008 r. remont odcinka DK 9 przez m. Dukla (4,14 km);</li> <li>• 2011 r. wykonano remont cząstkowy nawierzchni na odcinku między Duklą a Barwinkiem.</li> </ul>
Drogi wojewódzkie	DW 897 Tylawa–Komańcza–Nowy Łupków; <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2011 r. ogłoszony przetarg na remont drogi wojewódzkiej nr 897 Tylawa–Wołosate na odcinku Osławica–Łupków (likwidacja szkód powodziowych z 2010 r.</li> </ul> DW 887 Królik Polski–Daliowa DW 892 Komańcza–Rzepedź <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2012 r. droga na całym dojeździe od Zagórza do Komańcy zostanie poddana gruntownej modernizacji i poszerzeniu jezdni.</li> </ul>
Drogi powiatowe i gminne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2010 r. przeprowadzono remont mostu w ciągu drogi powiatowej nr 2116R Jaślicka–Czeremcha–granica Państwa w m. Lipowiec.</li> <li>• 2003 r. otwarcie drogi powiatowej między Radoszycami a miejscowością Palota.</li> </ul>
Linie kolejowe	Linia kolejowa 107 na odcinku Rzepedź—Nowy Łupków (kierunek Medzilaborce); <ul style="list-style-type: none"> <li>• aktualnie wykorzystywana w ruchu towarowym oraz w sezonowych przewozach pasażerskich; linia kolejowa z Zagórza do Łupkowa jest w złym stanie technicznym chociaż w 2011 r. trwały prace modernizacyjne.</li> </ul>

Opracowanie własne.

<sup>7</sup> Według planów rządowych droga ta ma zostać zmodernizowana do standardu drogi ekspresowej (obecnie stan nawierzchni pozostawia dużo do życzenia).

Przejście graniczne Vyšný Komárnik–Barwinek jest jednym z najbardziej obciążonych przejść granicznych do Polski.

We wschodniej części regionu do najbardziej znaczących tras komunikacyjnych należą drogi II klasy nr II/559 (Humenné–Medzilaborce–Čertižné–granica PL/SK) i nr II/575 (Stropkov–Medzilaborce–Palota). Odcinek drogi II/559 między miejscowością Čertižné a granicą z Polską nie jest przystosowany do ruchu samochodów osobowych, istnieje tu za to potencjał do wybudowania nowej drogi granicznej, łączącej Słowację i Polskę.

Droga nr II/575 prowadzi do przejścia granicznego Palota–Radoszyce, otwartego w 2003 r. To najbardziej na wschód wysunięte drogowe przejście graniczne między Słowacją i Polską, według danych z 2007 r. najmniej wykorzystywane.

Do regionu Beskidu Niskiego prowadzi regionalna linia kolejowa nr 191 (Michal'any–Třebišov–Humenné–Medzilaborce–Łupków). Na odcinku Humenné–Medzilaborce kursuje w obu kierunkach dziewięć pociągów dziennie. Po zmianach rozkładu jazdy (od 1.05.2011) zlikwidowano połączenie na odcinku Medzilaborce–mesto–Łupków, ze względu na jego nierentowność (tab. 3.20).

Tabela 3.20. Najważniejsze inwestycje transportowe w słowackiej części regionu Beskid Niski

Drogi/Koleje	Inwestycje transportowe
Autostrady, drogi ekspresowe i drogi I klasy	R4 Svidník–obwodnica • w 2010 r. ukończenie budowy obwodnicy (w pobliżu omawianego regionu).
Drogi II i III klasy	II/575 Palota–Radoszyce • w 2003 r. ukończenie drogi transgranicznej w ramach Programu Phare CBC. III/556030 Mirol'a–Krajná Pol'ana • w 2010 r. położenie nowej nawierzchni w ramach projektu Modernizacja odcinków dróg II. i III klasy w kraju preszowskim ( <i>Modernizácia úsekov ciest II a III triedy PSK</i> ). II/559 Krásny Brod–Medzilaborce • w 2011 r. przebudowa mostu w ramach projektu Przebudowa mostów na drogach II. i III klasy w kraju preszowskim ( <i>Rekonštrukcia mostov na cestách II a III triedy PSK</i> ). II/575 Malá Pol'ana–Rokytovec–Medzilaborce • w 2011 r. stabilizacja osuwiska w ramach projektu Stabilizacja osuwisk na drogach II i III klasy w kraju preszowskim ( <i>Stabilizácia zosuvov na cestách II a III triedy PSK</i> ).
Linie kolejowe	Od roku 2011 zlikwidowano połączenie Medzilaborce–Łupków.

Opracowanie własne.

## 3.6.6. BIESZCZADY

Region Bieszczady wyróżnia się peryferyjnym położeniem, zarówno w Polsce, jak i na Słowacji (por. Horlák 2006). Duża część dróg na słabo dostępnym obszarze Bieszczadów została w ostatnich latach zmodernizowana, co znacznie zwiększyło wygodę podróżowania. Warto podkreślić, że powiat bieszczadzki charakteryzuje najmniejsza gęstość dróg powiatowych i gminnych w Polsce co wiąże się z jednej strony z małą gęstością zaludnienia, a z drugiej strony z ukształtowaniem powierzchni terenu. Jedyną linią kolejową w polskiej części badanego regionu jest kolej wąskotorowa Bieszczadzkiej Kolei Leśnej, wykorzystywana w celach turystycznych (w sezonie letnim) na trasie Balnica–Przysłup–Cisna–Majdan. Główną osią transportową regionu jest droga nr II/558 Stakcín–Ulič (przebiegająca Uličską doliną). Z doliny tej prowadzą drogi klasy III do dalszych miejscowości, leżących w bocznych dolinach – droga nr 558027 z miejscowości Ulič do miejscowości Nová Sedlica, nr 558026 do miejscowości Ruský Potok, nr 558025 do miejscowości Topol'a i Runina oraz nr 558023 do miejscowości Jalová.

Sieć drogową dróg III klasy była zredukowana po wybudowaniu zbiornika wodnego Starina w 1987 r. Ze względu na stworzenie pasma ochronnego tego zbiornika, drogi wiodące do siedmiu wysiedlonych miejscowości (Ruské, Smolník, Veľká Pol'ana, Zvala, Ostružnica, Dara, Starina) przeklasyfikowano na drogi wewnętrzne oraz ograniczono wjazd samochodom na ten teren.

W regionie nie ma żadnej drogi klasy I-III, prowadzącej do granicy z Polską, barierą przyrodniczą jest bowiem pasmo górskie Bukovských vrchov (Bieszczadów Zachodnich). Praktycznie jedynym miejscem, gdzie można wybudować drogowe połączenie między krajami jest Przełęcz nad Roztokami

Tabela 3.21. Najważniejsze inwestycje transportowe w polskiej części regionu Bieszczady

Drogi/Koleje	Inwestycje transportowe
Drogi krajowe	–
Drogi wojewódzkie	DW 897 Wetlina–Cisna–Maniów DW 893 Cisna–Jabłonki • 2011 r. remont balustrady mostowej w miejscowości Jabłonki (droga woj. Nr 893 Lesko–Baligród–Cisna).
Drogi powiatowe i gminne	Droga powiatowa Dołżyca–Buk–Bukowiec • przebudowa (modernizacja) drogi powiatowej nr 2283R Bukowiec–Dołżyca (inwestycja w latach 2003–2004).
Linie kolejowe	Linia kolejowa Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej • linia turystyczna na trasie Balnica–Przysłup–Cisna–Majdan.

Opracowanie własne.



Górnymi (*Ruské sedlo*). Przez tę przełęcz niegdyś wiodła historyczna trasa Porta Rusica między Królestwem Węgier a Małopolską. Wybudowanie tej drogi jest jednak obecnie niemożliwe, głównie ze względu na ochronę przyrody w parku narodowym oraz istnienie zbiornika wodnego Starina. Do regionu Połoniny prowadzi regionalna linia kolejowa nr 196 Humenné–Stakčín, z dziesięcioma połączeniami kolejowymi dziennie w obu kierunkach. Najważniejsze inwestycje transportowe na obszarze Bieszczad i Połonin są przedstawione w tabelach 3.21 i 3.22.

Tabela 3.22. Najważniejsze inwestycje transportowe w słowackiej części regionu Połoniny

Drogi/Koleje	Inwestycje transportowe
Autostrady, drogi ekspresowe i drogi I klasy	–
Drogi II i III klasy	III/558025 Topoľa–Runina • przebudowa drogi i odnowienie nawierzchni w latach 2005–2009 ze środków EIB (Europejski Bank Inwestycyjny).
	III/558026 Ruský Potok • przebudowa drogi i odnowienie nawierzchni w latach 2005–2009 ze środków EIB (Europejski Bank Inwestycyjny).
	III/558027 Ulič–Uličské Krivé–Zboj • modernizacja trzech odcinków drogi o dł. 4,8 km w latach 2005–2006 w ramach programu Interreg IIIA PL-SK/1.1
	III/558027 Ulič – Nová Sedlica • przebudowa drogi i odnowienie nawierzchni w latach 2005–2007 ze środków EIB.
Linie kolejowe	–

Opracowanie własne.

### 3.7. ROLA TRANSPORTU W DOKUMENTACH I OPRACOWANIACH STRATEGICZNYCH

#### 3.7.1. TRANSPORT W OGÓLNOKRAJOWYCH DOKUMENTACH POLSKICH

Podstawowe dokumenty strategiczne warunkujące rozwój infrastruktury transportowej szczebla krajowego po stronie polskiej zostały omówione w rozdziale 2. Spośród nich kluczowe znaczenie mają Strategia Rozwoju Kraju z 2006 r. oraz przyjęta przez Rząd RP w grudniu 2011 r. nowa Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030. Poniżej tym właśnie dokumentom poświęcono najwięcej uwagi. W odniesieniu okresu 2007–2013

istotną rolę pełniły także zapisy Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, który podlegał negocjacom z Unią Europejską, a następnie warunkował wykorzystanie środków zarówno z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, jak i z Funduszu Spójności, na duże inwestycje transportowe. Główne inwestycje wymieniono na liście projektów kluczowych tego Programu. Lista ta była szeroka, a dodatkowo uzupełniał ją wykaz projektów rezerwowych. Duża część zapisanych tam przedsięwzięć nie zostanie zrealizowana w bieżącej perspektywie programowo-finansowej UE (2007–2013). W praktyce dokumentami o decydującym znaczeniu dla decydentów było Rozporządzenie Ministerstwa Infrastruktury dotyczące przebiegu autostrad i dróg ekspersowych (z 2004 r. z późniejszymi zmianami) oraz plan budowy dróg na lata 2011–2015 ze stycznia 2011 r. (bardzo ograniczający wcześniejsze plany z uwagi na sytuację budżetową). Jednocześnie w przypadku infrastruktury kolejowej ważnym dokumentem pozostawał master plan dla kolei z roku 2008.

W Strategii Rozwoju Kraju (2006) wskazuje się na duże znaczenie dostępności transportowej, jako czynnika rozwoju turystyki, a brak odpowiedniej infrastruktury (autostrad, dróg szybkiego ruchu i lotnisk) traktowany jest, jako jedna z barier zagranicznych przyjazdów turystycznych. Jednym z elementów Polityki Transportowej Państwa (2005) ma być rozwój sieci drogowej uwzględniający m.in. obszary koncentracji atrakcji turystycznych, tj. zapewniający ich dobrą dostępność transportową.

Zagadnienia słabej dostępności przestrzennej obszarów przygranicznych są też silnie akcentowane w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (2010). W celu 2.4 wskazuje się, że działania wobec obszarów przygranicznych w ramach polityki regionalnej powinny koncentrować się m.in. na zwiększaniu wzajemnych dostępności w relacjach krajowych i międzynarodowych. W innym z celów strategicznych KSRR (2.5) wymienia się zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności, do których zalicza się m.in. niemal cały obszar wzdłuż granicy polsko-słowackiej (KSRR, mapa 14 i 15, s. 38–39). Jeśli chodzi o obszary o ekstremalnie niskiej dostępności transportowej, najbardziej oddalonych od ośrodków regionalnych, polityka regionalna powinna zmierzać z jednej strony do wspomagania rozwoju ośrodków subregionalnych, a z drugiej do zwiększania dostępności do centrów tego typu. Ma to przyczynić się do zwiększenia spójności terytorialnej kraju. Co najistotniejsze w wymiarze operacyjnym, ustala się w KSRR, że każdy ramowy zintegrowany program regionalny powinien uwzględniać te zagadnienia i zawierać działania na rzecz poprawy dostępności do miasta wojewódzkiego z obszarów peryferyjnych danego regionu. Podobnie ma mieć miejsce określenie standardów zapewnienia dojazdu do miasta wojewódzkiego w określonym czasie.

W nowej koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (przyjętej przez rząd RP w grudniu 2011 r.) silnie akcentowana jest konieczność poprawy dostępności terytorialnej w różnych skalach przestrzennych poprzez rozbudowę infrastruktury transportowej. O wysokiej randze tej kwestii świadczy to, że stanowi ona jeden z sześciu głównych celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. W ramach tego celu dostrzega się znaczenie dostępności dla rozwoju regionów turystycznych. Jednocześnie w części diagnostycznej *Koncepcji* pokazano, że większość obszaru Karpat charakteryzuje zła lub bardzo zła dostępność czasowa do ośrodków regionalnych.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030 zakłada, że przez obszar pogranicza polsko-słowackiego będą wiodły cztery drogi ekspresowe o przebiegu południkowym. Najdalej od drogi ekspresowej pozostaną Bieszczady (odgałęzienie drogi ekspresowej Rzeszów–Preszów ma jednak docierać do Sanoka). Budowa planowanych dróg, która skróci znacząco czas dojazdu z ośrodków metropolitalnych do obszaru rozciągającego się od Beskidu Śląskiego po Beskid Niski, przyczyni się nie tylko do wzrostu natężenia ruchu turystycznego, w tym weekendowego, ale też do zwiększania obszarów zajmowanych przez funkcje osadnicze, gdyż duża część analizowanego obszaru będzie w zasięgu codziennych dojazdów do stolic regionalnych. Warto tu wspomnieć, że sieć dróg ujęta w projekcie koncepcji jest rozszerzona w stosunku do wcześniejszych programów rządowych, które nie przewidują do 2030 r. dróg ekspresowych na odcinkach Krosno–Sanok oraz Tarnów–Piwniczna.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju zakłada budowę nowych lub modernizację istniejących kolei poprawiających dostępność do zachodniej części pogranicza polsko-słowackiego. Nie planuje się takich prac we wschodniej części tego obszaru, z wyjątkiem odcinka Rzeszów–Medyka, który nie będzie miał istotnego znaczenia dla turystyki w Karpatach Wschodnich. Tym samym obszar ten, na co najmniej 20 lat, a prawdopodobnie znacznie więcej, zostanie zmarginalizowany w zakresie dostępności transportem kolejowym.

Rola dostępności w rozwoju turystyki jest akcentowana w dokumencie *Kierunki rozwoju turystyki do roku 2015*. Zwiększanie dostępności regionów poprzez rozwój transportu jest jednym z 12 celów operacyjnych. Pozytywnie należy ocenić plany poprawy dostępności transportowej z uwzględnieniem chłonności i wrażliwości środowiska przyrodniczego, w tym poprzez zapobieganie koncentracji infrastruktury transportowej na obszarach atrakcyjnych turystycznie. Postuluje się wdrażanie zasady priorytetu transportu publicznego nad prywatnym na obszarach szczególnie cennych przyrodniczo. W dokumencie zwrócono uwagę przede wszystkim na konieczność rozwoju transportu kolejowego. Proponowane postulaty są słuszne i pożądane, niemniej jednak

bardzo trudne do realizacji. Mając na uwadze nagromadzenie problemów finansowych, administracyjnych i technicznych spółek kolejowych, trudno spodziewać się efektywnego rozwoju transportu kolejowego. Jednakże nawet w przypadku znaczącego udoskonalenia systemów transportu zbiorowego, stosowania zachęt ekonomicznych do proekologicznych zachowań transportowych itd., wzrost udziału turystów wykorzystujących transport publiczny będzie bardzo trudny do osiągnięcia, gdyż trend w tym zakresie jest odwrotny (*Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2008 r.*; *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w pierwszych ośmiu miesiącach 2004 r.*; *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w pierwszych ośmiu miesiącach 2010 r.*; *Uczestnictwo Polaków w wyjazdach turystycznych w 2007 r.*).

### 3.7.2. TRANSPORT W STRATEGIACH REPUBLIKI SŁOWACKIEJ

Podstawowym dokumentem, w którym zawarto najważniejsze cele i priorytety rozwoju transportu na Słowacji jest Strategia Rozwoju transportu Republiki Słowackiej do roku 2020 (2010, *Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020*). Aktualnym strategicznym dokumentem zatwierdzonym przez Rząd Republiki Słowackiej jest Program dalszego rozwoju i budowy autostrad i dróg ekspresowych na lata 2011–2014 (2011) (*Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011–2014*). W okresie programowania 2007–2013, dla rozwoju transportu znaczenie ma Program Operacyjny Transportu (*Operačný program Doprava, OPT*), który pozwala na czerpanie środków unijnych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności w zakresie budowy autostrad, oraz modernizacji i budowy dróg I klasy, modernizację, a także rozwój publicznego, pasażerskiego transportu kolejowego. W załączniku do programu zawarte są wykazy dużych projektów, które powinny być wspierane w ramach OPT.

Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego (*Národná stratégia regionálneho rozvoja*) (2010), w części analitycznej poświęconej problematyce transportu, uwypukla przede wszystkim zagrożenia transportu drogowego. Najwyższy wzrost inwestycji drogowych w latach 1988–2007 charakteryzował kraj żyliński i trnawski. Stwierdza się także pogarszanie się sytuacji komunikacji publicznej – w niektórych krajach liczba pasażerów w czasie ostatnich 10 lat spadła aż o połowę.

Problematyka rozwoju transportu, również w odniesieniu do ruchu turystycznego, zawarta jest w Koncepcji Przestrzennego Rozwoju Słowacji (*Koncepcia územného rozvoja Slovenska*) (2001). Mimo jej dezaktualizacji może służyć, jako punkt odniesienia w stosunku do współczesnej sytuacji

w zakresie infrastruktury transportowej. Poza specyfiką multimodalnych korytarzy sieci TINA, dokument zawiera także globalną ocenę ryzyka zrównoważonego transportu w zakresie przestrzennym, gospodarczym, społecznym, a także środowiskowym. Za najbardziej ryzykowną przestrzeń uznawana jest Słowacja Wschodnia. Polecanym działaniem jest wzmocnienie usługowej funkcji trasy od granicy z Polską przez miejscowość Stará Lubovňa, Svidník do miasta Medzilaborec. Na obszarze północno-zachodniej Słowacji proponuje się wzmocnienie usługowej funkcji dla Górnej Orawy z kierunku Čadca–Námestovo–Suchá Hora–granica z Polską. Jako główne korytarze transportowe dla międzynarodowej turystyki są wyznaczone dwie trasy drogowe i jedna kolejowa, przy czym każda prowadzi z północy na południe, od polskiej do węgierskiej granicy. Zachodnia trasa drogowa wiedzie z Krakowa przez Orawę, Donovaly, Zvolen i Šahy do Budapesztu, wschodnia zaś – również z Krakowa przez północny Spisz i Słowacki Raj na Węgry. Uzupełniający korytarz turystyczny oznaczony jako Mała Tatrzańska Pętla (Suchá Hora–Vitanová–Zuberec–Liptovský Mikuláš–Starý Smokovec–Ždiar–Tatranská Javorina), jest wspominany tylko jako turystyczny, z wyłączeniem transportu tirów na całym odcinku. Jedyny proponowany kolejowy korytarz turystyczny – to trasa z Krakowa przez Orawę, Kotlinę Turčianską, Bańską Bystrycę i Šahy do Budapesztu. W nowszych dokumentach jednak nie bierze się pod uwagę remontu trasy kolejowej przez miejscowość Trstená. Ważnym korytarzem drogowym na poziomie krajowym, zaskakująco nieoznaczonym jako turystyczny (ze względu na czeskiego turystę), jest trasa prowadzona w kierunku wschód–zachód, przez całe polsko-słowackie pogranicze od granicy z Czechami przez miejscowości: Čadca, Nova Bystrica, Oravská Lesná, Suchá Hora (przejście do Polski), a następnie: Spišská Stará Ves, Stará Lubovňa, Bardejov do miasta Svidník.

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia na lata 2007–2013 (*Národný strategický referenčný rámeček 2007–2013*) (2007) wyznaczają trzy strategiczne priorytety, z których jednym jest: infrastruktura i dostępność regionalna. Dlatego bardzo istotne jest pozyskiwanie funduszy unijnych na cele poprawy dostępności komunikacyjnej. Dla rozwoju obszaru istotna jest infrastruktura transportowa i komunikacja publiczna, która obejmuje nie tylko rozwój infrastruktury drogowej dla transportu indywidualnego, ale także poprawę jakości dostępności komunikacji publicznej. Akcentuje się znaczenie sieci transportowych dla przyciągnięcia kapitału zagranicznego, brakuje jednak powiązania z ruchem turystycznym. W ramach priorytetów, poza budową autostrady D1, wspomina się o budowie autostrady D3 (Žylina–Čadca–granica z Polską) i drogi ekspresowej R4 (Preszów–Svidník–granica z Polską). Droga ekspresowa R3 przez Orawę do Polski nie jest uwzględniona

w dokumencie. Jedynym kolejowym połączeniem z Polską, które według dokumentu powinno być zmodernizowane, jest korytarz VI TEN-T (Żyliná–Skalité).

Problematykę rozwoju transportu szczegółowo przybliża *Program Operacyjny Transport 2007–2013*. Według dokumentu do systemu międzynarodowych korytarzy transportowych należą, poza innymi trasy kolejowe Preszów–Plaveč–Polska (Muszyna, Żyliná–Čadca–Czechy (Ostrava) i Čadca–Skalité–Zwardoň). Jako pozytywny aspekt w związku z dostępnością wspomina się wysoką gęstość sieci kolejowej, dworców i stacji. W ramach sieci drogowej TEN podkreśla się znaczenie trasy E75 (Gdańsk–Katowice–Żyliná–Bratysława), co podobnie jak w przypadku transportu kolejowego, zakłada koncentrację tranzytu w regionie Kysuce. Połączenie z Polską drogą ekspresową R3 przez Orawę daje dwie alternatywy z miasta Dolný Kubín do miejscowości Kral’ovany i Ružomberok. Wybudowana po polskiej stronie trójpaszowa autostrada dochodzi do drogi o niższych parametrach w miejscowości Skalité. Ciekawie jest pojmowany w dokumencie związek między rozwojem infrastruktury transportowej a ochroną środowiska, warunkiem obniżania negatywnego wpływu transportu na środowisko jest rozwój sieci autostrad, modernizacja linii kolejowych, budowa obwodnic itp.

Strategia Rozwoju Transportu Republiki Słowackiej do roku 2020 (*Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020*) (2010) to podstawowy dokument określający długookresowe cele rozwoju transportu na Słowacji. Priorytetem w sferze infrastruktury kolejowej jest modernizacja linii TEN-T: (granica polsko-słowacka–Żyliná–Bratysława do 2016 r. oraz Żyliná–Koszyce–granica polsko-słowacka do 2020 r.). W sferze infrastruktury drogowej do priorytetów należy dokończenie do 2014 r. budowy odcinków autostrady D1 (Bratysława–Żyliná–Koszyce), D3 (w tym drogi ekspresowej R5 Svrčinovec–granica z Czechami), oraz drogi ekspresowej R4 granica z Polską–Svidník–Preszów do 2017 r. Droga ekspresowa R4 jest ważniejsza niż R3 (przez Orawę, dokończenie do 2020 r. zależy od przydzielonych środków finansowych). Także w tym dokumencie wspomina się aspekty środowiskowe i znaczenie dostępności komunikacyjnej dla przyciągnięcia inwestycji, ale brakuje wzmianki o znaczeniu dla ruchu turystycznego. Pomimo że *Strategia Rozwoju Transportu Słowackiej Republiki do roku 2020* była uchwalona w 2010 r., przedstawione w niej terminy dokończenia budowy autostrad i dróg ekspresowych znowu zostały przesunięte na kolejne lata.

Według Programu Przygotowania i Budowy Autostrad i Dróg Ekspresowych na lata 2011–2014 (*Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011–2014*) (2011) planuje się ukończenie autostrady D1 (Bratysława – Żyliná – Koszyce) dopiero w 2017 r., przy czym



cała autostrada D1 do granicy z Ukrainą będzie ukończona dopiero w 2020 r. Z opóźnieniami realizacji trzeba się liczyć również w przypadku innych odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

Program Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka 2007–2013 (*Program cezhraničnej spolupráce SK–PL 2007–2013*) podkreśla znaczenie infrastruktury transportowej dla rozwoju pogranicza, w powiązaniu z rozwojem ruchu turystycznego. Stwierdza się, że po stronie słowackiej jest mniejsza gęstość dróg, ale jednocześnie ich stan jest lepszy niż po stronie polskiej.

### 3.7.3. TRANSPORT W POLSKICH DOKUMENTACH REGIONALNYCH

#### **Województwo śląskie**

W Strategii Rozwoju Transportu Województwa Śląskiego (SRTWŚ) rozwój infrastruktury transportu uznano za ważny czynnik konkurencyjności regionu na rynku turystycznym. Pogląd na temat jej aktualnego znaczenia jest w tym dokumencie dość niejednoznaczny. Z jednej strony dobre połączenia komunikacyjne wskazuje się jako mocną stronę rozwoju turystyki w regionie, z drugiej zaś obecny stan infrastruktury transportowej określono jako barierę dalszego rozwoju turystyki, a niedostosowanie infrastruktury drogowej do jej potrzeb na obszarach przygranicznych – jako słabą stronę w analizie SWOT dla sektora turystycznego.

W Strategii Rozwoju Transportu Województwa Śląskiego (SRTWŚ) poprawę dostępności obszarów turystycznych traktuje się jak jeden z dwóch celów rozwoju infrastruktury transportowej (obok poprawy dostępności do głównych ośrodków). Budowa drogi ekspresowej z Bielska-Białej do Zwardonia, wymieniona w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego (PZPWŚ), przyczyni się do poprawy dostępności Beskidu Żywieckiego i Śląskiego. W konsekwencji można spodziewać się wzmocnienia ruchu turystycznego na obszarach dotychczas nieprzeciążonych ruchem turystycznym (gmina Rajcza i okolice) i rozwoju zabudowy mieszkaniowej i osadnictwa rekreacyjnego w położonych w tym rejonie wsiach. Planuje się też przebudowę dróg wojewódzkich przebiegających przez Beskid Śląski i Żywiecki.

Zwiększenie dostępności kolejowej pogranicza polsko-słowackiego ma zapewnić planowana w dokumentach rozbudowa linii Bielsko-Biała–Żywiec–Zwardoń–Čadca. Dobrym rozwiązaniem służącym prośrodowiskowemu równoważeniu transportu na terenach górskich, wydaje się propozycja wykorzystania autobusów szynowych w ośrodkach narciarskich.

#### **Województwo małopolskie**

Dostępność komunikacyjna jest traktowana w omawianych dokumentach, jako strategiczny obszar polityki. Uznawana jest za czynnik decydujący

o potencjale turystycznym. Wskazano potrzebę skomunikowania transportem kolejowym i drogowym obszarów peryferyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem strefy przygranicznej ze Słowacją. Dużo uwagi poświęca się problematyce transportu publicznego. Fakt, że system transportowy w kontekście turystyki bazuje na prywatnym transporcie drogowym uznano za jego słabość. Do mankamentów tego systemu zaliczono też niedostatek tras rowerowych, niewykorzystanie kolei, brak systemowych rozwiązań w zakresie transportu publicznego (*Kierunki Rozwoju Turystyki Województwa Małopolskiego*, KRTWM, 2008). Podkreśla się rolę transportu zbiorowego oraz transportu zrównoważonego na obszarach o unikalnych walorach turystyczno-uzdrowiskowych i konieczność podniesienia udziału transportu publicznego w obsłudze ruchu turystycznego, co jest zgodne z dokumentami nadrzędnymi, ale bardzo trudne do realizacji.

W Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego (SRWM) i w Kierunkach Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego (KZPWM) dużo uwagi poświęca się infrastrukturze drogowej, wymagającej modernizacji i rozbudowy. Wymienia się liczne szlaki komunikacyjne, które powinny być przebudowane, w tym odcinki o przebiegu południkowym, łączące ośrodki regionalne z ośrodkami turystycznymi i granicą państwa, ważne z punktu widzenia poprawy dostępności obszarów turystycznych i turystyki transgranicznej. Zapewnienie dogodnego połączenia ze Słowacją uznano za jedną z zasad polityki przestrzennej w zakresie transportu. KZPWM wskazuje konieczność rozbudowy lub przebudowy większości dróg krajowych i wojewódzkich, budowy licznych obwodnic miejscowości oraz podniesienie parametrów niektórych dróg powiatowych prowadzących do granicy państwa. Plany są bardzo ambitne i brakuje tu pewnej hierarchii działań – wskazania inwestycji priorytetowych. Niemniej ważna rola planu wojewódzkiego polega na uprawomocnieniu utrzymania rezerw terenowych pod planowane drogi.

Według zaktualizowanego projektu SRWM (do roku 2030) drogi: Brzesko–Nowy Sącz–Muszynka oraz Tarnów–Gorlice mają uzyskać parametry dróg ekspresowych. Co ciekawe, propozycja ta nie jest zgodna z projektem Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, gdzie planowana droga ekspresowa ma przebiegać przez Tarnów i Nowy Sącz do Piwnicznej. W Strategii zakłada się również podniesienie standardu drogi łączącej Gorlice, Nowy Sącz i Nowy Targ z Zakopanem, a także Witowem i Bukowiną Tatrzańską. Inne zadania strategiczne obejmują m.in. dalszą modernizację „zakopianki” oraz drogi Kraków–Nowy Sącz. W projekcie SRWM nie ma natomiast informacji o planach modernizacji odcinka drogi prowadzącej z Gorlic do granicy państwa (DW977). W zakresie poprawy transgranicznych połączeń drogowych, w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Województwa Małopolskiego

(2007) wymieniono projekt modernizacji dróg wojewódzkich prowadzących do przejść granicznych Winiarczykówka–Bobrov oraz Chochołów–Suchá Hora (przewidzianej na lata 2010–2011).

Realizacja powyższych planów przyniosłaby znaczącą poprawę dostępności drogowej pogranicza polsko-słowackiego w granicach Małopolski, a zwłaszcza obszaru Beskidu Sądeckiego (w tym jednego z najważniejszych polskich uzdrowisk – Krynicy-Zdroju), a także wschodniej części Beskidu Niskiego i Tatr. W związku z tym można się spodziewać wzrostu natężenia ruchu samochodowego na zmodernizowanych drogach i wzmożonej penetracji turystycznej tych obszarów. Staną się one w większym stopniu dostępne dla turystyki weekendowej mieszkańców większej części Polski niż obecnie.

Do najważniejszych inwestycji kolejowych, co do których spójne są dokumenty centralne i regionalne, należy odcinek Kraków–Nowy Sącz (fragment nowej linii)–Leluchów oraz Limanowa–Zakopane. Nowy odcinek Szczawnica–Muszyna wymieniany był ponadto w KZPWM, ale nie zostało to potwierdzone w późniejszych dokumentach.

### **Województwo podkarpackie**

Infrastruktura transportowa ma wysoką rangę w analizowanych dokumentach i jest jednym z priorytetów rozwojowych. O dużych potrzebach w tym zakresie świadczy m.in. to, że w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego (PZPWP) z 2003 r. zakładano konieczność modernizacji wszystkich dróg krajowych i wojewódzkich oraz budowy licznych obwodnic. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej, w tym szczególnie do obszarów turystycznych, jest jednym z celów polityki przestrzennej (PZPWP) i turystycznej województwa. W Strategii Rozwoju Województwa Podkarpackiego (SRWP) zaplanowano do roku 2020 inwestycje, na następujących drogach mających znaczenie dla dostępności obszarów turystycznych pogranicza polsko-słowackiego: autostrada A4, droga ekspresowa S19, droga krajowa E28 do Sanoka, droga łącząca Rzeszów z Ustrzykami Dolnymi (przez Birczę) oraz droga do przejścia granicznego Radoszyce–Palota, z modernizacją odcinka Zagórz–Komańcza oraz Komańcza–Radoszyce (w latach 2011–2012 według Wieloletniego Programu Inwestycyjnego Województwa). Nie wymienia się natomiast modernizacji drogi krajowej nr 9 do Rzeszowa, która łączy ośrodki centralnej Polski z Podkarpaciem. W PZPWP wymienia się jeszcze projekt budowy drogi z Jaślisk do przejścia granicznego (Čertižné na Słowacji).

W zakresie infrastruktury kolejowej planuje się modernizację odcinka linii kolejowej Warszawa–Rzeszów, rewitalizację linii Rzeszów–Jaśło oraz Zagórz–Łupków–granica państwa. Musiałyby to być jednak daleko idące zmiany

modernizacyjne, aby podróż koleją była konkurencyjna. Warto jeszcze wspomnieć, że na odcinku Jasło–Zagórz, prędkość rozkładowa pociągu wynosi średnio około 35 km/godz. (marzec 2011 r.), a odcinek ten nie jest przewidziany do modernizacji (wg SRWP). Na terenie województwa podkarpackiego nie jest planowana budowa żadnej nowej linii kolejowej. Można przypuszczać, że realizacja planów dotyczących infrastruktury kolejowej zapisanych w dokumentach regionalnych nie poprawi znacząco dostępności kolejowej południowo-wschodniej części pogranicza polsko-słowackiego, a tym bardziej nie spowoduje wzrostu udziału transportu kolejowego w dojazdach turystycznych do tego obszaru.

Dostrzega się znaczenie lokalnych lotnisk, które po modernizacji mogłyby służyć celom turystycznym i sportowym (m.in. Arłamów, Krosno, Bircza). Publicznej komunikacji drogowej nie poświęca się zbyt wiele uwagi. W Strategii Rozwoju Turystyki Województwa Podkarpackiego<sup>8</sup> (SRTWP, 2006) wspomniano o możliwości wydłużenia poza sezon letni częstszego kursowania autobusów PKS na trasach prowadzących do atrakcji turystycznych.

### 3.7.4. TRANSPORT W SŁOWACKICH DOKUMENTACH REGIONALNYCH

#### **Kraj żyliński**

W *Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego* (2010) jednym z trzech strategicznych celów jest regionalna dostępność i jakość współpracy międzynarodowej ze szczególnym uwzględnieniem powiązań ponadregionalnych. Za jeden z najbardziej niewykorzystanych potencjałów uznaje się, obok bogactwa przyrodniczego i tradycji kulturowych, strategiczne położenie regionu w układzie międzynarodowym. Przedstawia się transport jako najważniejszy element rozwoju regionu.

Możliwości związane z modernizacją infrastruktury drogowej i kolejowej są silnie akcentowane także w Programie Operacyjnym Transport 2007–2013. Wśród zagrożeń wymienione są: narastający negatywny wpływ transportu na środowisko przyrodnicze i jakość życia, trwałe przejście podróżnych z komunikacji publicznej na indywidualną, a także pogorszenie dostępności komunikacyjnej.

Zwiększenie dostępności komunikacyjnej, a także infrastruktury ruchu turystycznego jest wyraźnie akcentowane jako jeden z celów Programu Rozwoju Gospodarczego i Społecznego Kraju Żylińskiego na lata 2007–2013 (*Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja (PHSR) Žilinského samosprávneho kraja na roky 2007–2013*). Do atutów regionu zaliczono m.in.

---

<sup>8</sup> Dokument przygotowany przez PART i Podkarpacką ROT.

transport lotniczy oraz o potencjalnym znaczeniu międzynarodowym, gęstą sieć komunikacyjną dogodną do tworzenia tras rowerowych. Słabą stroną jest przestarzała infrastruktura transportowa. Dokument konkretyzuje kilka ogólnych celów z nadrzędnych dokumentów. Sieć kolejowa na odcinku Żyliná–Čadca ma być zmodernizowana, do prędkości 120 km/godz. (według Programu Modernizacji Infrastruktury Kolejowej 2007–2010, odcinek Żyliná–Krasno nad Kysucą nawet do 140 km/godz.), odcinek Čadca–Skalité–Zwardoň do prędkości 100 i 70 km/godz. Znaczny nacisk kładzie się na oznakowanie tras dla turystyki rowerowej. Rośnie ich gęstość i atrakcyjność, choć większość wiedzie standardowymi drogami szczebla wojewódzkiego i powiatowego (Kysucka, Orawska, Turčianska i Liptowska trasa rowerowa).

Plan Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Žylińského (*Územný plán Žilinského VÚC*) został opracowany w 1998 r. a następnie uzupełniony w 2005 r. Dokument przedstawia preferencyjność połączenia północ-południe (z Polską) przez Kysuce i Žylinę, a nie przez Orawę i Ružomberok. Ważnym czynnikiem tej strategii jest aspekt ekologiczny. Obszar zachodniej części granicy w regionie Orawy jest wyróżniony jako problemowa przestrzeń z powodu objęcia dużej części regionu ochroną prawną (parki krajobrazowe, parki narodowe). Dokument odwołuje się w tym przypadku do Strategii Województwa Śląskiego, co z jednej strony jest pozytywnym znakiem próby współpracy z Polską, a z drugiej strony nie bierze pod uwagę strategicznych planów województwa małopolskiego (wschodnia część orawskiej granicy, gdzie znajduje się Trstená).

Plany dokończenia odcinków autostrady D3 (np. Žyliná–Kysucké Nové Mesto do 2010 r., Čadca–granica z Polską) w ogóle nie były realizowane. Z drogi ekspresowej R3 wybudowano odcinek Horná Lehota–Oravský Podzámok i w części obwodnicę miejscowości Trstená. Dokument zawiera także analizę dostępności ekspresowych dróg w kierunku północ-południe. Z porównania tras spajających Polskę z Węgrami (Kysuce–Martin, Orawa–Ružomberok i Svidník–Koszyce), pierwszy wariant wskazano jako najefektywniejszy. Mimo większej odległości (239 km), obsługuje największą liczbę użytkowników (1,5 mln do 30 min.). Najgorsze wyniki w analizie uzyskała trasa R3 przez Orawę, potwierdzając wpływ czynników związanych z rzeźbą terenu i ochroną przyrody na planowanie trasy komunikacyjnej na tym obszarze. Dokument wspiera modernizację i przeklasyfikowanie trasy Trstená–Zakopane (Nowy Targ)–Spišská Belá na drogę krajową.

### **Kraj preszowski**

W Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego (2010) określa się ten obszar jako peryferyjny względem centrów rozwoju działań UE, ale z możliwościami

międzynarodowej współpracy z Polską i Ukrainą. Optymistycznie brzmi stwierdzenie, że system drogowy i kolejowy tego kraju jest dobrze rozwinięty. Z drugiej strony zaprzecza się temu, kiedy za główne braki uznawana jest niewystarczająca infrastruktura dróg ekspresowych i powolny rozwój. Potencjał związany z położeniem i komunikacją jednak, razem z możliwościami międzynarodowej współpracy, są traktowane jako jedne z głównych czynników rozwoju kraju.

Niezadowolający stan infrastruktury drogowej wyróżniony jest także w Programie Rozwoju Gospodarczego i Społecznego Kraju Preszowskiego (*Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja (PHSR) Prešovského kraja*) (2008), przy czym najgorsza sytuacja pod tym względem jest w przygranicznych okresach: Stará Ľubovňa, Poprad, Bardejov i Svidník. Przystarzała i słabo rozwinięta jest także sieć kolejowa (430 km sieci i 41 km Tatrzańskich Kolei Elektrycznych), stanowiąca tylko 11,87% ogólnej długości na Słowacji. Wzrasta znaczenie międzynarodowego lotniska w Popradzie (124% wzrost liczby pasażerów w latach 2004–2005), wspomina się także o potencjalnym wykorzystaniu lotniska w mieście Svidník w zakresie nieregularnych lotów do przygranicznych miast Polski. Z długookresowej analizy problemów transportu interesujące są „silne naciski obrońców przyrody, nieodpowiadające obecnym potrzebom rozwoju transportu, a także ruchu turystycznego”. Tylko w niewielkim stopniu zwrócono uwagę na słabą dostępność do atrakcji turystycznych. Celem poprawy efektywności i skuteczności transportu jest zmniejszenie o 20% liczby dróg niebezpiecznych i niespełniających założonych kryteriów do roku 2015 oraz próba zwiększenia wydajności transportu i przepustowości głównych tras komunikacyjnych kraju. Jednym z działań ma być poprawa warunków międzynarodowego tranzytu przez kraj. Działania te definiowane są w aktualizacji Planu Zagospodarowania Przestrzennego z 2009 r. Szczegółowo opisano obecny stan i propozycje transgranicznej komunikacji drogowej z Polską, a także stan i kategoryzację dróg. W zakresie infrastruktury kolejowej zwrócono uwagę na przepustowość i wykorzystanie sieci kolejowej. W dokumencie zachęca się także do tworzenia tras rowerowych w nawiązaniu do międzynarodowej sieci.

### 3.8. PODSUMOWANIE

Położenie pogranicza polsko-słowackiego w europejskim układzie transportowym nie jest korzystne. Zdecydowały o tym względy historyczne oraz górski charakter obszaru. Z tego też powodu dostępność transportowa może okazać się kluczowym czynnikiem rozwoju wielu funkcji gospodarczych, w tym funkcji turystycznej. Nie lepiej przedstawia się położenie badanego



terenu w ogólnokrajowych systemach transportowych Polski i Słowacji. Obserwowana w ostatnich latach poprawa w tym zakresie jest w znacznej mierze efektem inwestycji prowadzonych poza badanym obszarem pogranicza (np. A4, S7, S69, S19). Dotyczy to w szczególności Polski, gdzie skala dużych przedsięwzięć realizowanych w obrębie pogranicza jest niewielka i ogranicza się przede wszystkim do inwestycji na jednojezdniowej drodze ekspresowej S69. Jednocześnie budowa równoleżnikowych ciągów autostradowych, a zwłaszcza autostrady A4 oraz autostrady D1 po stronie słowackiej, znacząco poprawia dostęp do pogranicza polsko-słowackiego w skali kontynentalnej. W kontekście połączeń transgranicznych brakuje w planach rządu Polski przede wszystkim przedłużenia realizacji drogi ekspresowej na odcinku między Rabką a Chyżnem, gdzie średniodobowy ruch pojazdów na odcinku przygranicznym jest największy i wynosił w 2010 r. prawie 5000 pojazdów (dla porównania w Barwinku niespełna 3300, a na S69 w Zwardoniu niespełna 1000 pojazdów).

Jeśli chodzi o drogi niższych klas, fundusze unijne wpłynęły na znaczącą poprawę stanu nawierzchni na wielu drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, co skutkuje lepszymi warunkami podróżowania w obrębie regionów turystycznych, choć w wielu miejscach, również na obszarze pogranicza polsko-słowackiego, tworzą się dysproporcje w standardzie dróg różnych klas administrowanych przez różnych zarządców. W przyszłości dysproporcje te mogą nawet się zwiększyć, ponieważ problemy budżetowe Polski i Słowacji będą wpływały na zmniejszenie inwestycji na drogach wyższych klas, podczas gdy dostęp do funduszy unijnych na szczeblu samorządowym oraz możliwość wykorzystania środków w ramach współpracy transgranicznej pozwoli kontynuować inwestycje na drogach niższych klas.

Warto podkreślić, że w następstwie modernizacji niektórych ciągów drogowych, szczególnie w korytarzach transportowych prowadzących przez Spisz i Orawę, pojawił się tzw. ruch wzbudzony, również w postaci ruchu pojazdów ciężarowych. Prowadzone inwestycje są zatem nadal niewystarczające, szczególnie po polskiej stronie, gdzie wciąż brak jest obwodnic wielu miejscowości, a w warunkach gwałtownego rozwoju motoryzacji, na trasach, gdzie ruch lokalny łączy się z tranzytowym, ma miejsce (przede wszystkim w sezonie turystycznym) znacząca kongestia.

Jednym z postulowanych rozwiązań problemu kongestii są większe inwestycje w transport publiczny – przede wszystkim, zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju, w transport kolejowy. W zakresie infrastruktury kolejowej uwidoczniają się bardzo duże dysproporcje pomiędzy stroną polską a słowacką. System transportu szynowego na Słowacji (a także w sąsiednich Czechach) znacznie lepiej przetrwał zmiany gospodarcze i organizacyjne okresu transformacji. Mniejszy był tam zakres dekapitalizacji sieci oraz utraty rynku

przewozów, zarówno towarowych jak i pasażerskich. Ponadto równoleżnikowe położenie głównej linii kolejowej łączącej Poprad z Preszowem, Koszycami, a przede wszystkim Żyliną i Bratysławą, ma ogromne znaczenie dla turystów mogących bezpośrednio dotrzeć do słowackich miejscowości turystycznych w Tatrach. Po polskiej stronie mamy dotychczas tylko zapowiedzi zmian, a czas przejazdu, wygoda podróżowania oraz liczba bezpośrednich połączeń kolejowych z Zakopanego, Żywca lub Krynicy-Zdroju jest poniżej oczekiwań i potrzeb. Transport kolejowy w ujęciu transgranicznym ma dziś marginalne znaczenie. Trzy transgraniczne linie kolejowe przez Zwardoń, Muszynę i Łupków są w złym stanie technicznym, a plany ich modernizacji stoją pod dużym znakiem zapytania (najbliższa realizacji jest linia międzynarodowa z Katowic przez Bielsko-Białą, Żywiec i Zwardoń do granicy ze Słowacją). Nie należy więc oczekiwać zmiany tendencji – i nadal większość z przyjeżdżających osób będzie przekraczać granicę polsko-słowacką własnym środkiem transportu.

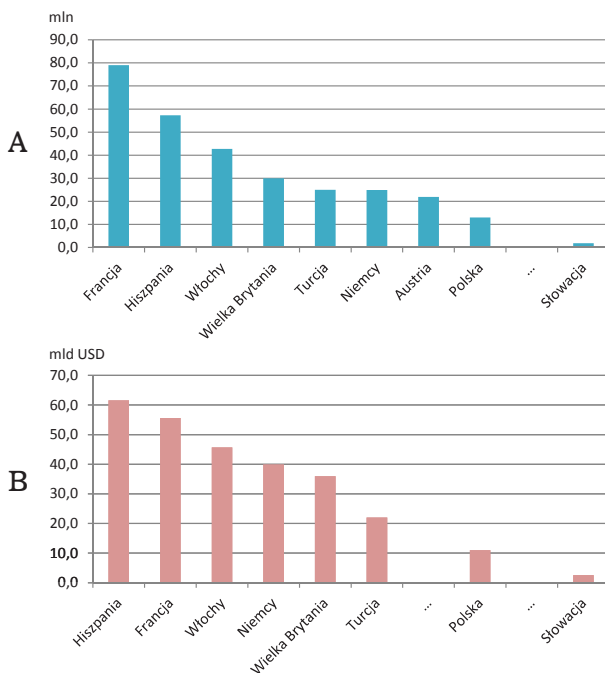
Port lotniczy w Popradzie, oprócz obsługi turystów udających się na Słowację, może służyć turystom polskim, którzy chcą szybko dotrzeć do Zakopanego. Jest to możliwe dzięki połączeniom autokarowym łączącym Zakopane z Popradem. Porty lotnicze w Krakowie, Katowicach lub Rzeszowie (port w Rzeszowie-Jesionce jest zlokalizowany na terenie analizowanego obszaru) znajdują się zbyt daleko, by prowadzić ofertę skierowaną specjalnie do turystów udających się na pogranicze polsko-słowackie. Sytuacja mogłaby ulec zmianie, gdyby infrastruktura lądowa (przede wszystkim drogowa), pozwalała na szybkie i wygodne przemieszczanie się z wymienionych lotnisk do miejscowości turystycznych.

## 4. TURYSTYKA NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

### 4.1. SPECYFIKA TURYSTYKI W POLSCE I NA SŁOWACJI NA TLE EUROPY

Turystyka jest obecnie jedną z ważniejszych dziedzin gospodarki, a na pograniczu polsko-słowackim odgrywa szczególną rolę. Jej masowy rozwój jest związany ze wzrostem zamożności społeczeństw, większą ilością czasu wolnego oraz potrzebą wypoczynku. Turystyka może się rozwijać głównie w miejscach, które turyści uznają za atrakcyjne, a mają dobrą dostępność transportową. Dostępność w tym przypadku ma znaczący wpływ na natężenie i częstość wyjazdów turystycznych.

Liczba turystów zagranicznych (ryc. 4.1.A) w Polsce i na Słowacji sytuuje oba kraje na dalszych miejscach w turystyce europejskiej. Podobnie wygląda sytuacja dotycząca wpływów z turystyki zagranicznej – w Polsce 11 mld USD, na Słowacji 2,6 mld USD (ryc. 4.1.B).

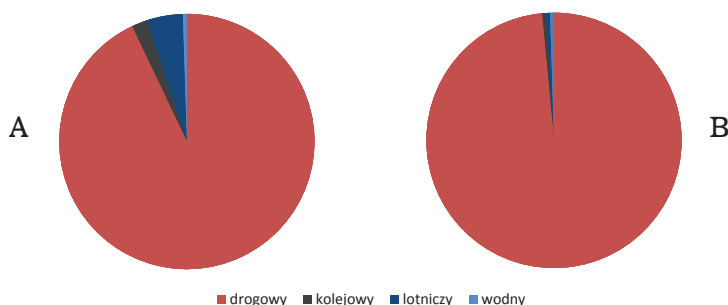


Ryc. 4.1. Wielkość zagranicznego ruchu turystycznego (A) oraz wielkość wpływów z turystyki zagranicznej (B) w Polsce i Słowacji na tle wybranych państw Europy

Źródło danych: WTO 2010; opracowanie własne.

W latach 2003–2008 Słowacja wykazywała się dużą dynamiką wzrostu liczby turystów – około 5% średniego rocznego wzrostu. W Polsce wskaźnik ten był znacznie niższy i w okresie 2003–2007 wynosił +2,2% rocznie, by w roku 2008 radykalnie zmniejszyć się do -13,5%. W kolejnych latach z kolei na Słowacji nastąpił spadek liczby turystów (co wiązało się głównie z wprowadzeniem waluty euro i relatywnym wzrostem cen usług turystycznych) a w Polsce utrzymuje się on na zbliżonym poziomie, ulegając jednak wahaniom koniunkturalnym.

Z punktu widzenia rozwoju turystyki na pograniczu polsko-słowackim istotny jest problem dostępności transportowej. W rozdziale 3. przedstawiono udział poszczególnych środków transportu w podróżach turystycznych Polaków i Słowaków. Analizowane dane wskazują, że w podróżach turystycznych (zarówno krajowych, zagranicznych jak i transgranicznych pomiędzy Polską a Słowacją) zdecydowanie dominuje transport drogowy – odbywający się prawie wyłącznie samochodami osobowymi (ryc. 4.2).



Ryc. 4.2. Rodzaje transportu wykorzystywane przez turystów zagranicznych przyjeżdżających do Polski (A) oraz na Słowację (B)

Źródło danych: WTO 2010; opracowanie własne.

#### 4.2. SPECYFIKA ROZWOJU TURYSTYKI NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

Całe polsko-słowackie pogranicze jest górskim obszarem z atrakcyjnym, z turystycznego punktu widzenia, środowiskiem przyrodniczym. Obszar Karpat stanowi zaledwie 6% powierzchni Polski. Niewielki obszar kraju zajmowany przez góry podkreśla jego wyjątkowość i inność. Na Słowacji góry dominują w krajobrazie, zajmując 71,4% powierzchni kraju. Karpaty i w Polsce, i na Słowacji, są jednym z najważniejszych regionów turystycznych. Środowisko przyrodnicze predestynuje ten obszar do rozwoju przede wszystkim turystyki pieszej górskiej i turystyki narciarskiej. Ostatnio coraz większego

znaczenia nabierają inne formy turystyki kwalifikowanej (kolarstwo górskie, paralotniarstwo, kajakarstwo górskie). Sezon turystyczny trwa niemal cały rok, ale zaznacza się sezonowość. Nasilenie występuje w okresie zimowym i letnim, jednak okresy te coraz bardziej się wydłużają i przesuwają: letni w stronę jesiennego (m.in. październik), zimowy w stronę wiosennego (m.in. kwiecień). Coraz większe znaczenie (zwłaszcza w Polsce) mają wyjazdy weekendowe i świąteczne.

#### 4.2.1. ATRAKCYJNOŚĆ TURYSTYCZNA POGRANICZA

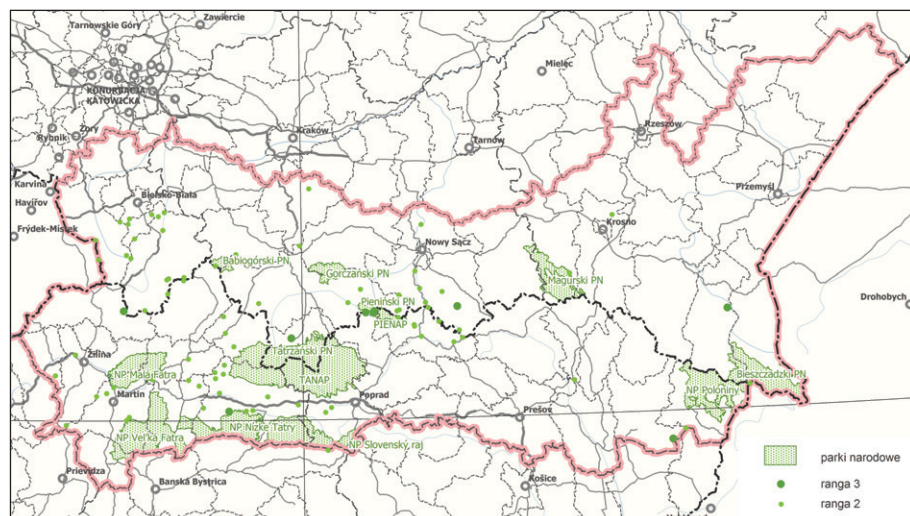
Obszar pogranicza polsko-słowackiego, poza nielicznymi miejscami, jest stosunkowo słabo przekształcony przez działalność gospodarczą człowieka i cechuje się występowaniem cennych krajobrazów naturalnych i kulturowych o bardzo dużym potencjale turystycznym. O atrakcyjności turystycznej pogranicza polsko-słowackiego decyduje szereg cech, z których za najważniejsze można uznać:

- zróżnicowane ukształtowanie powierzchni;
- warunki klimatyczne (w tym występowanie śniegu);
- szata leśna, oraz pozostała szata roślinna;
- wody powierzchniowe (rzeki wykorzystywane do spływów kajakowych i spływów tratwami – Dunajec, od niedawna Poprad, Orawa, Wag, jeziora, zwłaszcza sztuczne zbiorniki wodne: Rożnowski, Soliński, Czorsztyński, Orawski, Liptovská Mara, Vel'ká Domaša);
- występowanie wód mineralnych, i wód termalnych;
- wysokie walory estetyczne krajobrazu;
- wysokie wartości środowiska przyrodniczego (objętego w wielu miejscach ochroną prawną, m.in. parki narodowe i krajobrazowe; por. rozdz. 2.);
- wysokie walory kulturowe (zabytki architektury sakralnej i świeckiej, muzea, twórczość ludowa, miejsca pamięci narodowej);
- organizowanie wielu imprez;
- zagospodarowanie turystyczne (w tym głównie różnorodna i kompleksowa baza noclegowa, żywieniowa oraz infrastruktura – narciarska).

Granica polsko-słowacka dzieli jednorodne obszary geograficzno-przyrodnicze. Były one przez dziesięciolecia oddzielnie zagospodarowywane i turystycznie wykorzystywane. Od około 20 lat następuje proces łączenia obszarów, dzięki m.in. nowej infrastrukturze, wspólnym inicjatywom, imprezom, promocji itp. (por. m.in. Więckowski 2004, 2010; Michniak 2011). Bardzo istotne dla rozwoju turystyki jest osłabianie funkcji kontrolnych granicy państwowej (por. Komornicki 1999, 2002; Ptaszycka-Jackowska i Baranowska-Janota 2003; Ptaszycka-Jackowska 2007; Więckowski 1999, 2004, 2010).

## Dziedzictwo przyrodnicze jako atrakcja turystyczna

Turystyka na omawianym obszarze funkcjonuje w głównej mierze dzięki potencjałowi środowiska przyrodniczego (por. Warszńska 1971, 1985; Groch i Kurek 1995; Pietrzyk-Sokólska 2006; Zawilińska 2010; Michniak 2010a) (ryc. 4.3). Obszary cenne przyrodnicze są objęte ochroną w wielu parkach narodowych i krajobrazowych oraz innych obszarach prawnie chronionej przyrody (por. rozdz. 2). Głównym magnesem całego obszaru są góry – przede wszystkim Tatry. Mają one silną symbolikę i zakorzenienie w kulturze, tradycji oraz silną markę i pozycję na rynku turystycznym od dwóch wieków. Wybitne walory przyciągające turystów mają też inne pasma górskie, szczególnie: Pasma Babiogórskie, Pieniny i Bieszczady (po stronie polskiej) oraz Niżne Tatry (po słowackiej stronie).



Ryc. 4.3. Rozmieszczenie głównych atrakcji przyrodniczych na pograniczu polsko-słowackim

Opracowanie własne<sup>1</sup>.

W większości pasm górskich znajdują się szczyty i przełęcze, które od dawna przyciągają turystów rozległymi panoramami. Do najbardziej znanych należą widoki z: Babiej Góry, Rysów, Turbacza, Wielkiego Rozsutca, Chopoku. Również poszczególne szczyty są zarówno atrakcjami turystycznymi, jak też symbolami turystyki na pograniczu polsko-słowackim, jak Giewont, Babia Góra, Rysy, Trzy Korony, Krywań i Łomnica.

<sup>1</sup> W ramach niniejszego opracowania wykonano bazę atrakcji turystycznych pogranicza polsko-słowackiego (patrz opis rozdz. 6.4). Jednym z efektów są zamieszczane w tym rozdziale mapy poszczególnych typów atrakcji oraz zbiorcza mapa atrakcji turystycznych – załącznik 5 na końcu książki.



Dużą atrakcją turystyczną stanowią jaskinie, zwłaszcza po stronie słowackiej. Znajdują się tam cztery jaskinie udostępnione dla zwiedzających (ze zorganizowanym wstępem): Bielska w Tatrach Bielskich, Važecká, Demianowska Jaskinia Wolności (najczęściej odwiedzana na Słowacji) i Demianowska Jaskinia Lodowa w Niżnych Tatrach. Kolejne jaskinie ogłoszono jako wolno dostępne (dwie w górach Spiskiej Magury, dwie w Tatrach Bielskich, dwie w Górach Strażowskich i po jednej w górach Branisko, Niżnych Tatrach i Wielkiej Fatrze). Po stronie polskiej udostępnione do zwiedzania jaskinie są skupione głównie w Tatrach (Ciemna, Mroźna). Innymi podziemnymi atrakcjami są kopalnie. W Solivarze (dzielnica Preszowa) znajduje się udostępniona zabytkowa kopalnia soli. Najstarsze i największe na świecie kopalnie opali w miejscowości Dubník w Górach Tokajsko-Słańskich, są obecnie zamknięte z powodu konfliktu między wieloma podmiotami.

W górskiej części pogranicza znajduje się wiele przełomów rzek, wąwozów i dolin, licznie odwiedzanych przez turystów. Przez najatrakcyjniejsze odcinki przełomów wytyczono trasy spływów tratwami (przede wszystkim na Dunajcu oraz na Popradzie, Orawie przy Zamku Orawskim i Wagu w okolicach miejscowości Strečno). Do spływów kajakowych wykorzystywana jest głównie Biała Liptowska (zawody kajakowe). Mniej wymagające są spływy na Wagu między miejscowościami Kráľova Lehota i Uhorská Ves (11 km), na meandrującym odcinku Lipovec–Strečno (13 km), na Orawie spławnej od miejscowości Tvrdošín aż po Kral'ovany, czy na Dunajcu w Pieninach.

### **Sporty zimowe i ośrodki narciarskie**

Środowisko przyrodnicze stwarza wyjątkowe warunki do uprawiania narciarstwa. Dzięki urozmaiconej rzeźbie terenu, zróżnicowanym nachyleniom stoków, ich długości i szerokości oraz dzięki długiemu zaleganiu grubej pokrywy śnieżnej istnieją dogodne warunki do rozwoju sportów zimowych. Nie bez znaczenia pozostają również walory estetyczne, np. rozległe panoramy górskie. Na polsko-słowackim pograniczu powstało wiele ośrodków narciarskich, które są stale rozwijane. Obszar ten jest najważniejszym regionem do uprawiania sportów zimowych w obu krajach (w Polsce równie ważnym regionem są Sudety).

Po stronie polskiej pogranicza znajduje się 98 ośrodków narciarskich. Przepustowość infrastruktury narciarskiej powyżej 5000 osób na godzinę ma 13 ośrodków, a powyżej 2000 os./godz. – 36. W słowackiej części pogranicza znajduje się większość ośrodków narciarskich na Słowacji (około 90) o całkowitej przepustowości około 225 000 os./godz. Przepustowość infrastruktury narciarskiej powyżej 5000 os./godz. charakteryzuje tu 13 ośrodków, a powyżej 2000 os./godz. – 38.

Największe i najlepsze ośrodki w słowackiej części pogranicza (z oceną 5 gwiazdek<sup>2</sup>) to: Jasná w Niżnych Tatrach, Vrátna w Małej Fatrze, Ružomberok-Malinô Brdo w Wielkiej Fatrze, Oščadnica-Veľká Rača w Beskidzie Kysuckim, Štrbské Pleso i Tatranská Lomnica w Tatrach Wysokich. Najwyżej położone trasy zjazdowe oferują ośrodki położone w Tatrach, w Małej Fatrze (Vrátna i Martinské hole) oraz w Magurze Orawskiej (Kubínska hoľa) (tab. 4.1). Liczne ośrodki mają znaczenie lokalne. Większość z nich była w ostatnim czasie modernizowana, zwłaszcza na Orawie (Oravská Lesná, Oravice, Vitanová, Racibor Oravský Podzámok, Hruštín), ale także w innych regionach (Valčianska dolina, Bachledova dolina-Jezersko na Zamagurzu, Ski centre Levoča). W Tatrach Wysokich poszerzanie niektórych tras zjazdowych i budowa nowych wyciągów powoduje konflikty z funkcją ochrony przyrody (por. rozdz. 4.3.2).

Tabela 4.1. Dziesięć największych ośrodków narciarskich w słowackiej części pogranicza (według przepustowości)

Ośrodek narciarski	Powiat	* <sup>1</sup>	Przepustowość <sup>2</sup>	Infrastruktura <sup>3</sup>	Przewyższenie <sup>4</sup>	Cena <sup>5</sup>
Jasná (Chopok sever)	LM	5	19240	22/22,8	950–2004	31
Vrátna	ZI	5	10798	17/14,5	600–1709	24
Tatranská Lomnica	PP	5	10142	9/9,0	889–2196	26
Oščadnica-Veľká Rača	CA	5	9700	13/15,9	630–1050	26
Kubínska hoľa	DK	4	9000	9/14,0	720–1396	18,5
Malinô Brdo	RK	5	8130	8/10,5	545–1209	23,5
Bachledova dolina-Jezersko	PP	4	8110	13/11,1	820–1160	17
Martinské hole	MT	3	6120	12/13,3	1150–1456	23
Jasenská dolina	MT	4	6100	8/5,3	540–810	16,9
Ždia-Strednica	PP	3	6080	7/2,1	940–1057	14,5

<sup>1</sup> ocena organizacji LAVEX (1–5 gwiazdek);

<sup>2</sup> przepustowość w os./godz.;

<sup>3</sup> liczba wyciągów/długość tras zjazdowych w km;

<sup>4</sup> najniżej i najwyżej położony punkt (m n.p.m.);

<sup>5</sup> cena skipasu na 1 dzień (euro/osoba dorosła, wysoki sezon).

Źródło danych: strony internetowe ośrodków narciarskich oraz strona [www.slovakia.travel](http://www.slovakia.travel).; opracowanie własne (stan na listopad 2011 r.).

<sup>2</sup> Ocena organizacji LAVEX.

Po polskiej stronie najlepiej rozwiniętymi ośrodkami, pod względem liczby i jakości urządzeń narciarskich oraz długości tras są: Zakopane, Szczyrk i Krynica-Zdrój. W ostatnich latach niemal od podstaw powstały nowe (i nowoczesne jak na polskie warunki) ośrodki narciarskie, m.in. w: Bukowinie Tatrzańskiej, Białce Tatrzańskiej, Wierchomla Małej, Piwnicznej-Suchej Dolinie oraz Zawoi. Największą przepustowość ma Korbielów, ale większość wyciągów jest przestarzała, a rozwój utrudnia – oprócz rozproszenia tras i infrastruktury – konflikt pomiędzy rozwojem narciarstwa a ochroną przyrody na Pilsku.

Tabela 4.2. Największe ośrodki narciarskie w polskiej części pogranicza (według przepustowości)

Nazwa	Przepustowość (os./godz.)	Liczba wyciągów	Długość tras (m)
Korbielów	36 200	17	22 200
Zakopane	33 060	48	18 790
Bukowina Tatrzańska	20 150	22	8 180
Szczyrk	16 560	26	44 080
Krynica-Zdrój	13 609	23	10 060
Wiśla	11 950	19	9 980
Wierchomla Mała	10 350	8	9 070
Białka Tatrzańska	8 300	22	9 670
Ustrzyki Dolne	7 025	9	3 790
Zawoja	6 230	11	3 390
Zwardoń	6 010	14	6 560
Piwniczna-Sucha Dolina	5 020	11	4 610
Istebna	5 000	8	2 460

Źródło danych: strony internetowe ośrodków narciarskich; opracowanie własne (dane za sezon 2010/2011).

W Polsce pierwszymi elementami infrastruktury narciarskiej były koleje linowe i zębate w Zakopanem i Krynicy-Zdroju, a na Słowacji w Tatrzańskiej Łomnicy (por. Otrubova 1998, Madzikova i inni 2011). Pierwszy wyciąg narciarski na Słowacji wybudowano już w 1943 r. (Štrbské Pleso–Solisko). Dynamiczny rozwój ośrodków narciarskich przypada na lata 1960–1989. Na Słowacji liczba wyciągów i kolejek stopniowo rosła z odpowiednio 38 i 11 (1964 r.), aż do 976 i 34 (1993 r.). W latach 1990. nastąpiła stagnacja ośrodków narciarskich, jednak po 2001 r. wiele z nich zmodernizowano i dostosowano do potrzeb coraz bardziej wymagających narciarzy. Doszło do rozbiórki

starych wyciągów i budowy nowych kolei linowych. W latach 1996–2007 liczba wyciągów zmniejszyła się z 993 do 800, natomiast liczba kolei linowych wzrosła do 45, a do 2011 r. – 55. Powstały także nowe ośrodki narciarskie, np. Valčianska dolina (przepustowość 5450 os./godz.) i Oravice (4150 os./godz.). Poprawa jakości usług oznaczała częściowe zwiększenie konkurencyjności ośrodków słowackich względem alpejskich.

Oprócz oferowanej jakości usług istotnym elementem jest dostępność transportowa ośrodków narciarskich. Mieszkańcy Bratysławy, ze względu na oba te czynniki, jakość infrastruktury komunikacyjnej i jakość usług, nadal wybierają ofertę austriackich ośrodków alpejskich. Orientacja na turystów zagranicznych staje się coraz ważniejsza w wielkich słowackich ośrodkach narciarskich. Polska i czeska klientela jest jednak bardzo wrażliwa na poziom cen. Po wprowadzeniu euro na Słowacji w 2009 r., doszło do wyraźnego spadku liczby turystów z tych krajów.

Coraz bardziej niestabilne zimy i kryzys finansowy są kolejną przyczyną ostrożności przy rozszerzaniu narciarskiej oferty na Słowacji. Przy rozwoju ośrodków dużą rolę odgrywają także czynniki polityczne i własnościowe. Powiększenie przepustowości większości ośrodków było realizowane albo jest planowane przy użyciu funduszy europejskich, z wątpliwym kryterium wyboru wspomaganych projektów. Wysokie wymagania finansowe inwestycji w wielkich ośrodkach skutkują koncentracją własności przez kilka silnych kapitałowo i wzajemnie połączonych spółek. Wynikiem tej selektywnej polityki może być zamykanie mniejszych ośrodków (np. w sezonie 2011/2012 w miejscowości Liptovská Teplička), co skutkuje pogorszeniem się sytuacji na lokalnym rynku pracy. W całym regionie tatrzańskim wzrasta opór małych przedsiębiorców przeciw wielkim inwestorom.

W polskiej części Karpat dominowało zagospodarowywanie terenów narciarskich w obrębie poszczególnych miejscowości i pojedynczych stoków. Ograniczało to możliwości różnicowania tras i organizacji ruchu zjazdowego w różnych wariantach (Warszyńska-Jackowska 2007). W ostatnich latach pojawiają się próby tworzenia międzygminnych systemów wyciągów i tras wzorem krajów alpejskich, ale na przeszkodzie ich realizacji stoją m.in. względy ochrony przyrody<sup>3</sup>. Obecnie trudności w zagospodarowywaniu terenów narciarskich są spowodowane nieuregulowanymi prawnie zasadami udostępniania prywatnych stoków znajdujących się w użytkowaniu rolnym w celu wytyczenia tras narciarskich, a także określenia rekompensat dla właścicieli. Problem wiąże się z wpływem sztucznego zaśnieżania tras zjazdowych i długiego zalegania pokrywy śnieżno-lodowej na vegetację roślin (Warszyńska-Jackowska 2007).

---

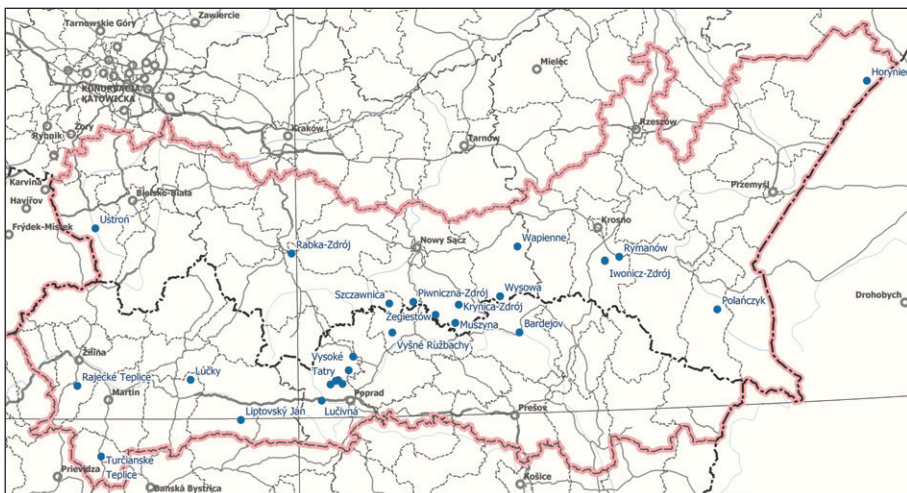
<sup>3</sup> Np. połączenie za pomocą wyciągów narciarskich Krynicy-Zdroju z Wierchomlą.

## Aquaparki i baseny termalne

W sezonie letnim otwarte są kąpieliska nad większością zbiorników wodnych: najbardziej atrakcyjnej turystycznie Liptovskiej Mare oraz Orawie, i zbiorniku Veľka Domaša, a po stronie polskiej nad zbiornikami: Solińskim, Czorszyńskim, Żywieckim.

Pogranicze polsko-słowackie jest bogate w źródła termalne (Lúčky, Turčianske Teplice, Bešeňová, Rajecké Teplice, Lučivná, Vyšné Ružbachy, Bardejov). Na ich bazie powstały na Słowacji duże kąpieliska (aquaparki), m.in. Tatralandia Liptovský Mikuláš, Aquacity Poprad, Meander Thermalpark Oravice, AquaRelax Dolný Kubín). Mimo że lecznicza funkcja wód termalnych pozostaje ważnym motywem ich odwiedzin, coraz większą popularnością cieszą się walory relaksacyjne. Turyści z Polski stanowią duży udział odwiedzających (około 40%), zwłaszcza w przypadku aquaparków. Po stronie polskiej baseny termalne są nową formą zagospodarowania turystycznego i zaczęły powstawać dopiero w ostatnich latach (Bukowina Tatrzańska, Poronin, Zakopane).

Występowanie wód mineralnych przyczyniło się do powstania na ich bazie uzdrowisk, które przyciągają turystów od ponad dwóch wieków. Podstawę rozwoju lecznictwa uzdrowiskowego stanowią złoża wód leczniczych, głównie szczerw wodorowęglanowych, a w mniejszym stopniu solanek i wód siarczkowych (Groch i Kurek 1995; Kochański 2002). Na uwagę zasługują unikalne w skali europejskiej szczerwy wodorowęglanowo-chlorkowo-sodowe ze związkami arsenu (Kukulak 2007). Po stronie polskiej największe skupiska uzdrowisk znajdują się w Beskidzie Sądeckim (np. Krynica-Zdrój, Piwniczna-Zdrój), a po stronie słowackiej w Tatrach.



Ryc. 4.4. Rozmieszczenie uzdrowisk na pograniczu polsko-słowackim

Opracowanie własne.

### Największe aquaparki w słowackiej części pogranicza

Największym aquaparkiem na Słowacji jest Tatralandia. Kompleks o powierzchni ponad 14 ha tworzy, poza aquaparkiem o powierzchni 7 ha, Holiday Village Tatralandia o powierzchni 7 ha ze 155 obiektami noclegowymi (700 łózek). Częścią kompleksu jest także miasteczko westernowe, „największe wesołe miasteczko na Słowacji i w Polsce” ([www.tatralandia.sk](http://www.tatralandia.sk)). Wykorzystanie egzotycznych koncepcji miejsc i historycznych kultur jest charakterystyczne dla tego typu kompleksów. W Tatralandii poza westernowym miasteczkiem znajduje się celtycki kompleks saun, tropikalny kompleks „Wyspy piratów z Karaibów” czy relaksacyjna część „Palm Beach”. Tatralandia dopełnia te kompleksy tradycyjnymi słowackimi motywami. Kompleks noclegowy „Liptovská osada” znajduje się w bezpośredniej bliskości „Central Parku” czy „Indiańskiej osady”, zaś możliwości wyżywienia oferuje „Zbójnicka koliba” i restauracja „U Furmana”. W 2007 r. Tatralandię odwiedziło 750 tys. osób (Trend 2008); maksymalna dzienna przepustowość wynosi 4 tys. osób. Właściciel obiektu deklaruje na swojej stronie internetowej orientację na polskich turystów. Całodzienny wstęp do aquaparku, w tym kompleksu saun, dla osoby dorosłej kosztuje 32 euro.

Aquacity Poprad ma korzystne położenie względem autostrady D1, lotniska, stacji kolejowej, a także ośrodków turystycznych Tatry Wysokich. Obiekt wykorzystuje energię geotermalną i słoneczną – w latach 2007–2008 uzyskał tytuł „Najlepszy ekologiczny ośrodek na świecie”. W 2007 r. Aquacity Poprad odwiedziło prawie 900 tys. osób, co oznacza średnio 2,5 tys. osób/dzień. Roczny dochód osiągnął prawie 275 mln słowackich koron (9,16 mln euro) (Trend 2008)<sup>4</sup>. Całodzienny wstęp do aquaparku dla osoby dorosłej kosztuje 29 euro.

Thermal Park Bešenová otwarty został w 1993 r., a po roku 2005 powierzchnia zajmowana przez park została pięciokrotnie powiększona. Obecnie wynosi ponad 6 ha, z czego areal wodny stanowi prawie jedną trzecią. Rozbudowa była częściowo finansowana z funduszy europejskich. Rozszerzenie kompleksu spowodowało zwiększenie liczby odwiedzających o ponad 73%; w 2007 r. było to 488 tys. osób, a roczny dochód prawie 200 mln słowackich koron (prawie 6,5 mln euro) (Trend 2008). Kryzys finansowy spowodował zahamowanie rozwoju aquaparku. Planowany trzeci etap budowy „świata tropikalnego” pod szklanym dachem, o powierzchni 1,5 ha, wartości inwestycji 0,5 mld słowackich koron (prawie 16,7 mln euro) nie doszedł do skutku. Całodzienny wstęp dla osoby dorosłej kosztuje 27 euro.

W ostatnich latach została zapoczątkowana na Słowacji współpraca aquaparków z ośrodkami narciarskimi w sferze marketingu i promocji, i to nie tylko w sezonie zimowym, lecz i letnim, gdyż ośrodki narciarskie oferują różne atrakcje i formy czynnego sposobu spędzania wolnego czasu. Najintensywniejsze powiązania oferty aquaparków i ośrodków narciarskich są wówczas, gdy mają wspólnego właściciela np. w przypadku Tatralandii jest to spółka Tatra Mountain Resorts, Meander Ski i Thermal Park w Oravicach. Thermal Park Bešenová deklaruje ścisłą współpracę z ośrodkiem Ski Park Ružomberok (Malinô Brdo). W ośrodku Veľká Rača był plan wybudowania aquaparku w samej miejscowości, jednak ze względu na negatywną ocenę oddziaływania inwestycji na środowisko nie zrealizowano tego projektu.

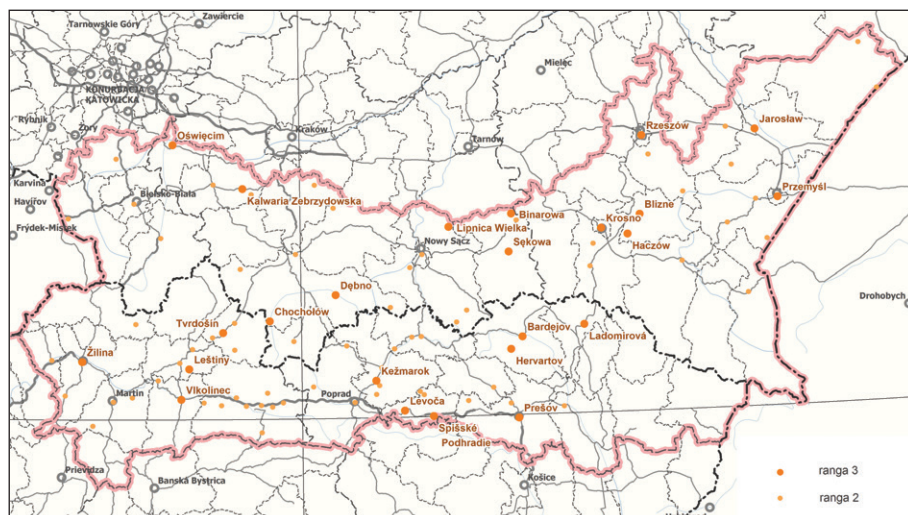
<sup>4</sup> Trend z dnia 22.05.2008, *Ludí aquaparky neomrzeli* (Ludziom nie znużyły się aquaparki).



## Dziedzictwo kulturowe jako atrakcja turystyczna

Pogranicze polsko-słowackie ma wysokie walory związane z dziedzictwem kulturowym. Do walorów kulturowych Karpat należą: zabytki architektury sakralnej, zabytki budownictwa rezydencjonalnego, stare układy urbanistyczne i zabudowa małomiasteczkowa, zespoły dworskie z parkami, stanowiska archeologiczne, muzea i tradycyjna twórczość ludowa (Groch i Kurek 1995). Na obszarze pogranicza znajduje się łącznie 11 538 nieruchomości obiektów zabytkowych – w tym po stronie polskiej – 6736, a po słowackiej – 4802.

Za szczególnie atrakcyjne należy uznać przede wszystkim obiekty wpisane na listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego Ludzkości UNESCO (ryc. 4.5). Po polskiej stronie jest to zespół klasztorny w Kalwarii Zebrzydowskiej oraz drewniane kościoły Małopolski (Binarowa, Blizno, Dębno, Haczów, Lipnica Murowana, Sękowa), a także nazistowski obóz zagłady Auschwitz. Po stronie słowackiej obiektów tych jest zdecydowanie więcej: Vlkolínec, Bardejov, drewniane kościoły Łuku Karpackiego (Hervartov, Tvrdošín, Kežmarok, Leštiny, Bodružal i Ladomírová), Levoča, Zamek Spiski, Spišská Kapitula i kościół św. Ducha w miejscowości Žehra<sup>5</sup>.



Ryc. 4.5. Dziedzictwo kulturowe, rozmieszczenie głównych atrakcji kulturowych (zabytki).

Opracowanie własne.

<sup>5</sup> Zamek Spiski i gotycki kościół w miejscowości Žehra znajdują się w kraju koszyckim, zatem tuż poza granicami pogranicza polsko-słowackiego.

W słowackiej części pogranicza najwięcej zabytków jest na Spiszu i w Szaryszu, najmniej na Górnym Poważu, Kysucach i Orawie. Łącznie na analizowanym obszarze znajduje się prawie 11,5 tys. ruchomych przedmiotów zabytkowych i ok. 5,5 tys. ruchomych zabytków kultury. Cenne obiekty znajdują się w ośmiu zabytkowych zespołach urbanistycznych (Bardejov, Kežmarok, Levoča, Preszów, Spišská Kapitula, Spišská Sobota, Žylica i Podolínec) oraz układach wiejskich (Čičmany, Vlkolínec, Podbiel, Osturňa, Ždiar). Do największych atrakcji pogranicza zaliczyć można zamki i ich ruiny (najczęściej odwiedzane: Orawski, Lubowelski, Spiski i Strečno).

Najbardziej znaczące miejsca kultu maryjnego po słowackiej stronie pogranicza to miejscowości: Levoča, Lutina, Gaboltov, Rajecká Lesná, Turzovka (góra Živčák) i Litmanowa (góra Zvir)<sup>6</sup>. Po polskiej stronie są to przede wszystkim: Kalwaria Zebrzydowska, Kalwaria Paławska i Ludźmierz.

Po stronie polskiej do najważniejszych zabytków należą kościoły i zespoły klasztorne (np. w Starym Sączu, Nowym Sączu, Sanoku, Przemyślu, Bielsku-Białej, Rzeszowie), a także małe drewniane kościółki i cerkwie (np. w Kwiatoniu, Powroźniku, Bereście). Cenne z historycznego i turystycznego punktu widzenia są zespoły urbanistyczne, przede wszystkim w: Cieszynie, Bieczu, Starym Sączu, Bielsku-Białej, Nowym Sączu, Przemyślu, Rzeszowie, a także w Lanckoronie. Unikatowy jest także zespół drewnianego budownictwa w Chochołowie. Najbardziej atrakcyjne dla turystów zamki znajdują się w Nowym Wiśniczu, Niedzicy, Czorszynie, Bielsku-Białej, a także w Żywcu i Suchej Beskidzkiej. Skanseny znajdują się w Sanoku (największy skansen w Polsce, w 2011 r. rozbudowany), Zubrzycy Górnej, Nowym Sączu oraz muzeum Przemyślu Naftowego w Bóbrce k. Krosna. Najważniejsze skanseny po słowackiej stronie pogranicza są w miejscowościach: Humenné, Stará Lubovňa, Bardejov, Svidník oraz Ždiar i Osturňa („żywe skanseny”).

Istotnym czynnikiem atrakcyjności pogranicza polsko-słowackiego jest odrębność i różnorodność kulturowa podkreślana przez sztukę i rzemiosło ludowe. W wielu miejscowościach zachowały się elementy tradycyjnej kultury ludowej (obrządy, zwyczaje, wierzenia i gwara). Polskie Karpaty słyną głównie z: koronkarstwa (Koniaków, Istebna), malarstwa na szkle (Żywiec-czyzna, Orawa, Podhale, Spisz), rzeźby w drewnie (Podhale) oraz kowalstwa artystycznego (Maków Podhalański, Miejsce Piastowe, Ustroń).

<sup>6</sup> Inne znane rzymskokatolickie miejsca kultu na Słowacji to: Višňové, Oščadnica, Trstená, Bobrov, Zákamenné, Stropkov, Veľký Šariš, Vranov nad Topľou i Preszów (kalwaria). W kraju preszowskim znajdują się także greckokatolickie miejsca kultu, np. Krásny Brod, Buková Hôrka, Šašová, Čirč i Rafajovce.

## Wydarzenia (imprezy turystyczne)

Różnego rodzaju wydarzenia, szczególnie te odbywające się cyklicznie i o ugruntowanej już randze, są jednym z ważnych motywów do podjęcia decyzji o wyjeździe turystycznym. Wydarzenie kulturalne czy sportowe może stanowić główny cel podróży lub też być istotnym elementem w planowanym wypoczynku. Mają one różne oddziaływanie i rangę: od imprez lokalnych aż po wydarzenia na skalę międzynarodową. Nie zawsze jednak impreza określana mianem „międzynarodowej” ma największe oddziaływanie mierzone liczbą gości.

Stworzona na potrzeby projektu baza cyklicznych wydarzeń zawiera ponad 200 różnego rodzaju imprez folklorystycznych, muzycznych, sportowych, tanecznych, plastycznych, filmowych, teatralnych czy interdyscyplinarnych o różnej randze (międzynarodowe, ogólnopolskie, wojewódzkie, regionalne, powiatowe i lokalne). Niezwykle trudna okazała się weryfikacja zgromadzonych informacji, dlatego trzeba mieć świadomość, że baza ta może pomijać niektóre wydarzenia. Duży wpływ na ostateczną zawartość bazy miała jakość i rzetelność przygotowanych materiałów i informacji w poszczególnych województwach analizowanego obszaru oraz fakt zamieszczania informacji o wydarzeniach w Internecie. Powszechna informacja o danym wydarzeniu w dużej mierze determinuje istnienie imprezy w świadomości potencjalnych turystów. Dla zdecydowanej większości organizowanych imprez brak jest danych dotyczących liczby gości, na podstawie których można by podjąć próbę oceny zasięgu oddziaływania danej imprezy i nadania jej odpowiedniej rangi.

Do najważniejszych wydarzeń na analizowanym obszarze pogranicza, stanowiących istotne atrakcje turystyczne, zaliczyć można m.in.: Międzynarodowy Festiwal Folkloru Ziemi Górskich, Zimowy Puchar Świata w Skokach Narciarskich (obie imprezy w Zakopanem), Europejski Festiwal im. Jana Kiepury w Krynicy-Zdroju, Tydzień Kultury Beskidzkiej (cykl imprez odbywających się w różnych miejscowościach, m.in. w Wiśle, Żywcu, Ujsołach, Istebnej). Imprezy te cieszą się dużą popularnością, np. koncerty i występy odbywające się w ramach 41. Tygodnia Kultury Beskidzkiej w 2010 r. obejrzało łącznie w dziewięciu miejscowościach ponad 250 tys. widzów. Natomiast na zawody skoków narciarskich w ramach Pucharu Świata przyjeżdża corocznie kilkadziesiąt tysięcy widzów.

W województwie podkarpackim ośrodkami o największej liczbie wydarzeń kulturalnych są: Przemyśl, Rzeszów, Krosno, Iwonicz-Zdrój. Do najważniejszych imprez organizowanych w tych miastach należą m.in.: „Fartowne” Manewry Szwejkowskie w Twierdzy Przemyśl, Międzynarodowy Festiwal Jazzowy – Mikołajki Jazzowe, Święto Fajki (Przemyśl); Międzynarodowy Festiwal Piosenki Carpathia Festival, Światowy Przegląd Teatrów Polonijnych,

Wieczory Muzyki Organowej i Kameralnej, Breakout Days (Rzeszów); Galicja Blues Festiwal, Karpackie Klimaty (Krosno); Międzynarodowy Festiwal Muzyki Organowej i Kameralnej, Międzynarodowy Festiwal „Fortepian Chopina”, Festiwal Karpacki „Karpaty Młode Duchem” (Iwonicz-Zdrój). Niektóre imprezy organizowane są w ramach realizowanych projektów (Program Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka 2007–2013). Najprężniejsze ośrodki na analizowanym obszarze województwa małopolskiego to: Zakopane, Krynica-Zdrój, Nowy Sącz i Nowy Targ, natomiast w województwie śląskim najwięcej imprez odbywa się w Bielsku-Białej i Cieszynie.

Najchętniej odwiedzane festiwale folklorystyczne po słowackiej stronie pogranicza odbywają się corocznie w miejscowościach: Terchová (Dni Janosi-ka, Jánošíkove dni, ok. 45 tys. osób), Východná i Zuberec (Podroháčske folk-lórne slávnosti, prawie 15 tys. osób). Na rzece Poprad corocznie odbywa się międzynarodowy rodzinny spływ rzeczny na odcinku Stará Lubovňa–Nowy Sącz. Kolejną ciekawą imprezą jest Międzynarodowy Festiwal Koronkarstwa (Medzinárodný festival paličkovanej čipky) w Preszowie oraz Międzynarodowe Mistrzostwa Strzyżenia Owiec (Medzinárodné majstrovstvá v strihaní oviec) we wsi Liptovská Lúžna.

Poza tym każdego roku odbywa się wiele regionalnych imprez folklorystycznych, festiwali mniejszości narodowych i językowych, festiwali muzycznych, imprez teatralnych i filmowych. Z imprez sportowych warto wymienić Rally Preszów, Memoriał Włada Tatarki (Vysoké Tatry), Dukielski Bieg (Dukelský beh) (Svidník), czy Europejski Puchar Wyścigów Psich Zaprzęgów (Európsky pohár pretekov psích záprahov) w miejscowości Vyšné Ružbachy.

### **Dominujące rodzaje turystyki**

Obszar pogranicza polsko-słowackiego stwarza dogodne warunki do uprawiania różnych typów turystyki. Turystyka rekreacyjna (wypoczynkowa) polega głównie na wypoczynku na obszarach przyrodniczych, w szczególności w górach (turystyka piesza) oraz wypoczynku nad wodą tj. nad sztucznymi zbiornikami wodnymi i niektórymi rzekami oraz w aquaparkach. Turystyka aktywna i specjalistyczna to głównie wędrówki górskie oraz taternictwo, turystyka rowerowa, sporty wodne (kajakarstwo górskie), sporty zimowe (narciarstwo) oraz rozwijająca się w ostatnich latach turystyka jeździecka. Popularna jest również turystyka kulturowa oparta na znaczącym dziedzictwie kulturowym obszaru – można tu zaliczyć przede wszystkim turystykę krajoznawczą (dziedzictwa kulturowego), pielgrzymkową oraz miejską turystykę kulturową. Na obszarach wiejskich oraz terenach o szczególnych walorach przyrodniczych rozwinięta jest turystyka wiejska i przyrodnicza,

w tym głównie agroturystyka i ekoturystyka. Ze względu na bogactwo występowania wód mineralnych rozwinięte uzdrowiska stanowią podstawę turystyki uzdrowiskowej oraz rozwijającej się ostatnio, ale nadal niedocenianej turystyki typu: *spa* i *wellness*. Dla obszaru pogranicza polsko-słowackiego drugorzędne znaczenie ma turystyka kongresowa oraz podróże służbowe. Istotnym, choć niedocenianym rodzajem turystyki jest turystyka wydarzeń. Na obszarach sąsiadujących z granicą państwa ważna jest ma również turystyka zakupowa oraz turystyka tranzytowa.

#### 4.2.2. INFRASTRUKTURA TURYSTYCZNA

Turystyczna baza noclegowa jest podstawowym elementem zagospodarowania turystycznego całego obszaru. Największa koncentracja obiektów noclegowych znajduje się w strefie sąsiadującej z granicą polsko-słowacką (większa po stronie polskiej), przede wszystkim na obszarze tatrzańskim (patrz załącznik 3). Turystyczna baza noclegowa jest bardzo zróżnicowana. Występują wszystkie podstawowe typy bazy noclegowej, od nowoczesnych hoteli pięciogwiazdkowych, przez pensjonaty, sanatoria, po kwatery prywatne i kempingi.

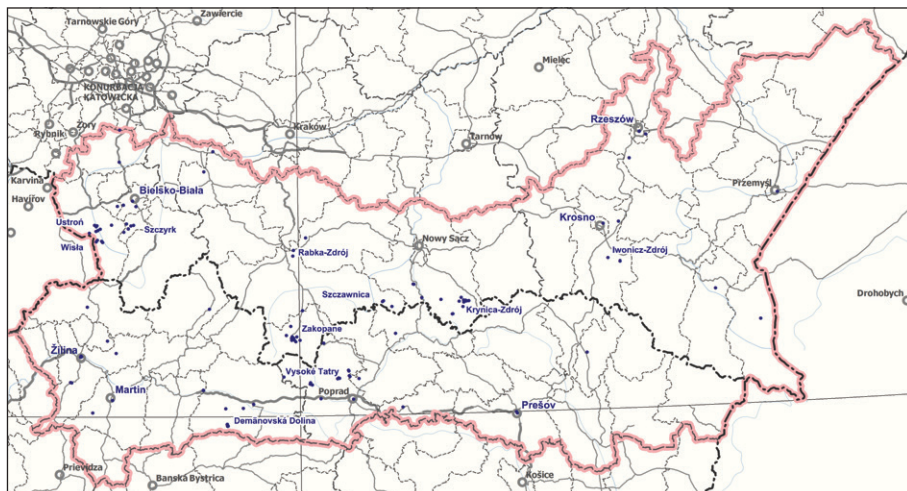
Po stronie polskiej ogromne znaczenie odgrywają kwatery prywatne oraz w mniejszym stopniu kwatery agroturystyczne. W wielu gminach kwatery prywatne stanowią ponad 50% całej bazy noclegowej.

Hotele najwyższej klasy są skupione po polskiej stronie głównie w Beskidzie Śląskim (Ustroń, Wisła), w Zakopanem oraz w Krynicy-Zdroju, a także w większych miastach (głównie w Rzeszowie). Na Słowacji hotele najwyższej klasy koncentrują się w Żylinie, Preszowie oraz na obszarze Wysokich Tatr i Demianowskiej Doliny. Skupiska hoteli znajdują się również w innych większych miastach (np. Martin, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Čadca, Poprad, Levoča, Bardejov, Spišské Podhradie, Humenné, Snina), a także w uzdrowiskach (Liptovský Ján, Bešeňová, Rajecké Teplice, Vyšné Ružbachy) (ryc. 4.6).

W słowackiej części pogranicza znajduje się 1384 obiektów noclegowych z ponad 60 tys. łóżek najwięcej (17%) w hotelach średniej klasy (trzygwiazdkowych) (*Štatistický úrad Slovenskej republiky* 2011). Miejsca noclegowe w pensjonatach stanowią 16%, w hotelach jedno- i dwugwiazdkowych 15%, w schroniskach turystycznych 13%, w hotelach wyższej klasy (cztero- i pięciogwiazdkowych) 9%, zaś w kwaterach prywatnych 6% ogólnej liczby miejsc noclegowych na analizowanym obszarze (część słowacka).

Liczba i struktura obiektów noclegowych w kraju żylińskim i preszowskim są bardzo podobne. Dużo większe są różnice pod względem liczby udzielonych





Ryc. 4.6. Rozmieszczenie hoteli cztero- i pięciogwiazdkowych na pograniczu polsko-słowackim

Opracowanie własne.

noclegów. W pierwszych 3 miesiącach 2011 r. w kraju żylińskim udzielono prawie 600 tys. noclegów (43% turystów zagranicznych), podczas gdy w kraju preszowskim około 440 tys. (35% zagranicznych) – skutkowało to wyższymi dochodami z tego tytułu w kraju żylińskim (13,7 mln euro) niż preszowskim (8,6 mln euro). Obłożenie obiektów noclegowych jest stosunkowo niskie (około 25%). Najchętniej odwiedzane są hotele wyższych kategorii (około 50%), najmniej obłożone są pensjonaty, schroniska turystyczne i prywatne kwatery. Te ostatnie dane mogą być zaniżone ze względu na niedostateczną ewidencję w tego typu obiektach.

Rozmieszczenie infrastruktury turystycznej, a w konsekwencji przestrzenny rozkład liczby udzielonych noclegów jest skoncentrowany głównie w dwóch okresach tatrzańskich – Liptovský Mikuláš i Poprad. Znajduje się tam prawie 1/3 wszystkich obiektów noclegowych (39% liczby łóżek) słowackiej części pogranicza. Na okresy te przypada połowa liczby udzielonych noclegów, a znaczna jest także w okresach: Tvrdošín, Žylica, Ružomberok, Turčianske Teplice, Stará Ľubovňa, Bardejov. Najmniej odwiedzanymi okresami są: Bytča, Kysucké Nové Mesto, Námestovo, Stropkov, Svidník i Snina. W latach 2001–2008 o 21% wzrosła liczba odwiedzin w kraju żylińskim. W analogicznym okresie w kraju preszowskim liczba ta zmniejszyła się o prawie 16%, co było największym spadkiem ze wszystkich krajów Słowacji. Na poziomie okresów największy wzrost odnotowano we wschodniej części, gdzie początkowa wartość była bardzo niska (Medzilaborce, Snina, Vranov nad Topľou), ale także na Liptowie (Ružomberok, Liptovský Mikuláš), czy w północnych



Kysucach (Čadca – przede wszystkim w wyniku rozwoju ośrodka Oščadnica – patrz ramka w rozdziale 4.3.1. Interesujący jest wyraźny spadek liczby odwiedzających (o ponad 20%) w okresach tatrzańskich (Poprad, Kežmarok) i w okresie Bardejov. Liczba łóżek we wszystkich okresach regionu (poza Popradem) wzrosła, w niektórych nawet dwukrotnie lub więcej (Čadca, Stará Ľubovňa, Medzilaborce, Snina). Oferta noclegowa rośnie wyraźnie szybciej niż liczba odwiedzających region.

Obszary wschodniej części pogranicza, zwłaszcza Beskidu Niskiego, mają dość słabo rozwiniętą bazę noclegową, po obu stronach granicy. W związku z coraz większym zainteresowaniem turystów tą częścią Karpat, stwarza to ogromne możliwości wspólnego zagospodarowania turystycznego tego obszaru.

Obszar pogranicza polsko-słowackiego skupia największą liczbę schronisk górskich zarówno w Polsce, jak i na Słowacji. Chociaż coraz większe znaczenie dla turystyki górskiej mają obiekty noclegowe położone poza obszarem gór (np. w dolinach, kotlinach, miastach), to jednak nadal najbardziej tradycyjną bazę stanowią schroniska górskie. Znajdują się zazwyczaj w wyższych częściach gór i łączy je sieć szlaków turystycznych. Dzięki nim możliwy jest bezpośredni kontakt z przyrodą górską i wędrowka bez potrzeby wychodzenia poza obszar gór. Dla transgranicznych wędrowek górskich znaczenie mają tylko te schroniska, które leżą relatywnie blisko granicy. Dalej położone (w odległości ponad kilku godzin marszu) mogą być wykorzystywane tylko jako baza noclegowa do eksploracji dalszej części kraju sąsiedniego.

#### 4.2.3. RUCH TURYSTYCZNY NA OBSZARZE POGRANICZA

Przestrzenny rozkład ruchu turystycznego na obszarze pogranicza polsko-słowackiego jest bardzo zróżnicowane (załącznik 4). Silna jest koncentracja w regionie tatrzańskim, zarówno w Polsce, jak i na Słowacji. Kolejnymi obszarami często odwiedzanymi są: Pieniny (m.in. spływ Dunajcem), Niżne Tatry, Mała i Wielka Ľatra oraz zachodnia część Beskidów po polskiej stronie (Śląski i Żywiecki).

W polskiej części pogranicza roczna liczba turystów przekracza 2 mln, z tego ponad 85% stanowią Polacy<sup>7</sup>. W roku 2010 słowacką część pogranicza odwiedziło 1,27 mln osób (65,9% stanowią Słowacy). Kraj żyliński (658 tys.) jest drugim, po bratysławskim (768 tys.), regionem Słowacji z największym ruchem turystycznym. Kraj preszowski znajduje się na trzecim miejscu (611 tys. turystów).

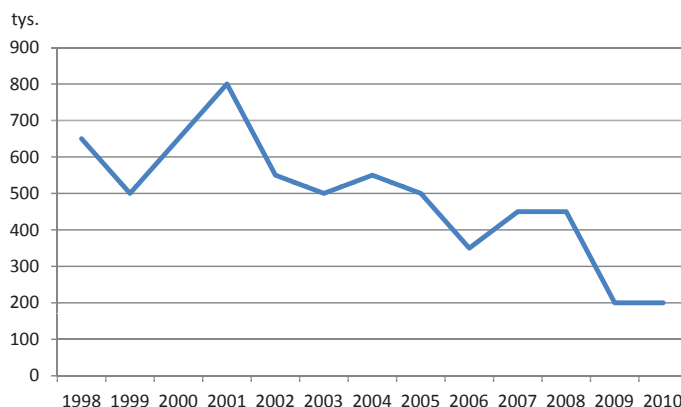
---

<sup>7</sup> Liczba turystów na obszarze pogranicza polsko-słowackiego jest niewątpliwie jeszcze większa. Trudno oszacować liczbę turystów, którzy nie są rejestrowani, czyli nocujący np. w kwaterach prywatnych oraz u rodzin i znajomych – może ona wynosić nawet 1–2 mln rocznie.

W niektórych najbardziej atrakcyjnych miejscach (głównie Tatry) zaznacza się duży udział turystów zagranicznych – przede wszystkim Niemców, Czechów i Polaków na Słowacji oraz Brytyjczyków, Niemców i Ukraińców w Polsce. Ruch transgraniczny pomiędzy Polską a Słowacją jest dla obszaru pogranicza bardzo istotny. Wykazuje on jednak znaczne dysproporcje – więcej Polaków odwiedza i nocuje na Słowacji niż Słowaków w Polsce.

### Przyjazdy Polaków na Słowację

W roku 2007 ogólna liczba przekroczeń przez obywateli Polski granicy ze Słowacją wyniosła 5,5 mln. Od 1993 r. (rok podziału Czechosłowacji) liczba wyjazdów Polaków na Słowację stawiała tę destynację na trzecim miejscu, po Niemczech i Czechach. Jednakże liczba Polaków spędzających na Słowacji przynajmniej jedną noc była zdecydowanie mniejsza – według szacunków w 2007 r. było to 450 tys. osób (ryc. 4.7). Tym samym udział turystów wśród wszystkich przekraczających granicę wynosił ok. 8%.



Ryc. 4.7. Liczba polskich turystów przyjeżdżających na Słowację w latach 1998–2008 na co najmniej 24 godz.

Źródło danych: Instytut Turystyki; opracowanie własne.

Najmniejsza liczba polskich turystów (zakwaterowanych turystów i udzielonych noclegów) w minionej dekadzie przypada na rok 2004, natomiast maksimum – na 2008. Po tym okresie wzrostu (2004–2008) nastąpił spadek, związany z przyjęciem euro i ze światowym kryzysem finansowym.

Liczba polskich turystów spędzających na Słowacji co najmniej jedną noc w oficjalnych obiektach zbiorowego zakwaterowania jest jeszcze mniejsza. W 2010 r. na Słowacji nocowało około 161,9 tys. Polaków (dane słowackiego urzędu statystycznego; *Štatistický úrad Slovenskej republiky* 2011), spędzając oni łącznie ponad 453 tys. nocy (średnio 2,8). Najliczniej odwiedzany jest kraj żyliński (prawie 58,5 tys. osób, co stanowi 8,9% ogólnej liczby turystów

Tabela 4.3. Liczba polskich turystów w obiektach noclegowych na Słowacji (w tys.)

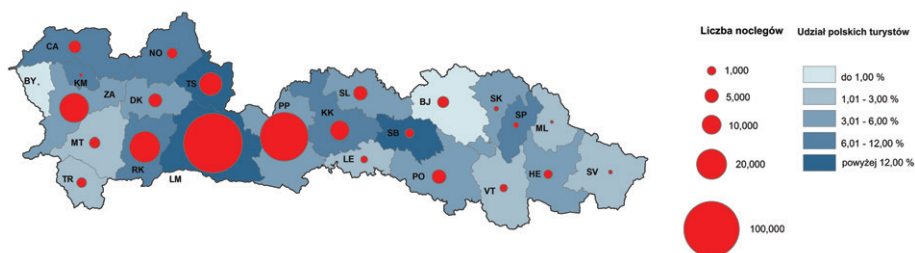
Cecha	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Liczba turystów	266,9	215,4	179,1	198,5	224,2	243,9	308,4
Liczba udzielonych noclegów	940,8	703,1	563,4	607,9	719,8	762,9	942,0
Średnia długość pobytu (dni)	3,5	3,3	3,1	3,1	3,2	3,1	3,1

Źródło danych: Ministerstwo Gospodarki Słowacji; opracowanie własne.

w tym regionie), następnie kraj bratysławski (40 tys., 5,2%), preszowski (31,9 tys.; 5,2%) i koszycki (12,3 tys.; 4,4%). W pozostałych krajach liczba turystów z Polski jest niewielka (4,2–5,5 tys.). Zdecydowana większość polskich turystów przyjeżdża na Słowację indywidualnie (85-90%), natomiast wyjazdy zorganizowane stanowią tylko 5% całego ruchu turystycznego (ok. 3,8 tys. osób i ok. 16,7 tys. noclegów w 2010 r.).

Najwięcej cudzoziemców w kraju żylińskim stanowili Czesi (16,1%) i Polacy (8,9%) (2010 r.). W porównaniu z rokiem 2009 liczba Czechów wzrosła o 3,6%, natomiast Polaków zmalała o 6,8%. W 2010 r. turyści z Polski skorzystali z 201,8 tys. noclegów, czyli średnio 3,5 noclegu na pobyt, co jest wartością większą, niż średnia dla całej Słowacji. Widoczna jest wyraźna koncentracja przestrzenna turystów z Polski odwiedzających kraj żyliński. Aż 75% wszystkich udzielonych noclegów przypada na okres Liptovský Mikuláš i Ružomberok (główne atrakcje: Tatry, aquapark Tatrallandia). Stosunkowo mało Polaków odwiedza zachodnią część kraju (poza Małą Fatrą i ośrodkiem narciarskim Ošcadnica). Największy udział pod względem liczby udzielonych noclegów (14,2%) ma okres Tvrdošín (główne atrakcje: Rohacze w Tatrach Zachodnich, aquapark Oravice).

W 2010 r. polscy turyści w kraju preszowskim stanowili prawie 5% wszystkich cudzoziemców. Skorzystali z 99,1 tys. noclegów, z tego około 2/3 przypada na okres Poprad. Ponadto stosunkowo duży udział odnotowano w okresach: Kežmarok (region podtatrzański i Pieniny), Stará Ľubovňa (Pieniny) oraz Stropkov (zbiornik wodny Veľka Domaša). Interesujący jest niski udział polskich turystów w okresie Bardejov (niecały 1%; starówka wpisana na listę UNESCO). Wpływa na to m.in. położenie miasta blisko granicy państwowej. Turyści polscy na miejsce pobytu wybierają ośrodki położone po stronie polskiej (m.in. miejscowości uzdrowiskowe), a Bardejov jest tylko celem jednodniowych wyjazdów bez noclegu. Relatywnie małą liczbę noclegów w okresie Levoča, mimo dużej atrakcyjności kulturowo-historycznej miasta, co można tłumaczyć m.in. brakiem innych atrakcji, które zatrzymałyby turystów na dłużej. Bardzo słabo rozwinięta jest infrastruktura turystyczna we wschodniej części kraju preszowskiego, szczególnie w porównaniu do polskiej części pogranicza.



Ryc. 4.8. Liczba i udział polskich turystów w słowackiej części pogranicza w 2009 r.

Źródło danych: Ministerstwo Gospodarki Słowacji; opracowanie własne.

### Przyjazdy Słowaków do Polski

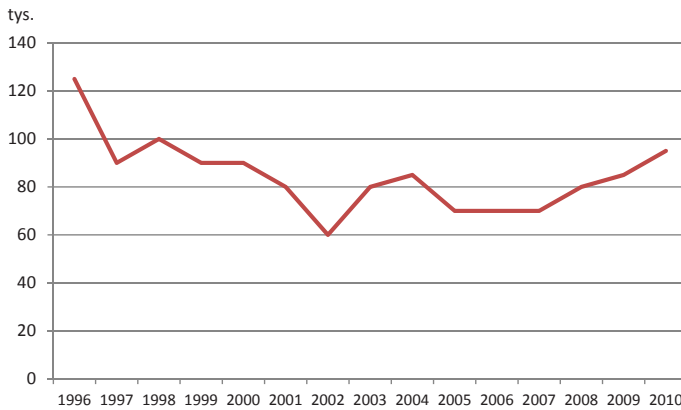
Analizując ruch przyjazdowy Słowaków do Polski można posiłkować się trzema kategoriami danych: liczbą przekroczeń granicy, ogólną liczbą Słowaków przyjeżdżających do Polski, którzy spędzają minimum jedną noc oraz liczbą Słowaków nocujących w obiektach zbiorowego zakwaterowania.

W ostatnim roku (2007) pełnej rejestracji przekroczeń granicy polsko-słowackiej liczba Słowaków, którzy przyjechali do Polski przekroczyła 3,1 mln osób. W zdecydowanej większości są to wizyty w strefie przygranicznej. Główne cele tych wizyt – zakupy oraz kilkugodzinne wycieczki. Słowacy wybierający się do Polski (bez noclegu) rzadko jadą dalej niż 50 km od granicy.

W rozkładzie przyjazdów w ciągu roku zauważa się zmniejszenie ruchu w okresie późnojesiennym oraz zimowym, tj. od listopada do lutego. Spowodowane to jest głównie pogodą oraz gorszym stanem dróg (zaleganie śniegu, trudne warunki jazdy) i wynikającą z tego większą niechęcią do podróży. W ruchu granicznym nie ma natomiast specjalnego zwiększenia przyjazdów w okresie wakacyjnym. W okresie od marca do października liczba przyjazdów zawiera się w przedziale 270–340 tys. osób miesięcznie.

Liczba przyjazdów Słowaków, którzy nocują w Polsce jest zdecydowanie mniejsza od liczby odwiedzających kilkugodzinnych. Liczba Słowaków spędzających w Polsce co najmniej jeden nocleg (bez względu na cel przyjazdu) wynosi ok. 80 tys. rocznie (najniższa wartość ze wszystkich sąsiadów Polski – por. Więckowski 2010) (ryc. 4.9).

Celami przyjazdów tej grupy Słowaków są: biznes, odwiedziny u rodziny i znajomych oraz turystyka wypoczynkowa. Słowacy udają się głównie do większych miast (Kraków, Warszawa) oraz województwa śląskiego. Obserwuje się wzrost udziału średnich i małych miejscowości w woj. śląskim (Cieszyn, Ustroń) i małopolskim (Zakopane, Krynica-Zdrój) oraz Rzeszowa. Słowacy stanowią około 0,9% wszystkich cudzoziemców przyjeżdżających do Polski.



Ryc. 4.9. Liczba słowackich turystów przyjeżdżających do Polski i spędzających co najmniej 24 godz., w latach 1996–2008 (w tys.)

Źródło danych: Instytut Turystyki; opracowanie własne.

#### 4.2.4. TRANSGRANICZNY WYMIAR TURYSTYKI

Granica polsko-słowacka dzieli jednorodne obszary geograficzno-przyrodnicze. Były one przez dziesięciolecia oddzielnie zagospodarowywane i wykorzystywane turystycznie. Od około 20 lat następuje jednak proces łączenia obszarów, dzięki m.in. nowej infrastrukturze, wspólnym inicjatywom, imprezom, promocji itp. Rozwój turystyki jest jednym z najważniejszych elementów rozwoju obszaru pogranicza polsko-słowackiego. Jest to również dziedzina, która ma bezpośredni wpływ na tworzenie się i umacnianie więzi transgranicznych pomiędzy Polska a Słowacją.

Transgraniczny wymiar turystyki może przybierać formę zarówno współpracy, jak i konkurencji. Współpraca przejawia się głównie w dwóch aspektach: 1) wyznaczaniu i promowaniu tematycznych szlaków (głównie samochodowych i rowerowych) wiodących po obu stronach granicy państwowej przez miejsca o szczególnych walorach turystycznych – przyrodniczych i antropogenicznych; 2) organizacji różnego rodzaju spotkań i imprez (kulturalnych, sportowych, turystycznych itp.). Natomiast konkurencja pojawia się wówczas, kiedy wykorzystuje się ten sam lub podobny potencjał turystyczny.

W regionie można znaleźć przykłady skutecznej współpracy polsko-słowackiej w sferze turystyki. Najbardziej zachodni punkt pogranicza, będący stykiem trzech państw – tzw. Trójstyk, jest dzięki wsparciu finansowemu UE (mimo braku wyraźniejszych atrakcji) promowany jako oryginalne miejsce na wycieczkę. Ośrodek narciarski w miejscowości Skalité jest częściowo połączony z polskim ośrodkiem w Zwardoniu, choć działanie ośrodka w ostatnim czasie komplikuje wysokość dzierżawy prywatnych działek przez gminę, która prowadzi ośrodek.

We wschodniej części polsko-słowackiego pogranicza powstała transgraniczna inicjatywa GoToCarpathia. Jej celem jest promowanie zrównoważonych form turystyki (więcej w rozdz. 4.3.6). „Karpackie Niebo” jest niekonwencjonalnym projektem międzynarodowym, którego celem jest rozwój turystyki astronomicznej – wykorzystania odpowiedniego położenia gór Wyhorlat, z doskonałymi warunkami do obserwacji obiektów w przestrzeni kosmicznej. Wynikiem projektu było, poza wybudowaniem planetarium w obserwatorium w miejscowości Kolnické sedlo i nowych obserwatoriów w sześciu szkołach średnich, także stworzenie listy „ciemnych miejsc” na Słowacji i w Polsce, najlepszych do obserwacji astronomicznych.

W Pieninach, w ramach pomocy międzynarodowej, wybudowano graniczną ścieżkę turystyczną Červený Kláštor–Sromowce Nižne, spacerową promenadę w Szczawnicy i Pienińskie Centrum Turystyki Transgranicznej w miejscowości Lesnica. W regionie Tatr Bielskich wybudowano międzynarodową trasę rowerową między miastem Spišská Belá a Bukowiną Tatrzańską. Dalsze działania skierowane na rozwój turystyki były realizowane w ramach współpracy między miastami Svidník i Krosno i powstało sztuczne lodowisko (Svidník) oraz wyciąg narciarski (Czarnorzeki pod Krosnem). Wydrukowano także wspólne materiały promocyjne. „Karpacka Mapa Przygody” przedstawia wspólny, polsko-słowacki portal internetowy ukierunkowany na promocję oferty turystycznej w regionie dla różnych grup docelowych. Między miejscowościami Vyšné Ružbachy i Rytro istnieje współpraca w sferze organizacji wspólnych imprez, promocji agroturystyki, tworzenia nowych turystycznych produktów, a także produkcji i dystrybucji materiałów promocyjnych.

Od roku 2002 działa w Polsce (Warszawa) oficjalne przedstawicielstwo Narodowego Centrum Turystyki Słowackiej (*Slovenská agentúra pre cestovný ruch* – SACR), którego zadaniem jest promocja Słowacji jako kierunku turystycznego wśród polskiego społeczeństwa, dziennikarzy, a także specjalistów – poprzez organizowanie prezentacji, konferencji, wyjazdów i imprez kulturalnych. W wielu miejscach pogranicza infrastruktura turystyczna jest modernizowana dzięki środkom z Programu Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka 2007–2013 (Żylna, Krásno nad Kysucou, Terchová, Strečno, Tvrdošín, Lesnica i Spišská Stará Ves w Pieninach, Domaša, Medzilaborce).

Na obszarze przygranicznym funkcjonuje również transgraniczna turystyka uzdrowiskowa. Współpraca dotyczy wzajemnego uzupełniania oferowanych usług. We wrześniu 2007 r. uzdrowiska Krynica-Žegiestów S.A. oraz Vyšné Ružbachy podpisały porozumienie w zakresie:

- wymiany kuracjuszy korzystających z turnusów sanatoryjnych polegającej na uzupełnieniu leczenia uzdrowiskowego opartego na natural-



nych surowcach i tworzywach, którymi dysponują partnerskie uzdrowiska;

- wymiany doświadczeń oraz informacji w obszarach dotyczących wzajemnych kompetencji (działalność uzdrowiskowa i gospodarcza);
- wymiany na płaszczyźnie promocyjnej i kulturalnej poprzez wspólne podejmowanie działań na rzecz promowania obu uzdrowisk.

### Trójstyk

Elementy współpracy wokół wspólnego produktu turystycznego widoczne są w przypadku tzw. trójstyku, czyli miejsca spotkania się granic trzech państw: Polski, Słowacji i Czech. Przed rokiem 1993, czyli przed podziałem Czechosłowacji obszar ten nie stanowił żadnej atrakcji i był położony na granicy polsko-czechosłowackiej. Dopiero podział na Czechy i Słowację spowodował, że pojawił się styk trzech granic państwowych. Punkt ten stanowił swoistą atrakcję turystyczną, do której jednak trudno było dotrzeć. Z inicjatywy trzech sąsiadujących gmin powstał partnerski Program Rozwoju Trójstyku. Uzyskane dofinansowanie (gm. Istebna) w ramach Programu INTERREG IIIA Polska–Republika Słowacka 2004–2006 oraz Funduszu Mikroprojektów POWT 2007–2013 Republika Czeska–Rzeczpospolita Polska (za pośrednictwem Euroregionu Śląsk Cieszyński–Těšínské Slezsko) pozwoliło na utworzenie podstawowej infrastruktury drogowej i turystycznej (powstały ścieżki dla pieszych, ścieżka rowerowa, zadaszona wiata, drewniany most nad potokiem itp.). Jako element promocji wspólnie wydano jedną mapę (a nie jak wcześniej – trzy różne mapy pogranicza polsko-czesko-słowackiego), zawierającą również opisy atrakcji, tras oraz imprez. Na trójstyku znajdują się trzy marmurowe obeliski, szlaki turystyczne i stanowisko archeologiczne Valy. Na stronie internetowej regionu zamieszczono zaproszenie do „oryginalnej podróży po trzech krajach, w połączeniu z degustacją czeskiego, polskiego i słowackiego piwa, trzema walutami w portfelu oraz z trzema różnymi językami przepłatającymi się z góralską gwarą”.

### Transgraniczne szlaki turystyczne

Istotną funkcją transgranicznych szlaków turystycznych jest ich rola integracyjna w stosunku do gmin i mieszkańców zamieszkujących obszary przygraniczne. Sprzyjają one również upowszechnianiu dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego. Szlaki turystyczne mogą służyć aktywizacji i rozwojowi lokalnych społeczności zamieszkujących regiony transgraniczne oraz przyczyniać się do rozwoju przedsiębiorczości. Bezpośredniej współpracy w tym zakresie nie można uznać za intensywną, ogranicza się bowiem głównie do oznakowania szlaku oraz upowszechnienia informacji o atrakcjach turystycznych. Wydaje się jednak, że dla osiągnięcia zamierzonego celu jest ona wystarczająca. Jej efektem jest oferta turystyczna w postaci szlaku transgranicznego, którego przebieg nawiązuje do najważniejszych atrakcji turystycznych (tab. 4.4). Dobrze wypromowany produkt turystyczny może stać się stimulatorem rozwoju danego obszaru.

Inny wymiar turystyki transgranicznej mają spotkania w ramach różnego rodzaju imprez sportowych, kulturowych i innych, związanych zazwyczaj ze

Tabela 4.4. Wybrane samochodowe szlaki transgraniczne na pograniczu polsko-słowackim.

Nazwa szlaku	Opis i przebieg szlaku
Transgraniczny szlak rowerowy „Beskidzkie muzea”	Szlak rozpoczyna się w Krośnie, następnie wiedzie przez m.in. Odrzykoń, Żarnowiec, Bóbrkę, Duklę, Miejsce Piastowe, a po stronie słowackiej przez Svidník i Medzilaborce. Na trasie znajduje się około 20 placówek muzealnych; najważniejsze z nich to Muzeum Skansen Przemysłu Naftowego i Gazowniczego w Bóbrce oraz muzeum twórcy pop-artu Andy’ego Warhola w Medzilaborcach
Karpackie szlaki winne	Szlaki wiodą przez najciekawsze miejscowości związane handlem winem na terenie województwa podkarpackiego i kraju preszowskiego. Szlak wina białego prowadzi od winnic i winiarni na południu Podkarpacia, w sąsiedztwie zamku Golez niedaleko Jasła do Winnej Skały i zamku Brekov na Słowacji <sup>8</sup> . Szlak wina czerwonego wiedzie z węgierskich regionów Eger i Mátra przez wschodnią Słowację do Rzeszowa z rozgałęzieniem do Jarosławia i Przemyśla <sup>9</sup> .
Szlak Świątyń Karpackich	Międzyregionalny szlak turystyczny łączący Krosno i Stropkov na Słowacji. Na jego trasie znajdują się najcenniejsze świątynie chrześcijańskie (kościóły i cerkwie) i judaistyczne (synagogi); trasa szlaku: Stropkov–Krušinec–Vyskovce–Vislava–Ol’šavka–Bukovce–Staškovce–Miroľa–Bodružal–Krajná Poľana–Nižný Komárnik–Vyšný Komárnik–Barwinek–Trzciana–Dukla–Chyrowa–Wietrzno–Krosno–Miejsce Piastowe–Iwonicz–Rymanów–Jaśliska
Szlak Gotycki	Szlak wiedzie przez ciekawe zabytki gotyckie, m.in. podhalańskie kościoły drewniane oraz siedziby magnackie i szlacheckie; trasa: Nowy Targ–Dębno–Frydman–Czorsztyń–Krościenko–Červený Kláštor–Spišská Stará Ves–Kežmarok–Poprad–Ždiar–Kacvín–Niedzica–Tribš–Ludźmierz–Nowy Targ.
Międzykulturowy Szlak Turystyczny Pogranicza Polsko-Słowackiego	Propozycje czterech tras w granicach powiatu nowosądeckiego i okresu preszowskiego; wybrane miejscowości: Nowy Sącz, Stary Sącz, Rytro, Piwniczna-Zdrój, Muszyna, Tylicz, Stará Ľubovňa, Kamenica, Lipany, Sabinov, Veľký Šariš, Preszów.

Opracowanie własne.

wspólną realizacją projektów lub mikroprojektów dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka 2007–2013. Odrębną kwestią jest ciągłość takich spotkań. Niekiedy odbywają się one jednorazowo, tj. tylko w trakcie okresu finansowania projektu.

<sup>8</sup> Przebieg szlaku wina białego: Jasło–Krosno–Miejsce Piastowe–Iwonicz–Zdrój–Klimkówka–Rymanów–Zdrój–Sanok–Zagórz–Komańcza–Miedzilaborce–Krásny Brod–Humenné–zamek Brekov.

<sup>9</sup> Przebieg szlaku wina czerwonego: Preszów–Bardejov–Bardejovskie Kupele–zamek Makowica–Svidník–Vyšný Komárnik–Przełęcz Dukielska–Dukla–Bóbrka–Miejsce Piastowe–Krosno–zamek Kamieniec–Rzeszów.

głównie specjalistycznych rodzajów turystyki, np. atrakcji wodnych (spływy, aquaparki, spa) oraz sportów zimowych. Klasycznym przykładem konkurencji jest spływ przełomem Dunajca, który organizowany jest i przez stronę polską i przez słowacką (patrz ramka w rozdz. 4.3.3).

### **Ośrodki narciarskie**

Oddziaływanie ośrodków sportów zimowych nie ogranicza się jedynie do bezpośredniego pogranicza polsko-słowackiego, chociaż tu konkurencja w tym zakresie jest najbardziej widoczna. Zauważalne są różnice w potencjale przyrodniczym jak i organizacji terenów narciarskich po obu stronach granicy. W polskiej części Tatr jest tylko jeden wysokogórski teren do uprawiania narciarstwa (Kasprowy Wierch, 1987 m n.p.m.), podczas gdy w części słowackiej są trzy takie obszary: Tatranská Lomnica – najwyższy położony teren zjazdowy na Słowacji (2196 m n.p.m.), Štrbské Pleso (trasy sięgają do wysokości 1823 m n.p.m.) oraz Rohacze–Dolina Spalona w Tatrach Zachodnich, sięgające do 1454 m n.p.m. Kolejny wysokogórski teren zjazdowy znajduje się w Niżnych Tatrach (Chopok, 2024 m n.p.m.).

Istotne różnice występują w organizacji terenów narciarskich. Po polskiej stronie przeważają małe stacje z kilkoma wyciągami i trasami o długości nieprzekraczającej 2 km – np. w Bukowinie Tatrzańskiej znajduje się ponad 20 wyciągów, ale największy teren objęty jednym karnetem obejmuje tylko 5 z nich (Olczański Wierch). W Zakopanem i Kościelisku znajduje się prawie 40 wyciągów, a największy zasięg to 5 wyciągów (Nosal). Jest to największy problem organizacyjny polskiego narciarstwa. Podobna sytuacja występuje w innych polskich ośrodkach, np. w Korbiewicach skipassy ważne są tylko w tym ośrodku, w którym zostały zakupione, natomiast w przypadku Słowacji od sezonu 2006/2007 na terenie ośrodka Veľká Rača oprócz lokalnego skipassu obowiązuje również karnet Slovakia Ski Region, ważny w pięciu najważniejszych ośrodkach narciarskich: Jasná Nízke Tatry, Park Snow Donovaly, Park Snow Vysoké Tatry (Štrbské Pleso) oraz Tatrzańskie Koleje Linowe (Tatranská Lomnica, Starý Smokovec, Liptovská Teplička).

Dużym atutem ośrodków słowackich jest odpowiednia promocja i łatwo dostępna informacja turystyczna (również w języku polskim) na temat przygotowanych atrakcji, możliwości noclegu i dojazdu oraz praktycznych wskazówek. Dostępność informacji w przypadku ośrodków polskich jest niewystarczająca. Ważnym elementem jest łatwość dotarcia do ośrodków narciarskich po słowackiej stronie: m.in. z Zakopanego, Katowic i Krakowa kursują specjalne skibusy. Różnice w poziomie świadczonych usług wykorzystują firmy, które oferują jednodniowe wyjazdy do ośrodków po słowackiej stronie (np. Stowarzyszenie Turystyczne Trekking Club z Chorzowa oferuje

wyjazd do ośrodka Oščadnica-Veľká Rača z Sosnowca i Katowic w każdy weekend w sezonie zimowym).

Słowackie ośrodki są dużo większe i proponują znacznie bardziej urozmaicone trasy zjazdowe, które są mniej zatłoczone niż trasy w Polsce. Średnia cena karnetów po polskiej stronie Tatr to 70–80 zł/dzień; przy w tej cenie jest mniej tras narciarskich do wyboru, ale można dłużej korzystać ze stoku niż na Słowacji. Koszt karnetu na Słowacji jest zróżnicowany w zależności od ośrodka i terminu. Poza sezonem koszt całodziennego skipassu wynosi od 13 do 29 euro. Na Słowacji funkcjonuje system karnetów łączących kilka ośrodków. Oprócz lepszej jakości świadczonych usług i dłuższych tras zjazdowych ośrodki słowackiej proponują również dobrze przygotowane trasy biegowe (np. Park Snow Wielka Racza) oraz dużą gamę innych atrakcji, takich jak tor saneczkowy, park linowy, ścianka wspinaczkowa, zjazdy na rowerze (downhill), aquazorbing.

Aktualny kurs euro bezpośrednio wpływa na liczbę Polaków odwiedzających Słowację. Jeszcze w 2007 r. polskie ośrodki narciarskie zdecydowanie przegrywały konkurencję z ośrodkami słowackimi, które oferowały lepszy poziom usług za niższą lub porównywalną cenę jak ośrodki polskie. Sytuacja zmieniła się w 2009 r. wraz z wprowadzeniem euro przez Słowację. Znaczne wahania kursu spowodowały, że polscy turyści opuścili słowackie stoki, na czym skorzystały m.in. polskie ośrodki narciarskie. Słowackie ośrodki zaczęły konkurować o polskiego klienta oferując różnego rodzaju promocje, obniżki cen skierowane tylko do Polaków, pakiety usług, a nawet specjalne skibusy zabierające turystów m.in. z wybranych miast południowej Polski. Nowej ofercie towarzyszyło podniesienie jakości przygotowywanych tras i świadczonych usług. Oferta słowacka jest tym bardziej atrakcyjna, że po stronie polskiej częste są problemy natury prawno-administracyjnej, co ma swoje odzwierciedlenie w jakości oferowanych usług. Problemy z gradzeniem tras narciarskich, duże naciski organizacji ekologicznych na zachowanie drzewostanu, brak konsolidacji wyciągów w duże kompleksy i ograniczenia związane z korzystaniem ze sztucznego zaśnieżania powodują, że pod względem przygotowania tras ośrodki polskie przegrywają z ośrodkami słowackimi.

### **Aquaparki**

Po polskiej stronie pogranicza istnieje niewiele parków wodnych mogących skutecznie konkurować z tego typu obiektami na Słowacji. Funkcjonuje zaledwie 17 obiektów, włączając w to również pływalnie, baseny sportowe oraz baseny w sanatoriach. Z reguły są to małe obiekty o niewielkiej liczbie atrakcji. Większe kompleksy basenów znajdują się jedynie w Zakopanem, Bukowinie

Tatrzańskiej, Szaflarach i Białce Tatrzańskiej. Strona słowacka dużo bardziej intensywnie wykorzystuje potencjał naturalny – na analizowanym obszarze znajdują się 62 obiekty, włączając w to kąpieliska i baseny. Same parki wodne są celem przyjazdów turystycznych, stanowią również ważny element wzbogacający ofertę turystyczną tego obszaru. Oprócz liczby samych obiektów tj. aquaparków, kąpielisk i basenów (w tym również termalnych) oferta słowacka jest również atrakcyjna cenowo. Całodzienny bilet do Tatralandii kosztuje 19 euro, a w Polsce w Basenach Termalnych w Bukowinie Tatrzańskiej, to wydatek 89 zł.

### **Transgraniczny wymiar transportu**

Istotnym zagadnieniem rozwoju turystyki na obszarach przygranicznych jest infrastruktura transportowa, jako element spajający obszary przyległe do granicy państwowej.

Sieć połączeń autobusowych i kolejowych między polskim a słowackim obszarem pogranicza należy uznać za wysoce niezadowalającą. Najlepsza sytuacja występuje na obszarze Tatr. Między Zakopanem a Popradem funkcjonuje linia autobusowa, obsługiwana przez Przedsiębiorstwo Transportowe STRAMA, która w sezonie zimowym i letnim siedem razy dziennie zapewnia połączenia między miastami. Przedsiębiorstwo to obsługuje również połączenia autobusowe na trasie Zakopane–Liptovský Mikuláš, ale tylko w sezonie letnim (dodatkowe informacje o transgranicznych połączeniach znajdują się w rozdz. 3, a o dostępności transgranicznej w rozdz. 6).

## **4.3. TURYSTYKA NA OBSZARACH STUDIÓW PRZYPADKÓW**

### **4.3.1. BESKIDY**

Analizowany obszar obejmuje fragmenty pasm Beskidów Śląskiego i Żywieckiego po stronie polskiej oraz Beskidu Kysuckiego po stronie słowackiej. Pasma te są objęte ochroną krajobrazową (Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego, Żywiecki Park Krajobrazowy oraz Park Krajobrazowy Beskidy-Kysuce). Specyficzną cechą tego regionu jest bliskość konurbacji śląskiej i Ostrawy, czyli dużego rynku popytu (ok. 5 mln mieszkańców) na usługi turystyczne. Ważna tu jest możliwość wypoczynku krótkoterminowego (weekendowego). Obszar studium przypadku „Beskidy” wyróżnia się stosunkowo dobrą dostępnością drogową (DK 8 i DK 1) w porównaniu do innych analizowanych obszarów. Są tu dobre warunki do uprawiania turystyki zarówno letniej, jak i zimowej.

Dominuje turystyka zimowa. Po słowackiej stronie w miejscowości Oščadnica w ciągu ostatnich dwudziestu lat wybudowano jeden z najbardziej

znanych ośrodków narciarskich na Słowacji (patrz ramka). Ośrodki narciarskie o znaczeniu lokalnym znajdują się w miejscowościach Čierne i Skalité (Serafinov), połączonym ze Zwardoniem. Obecnie dąży się do maksymalnego wykorzystywania infrastruktury ośrodków narciarskich (zwłaszcza kolei linowych i wyciągów) także do innych sportów, nie tylko zimowych. W miejscowości Oščadnica znajduje się najdłuższy w Europie Środkowej tor bobslejowy, a w sezonie letnim działa m.in. park linowy, ściana wspinaczkowa, wypożyczalnia rowerów górskich i hulajnóg.

Ośrodki narciarskie zlokalizowane w Beskidzie Śląskim i Żywieckim należą do największych w Polsce (Szczyrk, Korbielów). Największym ośrodkiem narciarskim na terenie studium przypadku jest Zwardoń. Narciarze mają do dyspozycji kilkanaście wyciągów orczykowych o łącznej długości ponad 7 km. Poza Zwardoniem niewielkie wyciągi znajdują się w miejscowościach: Kamesznica, Sól, Rycerka Dolna, Rycerka Górna, Ujsoty oraz Laliki. Poważną konkurencją dla polskich ośrodków narciarskich jest intensywny rozwój centrum narciarskiego Snow Park Vel'ká Rača po słowackiej stronie masywu Wielkiej Raczy (więcej w rozdz. 4.2).

Z przyrodniczych ciekawostek warto zwrócić uwagę na kamienne kule Megoňky w miejscowości Čadca–Milošová, chociaż w kamieniołomie pozostała już tylko jedna cała kula. Podobne piaskowcowe kule znajdują się w rezerwacie przyrody Klokočovské skálie. W połowie lat 1990 stały się one turystycznym symbolem Kysuc. Inną ciekawostką jest źródło ropy naftowej w miejscowości Korňa – ten naturalny powierzchniowy wyciek ropy jest unikatem na skalę europejską.

W obu polskich pasmach górskich położone są ważne ośrodki turystyczne tj. Wisła, Szczyrk, Istebnia, Zwardoń, Korbielów. Oprócz walorów krajobrazowych obszar trzech analizowanych gmin (Istebnia, Milówka, Rajcza) ma dodatkowo walory kulturowe związane z kultywowaniem regionalnych tradycji (stroje regionalne, twórczość ludowa). Ofertę turystyczną wzbogacają liczne imprezy, głównie folklorystyczne i sportowe – m.in. Dni Koronki Koniakowskiej, Festyn Istebniański, Międzynarodowy Rajd Narciarsko-Pieszy „Ku źródłom Wisły” (gmina Istebnia), Wawrzyńcowe Jarmarki (gmina Rajcza).

W regionie Kysuc jest relatywnie mało zabytków kulturalno-historycznych. Muzeum Kysuckie (Čadca) posiada ekspozycję na temat historii i przyrody regionu, we dworze w miejscowości Oščadnica mieści się zaś Galeria Kysucka. Festiwal góralski w miejscowości Skalité jest imprezą o międzynarodowym znaczeniu, gdzie corocznie w czerwcu występują zespoły folklorystyczne ze Słowacji, Czech i Polski. Inne imprezy mają znaczenie głównie regionalne i lokalne, jak na przykład targi rzemiosła w miejscowościach: Čadca, Oščadnica i Skalité.



Z punktu widzenia potencjału turystycznego interesująca jest południowa część Parku Krajobrazowego Kysuce – dolina rzeki Bystrica. Skansen Wsi Kysuckiej w miejscowości Vychylovka, z unikatową wąskotorową koleją leśną z systemem zwrotnym, jest jedną z największych atrakcji Kysuc. Tor kolejki na odcinku Zborov nad Bystricou–Nová Bystrica, dzięki wsparciu z funduszy UE, przebudowywana jest na ścieżkę rowerową. Ciekawym miejscem są Brýzgalky – kompleks drewnianych chat i szop pod szczytem Jaworzyny. Wieżowy zegar z kurantem w miejscowości Stará Bystrica jest największym drewnianym pomnikiem na Słowacji.

Cały region, zarówno po stronie polskiej jak i słowackiej, ma dobrze rozwiniętą sieć pieszych i rowerowych szlaków turystycznych oraz schronisk górskich. Przez Beskid Śląski i Żywiecki przebiega fragment Głównego Szlaku Beskidzkiego. W Beskidzie Śląskim biegnie od Ustronia (początek całego szlaku) poprzez Czantorię, przełęcz Kubalonka, Baranią Górę do Węgierskiej Górki. Stamtąd, już na terenie Beskidu Żywieckiego, prowadzi przez Halę Rysianka, Babią Górę aż do Rabki-Zdroju. Oba pasma stwarzają dobre warunki do rozwoju turystyki rowerowej (w tym kolarstwa górskiego). Oprócz sieci oznakowanych szlaków rowerowych istnieje gęsta sieć dróg lokalnych (asfaltowych i polnych) i ścieżek, dzięki czemu można dowolnie modyfikować trasę. Negatywnym zjawiskiem po stronie słowackiej jest wyrąb lasów, który wpływa na obniżenie wartości estetycznej krajobrazu.

Niewątpliwą atrakcją tego regionu jest tzw. trójstyk (*trojmedzie, trojmezí*), czyli punkt, w którym zbiegają się granice trzech państw: Polski, Słowacji i Czech (więcej w rozdz. 4.2).

W Beskidzie Śląskim i Żywieckim istnieje dobrze rozwinięta baza noclegowa. Według oficjalnych statystyk w 2010 r. w trzech analizowanych gminach obejmowała ona 41 obiektów zbiorowego zakwaterowania o łącznej liczbie 2,1 tys. miejsc noclegowych, – z tego ponad połowę w gminie Rajcza. W 2010 r. przebywało w nich 51,0 tys. turystów. Według informacji zamieszczonych na oficjalnych stronach internetowych gmin, łączna liczba obiektów zbiorowego zakwaterowania w tych gminach wynosi 224, z czego połowa znajduje się w gminie Istebna.

Po stronie słowackiej omawianego obszaru (okres Čadca) w 2010 r. było 76 obiektów noclegowych, dysponujących 2312 łózkami (oficjalne dane Urzędu Statystycznego Republiki Słowackiej). Zatrzymało się w nich 23,2 tys. turystów, którym udzielono w sumie 59,5 tys. noclegów (średnio 2,6 noclegu na pobyt). Stopień wykorzystania miejsc noclegowych wyniósł 14,2%. Po okresie prosperity (2005–2008), kiedy to liczba udzielonych noclegów wynosiła ok. 75 tys. rocznie, nastąpił ponad 20% spadek, m.in. na skutek kryzysu ekonomicznego. Warto zwrócić uwagę, że połowa miejsc noclegowych całego okresu znajduje się w jednej miejscowości – Oščadnica.

### Ośrodek narciarski Oščadnica-Veľká Rača

Jednym z najważniejszych ośrodków narciarskich na pograniczu polsko-słowackim jest Oščadnica, położona pod najwyższym szczytem Beskidów Kysuckich, Wielką Raczą. Miejscowość ta była w czasie intensywnego rozwoju (lata 2002–2007) stawiana za wzór, ze względu na tworzenie nowych miejsc pracy w sektorze turystyki. Od początku XXI w. bezrobocie w tej miejscowości zmniejszyło się o 1/3. Od 2002 r. ośrodek czterokrotnie zwiększył przepustowość (do 9700 os/godz.), a liczba turystów zwiększyła się dziesięciokrotnie (350 tys. w 2006 r.). Ważnym czynnikiem sukcesu była współpraca władz samorządowych i inwestora. Wizja godnego życia z bardziej turystycznej (kwatery prywatne) skłoniła wielu ludzi do zakładania własnych firm. Skutkiem zainteresowania inwestorów był wzrost cen gruntów. Intensywny marketing oraz zorganizowany transport skibusami z wielu miejsc Słowacji, Polski i Czech, przyczyniły się do przekroczenia pojemności tego obszaru. Infrastruktura transportowa i usługowa okazała się niewystarczająca.

W planach była rozbudowa infrastruktury ośrodka, tak aby w 2020 r. był w stanie obsłużyć ok. 33 tys. osób/godz. Byłby to największy ośrodek narciarski na Słowacji. Liczba miejsc noclegowych miała wzrosnąć do 9000. Koszty miały być pokryte głównie z funduszy europejskich. Realizację tych planów zahamowały m.in. konflikty między podmiotami gospodarczymi, utrata dużej części polskich turystów w wyniku wprowadzenia euro, światowy kryzys finansowy.

Dziś już nikt nie myśli o rozwoju ośrodka, mimo że projekty rozbudowy uwzględniono w aktualizacji miejscowego planu zagospodarowania i nie ma sprzeciwu dyrekcji Parku Krajobrazowego Kysuce. Ceny gruntów i liczba turystów znowu spadły.

W ostatnich latach powstała 7-kilometrowa ścieżka dydaktyczna w masywie Wielkiej Raczy oraz trasa rowerowa, co może być podstawą rozwoju innych form turystyki w ośrodku Oščadnica. Jego przykład wskazuje, jakie są możliwości i ograniczenia rozwoju turystyki w podgórskich miejscowościach pogranicza polsko-słowackiego.

#### 4.3.2. TATRY

Tatry, uznawane za „najmniejsze wysokie góry świata”, są największym turystycznym magnesem przyrodniczym na Słowacji i w Polsce. W obu krajach ich obszar znajduje się pod ochroną w ramach parków narodowych (TANAP na Słowacji powstały w 1949 r. oraz TPN w Polsce założony w 1954 r.). Słowacka część obejmuje powierzchnię 738 km<sup>2</sup> (razem z ochronnym pasmem 1045 km<sup>2</sup>), a polska – 212 km<sup>2</sup>.

W obrębie analizowanego obszaru dominuje turystyka piesza (letnia) i narciarska. Do dyspozycji odwiedzających TPN jest 275 km znakowanych szlaków turystycznych o różnych stopniach trudności: od bardzo łatwych po bardzo trudne i wyposażone w urządzenia asekuracyjne. W sezonie zimowym w regionie tatrzańskim (głównie poza granicami parku narodowego) do dyspozycji jest ponad 110 różnego rodzaju wyciągów o łącznej przepustowości ponad 81 tys. osób/godz. Łączna długość tras narciarskich wynosi ponad 49,5 km, w tym większość to trasy oświetlone. Największymi ośrodkami

narciarskimi po polskiej stronie Tatr są: Zakopane, Białka Tatrzańska i Bukowina Tatrzańska. Gęsta sieć szlaków narciarskich znajduje się w górnej części Doliny Bystrej (Dolina Goryczkowej i Kondratowa). Ponadto szlak narciarski prowadzi z Hali Gąsienicowej do Kuźnic oraz przez Dolinę Chochołowską.

W słowackiej części Tatr znajduje się 600 km znakowanych szlaków turystycznych, działa 17 schronisk górskich, dostępnych jest 35 wysokogórskich dolin i 18 szczytów powyżej 2000 m n.p.m. Na obszarze TANAP-u znajduje się ponad 100 stawów – jezior pochodzenia lodowcowego. Najdogodniejsze miejscowości, skąd można wyruszyć na piesze wycieczki, to: Zverovka (Rohacze), Žiar i Pribylina w Tatrach Zachodnich, Podbanské, Štrbské Pleso, Vyšné Hágy, Nová Polianka, Nový i Starý Smokovec, Tatranská Lesná i Tatranská Lomnica w Tatrach Wysokich, zaś w Tatrach Bielskich – Tatranská Kotlina, Ždiar i Tatranská Javorina. Według statystyk najczęściej odwiedzanymi miejscami są: Štrbské Pleso, Popradské pleso, Hrebienok, Skalnaté pleso, Dolina Rohacka i Žarska<sup>10</sup>. Nawet podczas szczytu sezonu niektóre tatrzańskie doliny (np. Cicha, Koprowa, Jaworowa) są praktycznie puste.

Region Tatr należy do obszarów o dobrych warunkach dla rozwoju narciarstwa. Największymi ośrodkami narciarskimi po stronie słowackiej są: Tatranská Lomnica, Štrbské Pleso, Starý Smokovec-Hrebienok, Zverovka-Spálená oraz Ždiar-Strednica. Łącznie znajdują się w nich 73 trasy zjazdowe obsługiwane przez 44 wyciągów narciarskich i 16 kolejek linowych. Turystyka narciarska ma w tatrzańskim regionie długą tradycję. Pierwsza kolejka naziemna powstała w 1908 r. i prowadziła z miejscowości Starý Smokovec na Hrebienok, natomiast pierwsza kolejka linowa została zbudowana w 1937 r. i połączyła miejscowość Tatranská Lomnica i Skalnaté pleso, a w 1940 r. została przedłużona na Łomnicę. Oficjalnie pierwszym narciarskim sezonem był przełom roku 1936 i 1937. Wtedy otwarto pierwszą trasę zjazdową Skalnaté pleso–Tatranská Lomnica. W latach 1960–1980 nastąpił wyraźny wzrost liczby kolejek górskich.

Przed 1989 r. infrastruktura narciarska była własnością państwa obsługiwana przez *Československé dráhy*, a po roku 1989 przez *Železnice Slovenskej republiky*. W roku 2004 zostały one sprywatyzowane. Trzy największe ośrodki (Štrbské Pleso, Starý Smokovec i Tatranská Lomnica) należą obecnie do Tatry Mountains Resorts a.s. (patrz ramka na str. 153).

W sezonie 2010/2011 przepustowość wyciągów narciarskich i kolejek linowych w tych ośrodkach wynosiła około 52 000 os./godz. Zaznacza się

---

<sup>10</sup> Liczenie turystów przeprowadzone w sierpniu 2011 r. wykazało, że w ciągu jednego dnia obszar Tatr odwiedziło prawie 17 tys. osób.

Tabela 4.5. Ośrodki narciarskie w słowackiej części regionu Tatry  
(stan na listopad 2011 r.)

Ośrodek narciarski	Okres	Liczba gwiazdek <sup>a</sup>	Przepustowość <sup>b</sup>	Infrastruktura <sup>c</sup>	Przewyższenie <sup>d</sup>	Cena <sup>e</sup>
Tatranská Lomnica	PP	5	10142	9/9,0	889–2196	26
Bachledova dolina-Jezersko	PP	4	8110	13/11,1	820–1160	17
Ždiar-Strednica	PP	3	6080	7/2,1	940–1057	14,5
Starý Smokovec-Hrebienok <sup>f</sup>	PP	3	4340	6/6,9	1017–1480	26
Štrbské Pleso	PP	5	4150	3/7,3	1383–1825	26
Oravice	TS	n/a	4150	6/5,9	785–1055	n/a
Vitanová	TS	n/a	3650	7/7,6	725–968	15
Roháče-Spálená	TS	4	3200	5/4,6	1030–1500	20
Zuberec-Janovky	TS	3	2506	4/4,5	750–955	15 <sup>g</sup>
Zuberec-Milotín	TS	3	2420	4/1,7	780–955	15 <sup>g</sup>
Ždiar-Strachan Ski Centrum	PP	n/a	1610	3/1,0	965–1116	12 <sup>g</sup>
Žiar-Dolinky	LM	2	1250	2/0,9	810–902	n/a
Tatranská Javorina-Taja	PP	2	900	4/1,3	1020–1150	n/a

<sup>a</sup> ocena organizacji LAVEX (1–5 gwiazdek);

<sup>b</sup> przepustowość w os./godz.;

<sup>c</sup> liczba wyciągów/długość tras zjazdowych w km;

<sup>d</sup> najniższej i najwyższej położony punkt (m n.p.m.);

<sup>e</sup> cena skipasu na 1 dzień (euro, dorosły, wysoki sezon 2011/2012);

<sup>f</sup> kolej zębata;

<sup>g</sup> dane za sezon 2010/2011 n/a – brak danych.

Źródło danych: strony internetowe ośrodków narciarskich oraz strona [www.slovakia.travel](http://www.slovakia.travel); opracowanie własne.

wyraźny konflikt między funkcją ochrony przyrody na terenie TANAP-u a rozwojem ośrodków narciarskich (wzrost przepustowości wyciągów narciarskich i kolei linowych). Mimo to wzrasta przepustowość wyciągów narciarskich i kolei linowych, zwłaszcza w ośrodku Tatranská Lomnica.

W rejon Tatr i na Podhala turystów przyciągają nie tylko atrakcje przyrodnicze, ale również licznie organizowane imprezy, głównie o charakterze sportowym i folklorystycznym (por. rozdz. 4.2).

Poza rosnącą koncentracją oferty turystycznej w niektórych górskich miejscowościach (Štrbské Pleso, Hrebienok, Skalnaté pleso), coraz częściej inwestycje w infrastrukturę turystyczną realizowane są w niższej położonych

miejsowościach. Na przedgórzu Tatr działają największe aquaparki na Słowacji: aquapark Tatralandia (Liptovský Mikuláš), Aquacity Poprad (Poprad), Thermal Park (Bešeňová) i Meander Park (Oravice). Największą roczną liczbę odwiedzających (a w związku z tym i dochody) mają Tatralandia i Aquacity Poprad<sup>11</sup>. W sezonie letnim bogatą ofertą atrakcji sportów wodnych dysponuje ośrodek Liptovský Trnovec położony nad zbiornikiem Liptovská Mara.

Kompleksową ofertę turystyczną w regionie tatrzańskim uzupełnia wiele obiektów kulturowych: skanseny w miejscowości Zuberec (Muzeum Wsi Orawskiej, Muzeum oravskej dediny) i Pribylina (Muzeum Wsi Liptowskiej, Muzeum liptovskej dediny), zabytki w miastach Kežmarok i Spišská Sobota (od 1946 r. dzielnica Popradu), zabytki architektury ludowej we wsi Ždiar, czy Park Archeologiczny w miejscowości Havránok pri Bobrovi.

Dużym problemem pozostaje pogodzenie ochrony przyrody z udostępnianiem terenu parku narodowego turystom. Według szacunków TPN liczba turystów w polskiej części Tatr wynosi ok. 2,5 mln rocznie (Ochrona Środowiska 2010), co czyni ten obszar jednym z najczęściej odwiedzanych w Polsce. Ruch turystyczny nie jest rozłożony równomiernie. Do najbardziej obciążonych miejsc należą: okolice Morskiego Oka, Dolina Pięciu Stawów Polskich oraz Kasprowy Wierch. W szczytowych partiach gór szczególnie obciążone są szlaki na Giewont (kolejki do wejścia na szczyt w sezonie letnim!), Świnicę i Rysy. Tatry Słowackie, mimo że jest to najliczniej odwiedzane pasmo górskie w kraju, dzięki większej powierzchni niż po polskiej stronie i mniejszej liczbie turystów są mniej narażone na negatywne skutki rozwoju turystyki.

Dostępność transportową wewnątrz polskiej części analizowanego obszaru należy ocenić wysoko. Działa dobrze rozwinięta komunikacja autobusowa oraz sieć połączeń realizowanych busami. Obejmuje ona najważniejsze miejscowości analizowanego obszaru oraz miejsca atrakcyjnie turystycznie. Kursy realizowane są z dużą częstotliwością, szczególnie w sezonie turystycznym. Gorzej przedstawia się dostępność zewnętrzna do analizowanego obszaru – zarówno drogowa jak i kolejowa (por. rozdz. 5).

W polskiej części obszaru studium przypadku, obejmującym sześć gmin powiatu tatrzańskiego, tj. Biały Dunajec, Bukowina Tatrzańska, Czarny Dunajec, Kościelisko, Poronin i Zakopane, znajdują się 264 obiekty zbiorowego zakwaterowania (oficjalne statystyki), z czego zdecydowana większość (70%) w gminie Zakopane. Łączna liczba miejsc noclegowych w tych obiektach

<sup>11</sup> W 2007 r. Aquacity Poprad odwiedziło 893 tys. osób, Aquapark Tatralandia 753 tys. osób i Thermal Park Bešeňová 488 tys. osób (źródło: Trend 22.5.2008: „Ludŕ aquaparky neomrzeli”).

Tabela 4.6. Turyści zagraniczni korzystający z noclegów w powiecie tatrzańskim (2007) (pow. 1500 turystów)

Nazwa kraju	Liczba turystów korzystających z noclegu	Liczba udzielonych noclegów	Udział w ogólnej liczbie turystów zagranicznych (%)
Wielka Brytania	9614	31 313	14,3
Niemcy	7626	20 937	11,3
Stany Zjednoczone Ameryki	5964	10 596	8,9
Węgry	5332	12 102	7,9
Ukraina	5038	28 322	7,5
Francja	4790	11 617	7,1
Rosja	3284	16 654	4,9
Holandia	1995	5 251	3,0
Hiszpania	1811	4 243	2,7

Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny; opracowanie własne.

przekracza 19,5 tys. W Tatrach znajduje się 8 schronisk górskich o łącznej liczbie ponad 650 miejsc noclegowych. Według GUS w 2010 r. liczba turystów zakwaterowanych w tych obiektach wyniosła ponad 660 tys. osób, z tego ponad 10% stanowili turyści zagraniczni. Na podstawie danych GUS (2007 r.) można określić kraje pochodzenia turystów korzystających z noclegów w powiecie tatrzańskim w obiektach zbiorowego zakwaterowania (tab. 4.6). Przeważali goście z Wielkiej Brytanii i Niemiec (łącznie 25,6%). Zwraca uwagę stosunkowo mała liczba gości ze Słowacji – było ich 929 (1,4% wszystkich obcokrajowców) znaleźli się dopiero na 19 pozycji w zestawieniu. Należy jednak pamiętać, że są to oficjalne statystyki bazujące na obiektach zbiorowego zakwaterowania, które nie uwzględniają większości miejsc noclegowych zlokalizowanych na obszarze sześciu analizowanych gmin, głównie w Zakopanem. Są to kwatery prywatne działające w szarej strefie, których liczba jest trudna do oszacowania.

Na Słowacji w regionie Tatr Wysokich znajduje się około 20 tys. miejsc noclegowych w blisko 1000 obiektach (2010 r.) Najwięcej miejsc noclegowych jest w miejscowościach: Wysoké Tatry (6003), Štrba (2634), Liptovský Mikuláš (2593) oraz Poprad (1837). Ogólna liczba turystów wyniosła 530 tys., a osobonoclegów 1,6 mln (średnia długość pobytu 3,1). Tatry są obszarem o najwyższym na Słowacji odsetku zagranicznych turystów (ponad 41%); najczęściej cudzoziemców przyjeżdża z Czech, Polski i Niemiec (tab. 4.7).



Tabela 4.7. Liczba turystów w słowackiej części regionu tatrzańskiego w latach 2008–2010 (wg narodowości)

	Kraj	2008	2009	2010
1	Słowacja	258 154	238 764	255 854
2	Czechy	64 479	47 657	50 397
3	Polska	38 615	19 226	17 998
4	Niemcy	14 940	13 150	11 652
5	Korea Południowa	11 126	3 634	8 829
6	Węgry	16 270	9 366	8 467
7	Ukraina	6 248	3 395	3 279
8	Austria	3 359	1 803	2 437
9	Rosja	2 094	1 922	2 114
10	Wielka Brytania	3 081	1 854	1 680

Źródło danych: Tatranský dvojtýždenník č. 8/2011; opracowanie własne.

### Tatry Mountain Resorts

Najważniejszym inwestorem w branży turystycznej w regionie tatrzańskim jest obecnie spółka Tatry Mountain Resorts (TMR). Jest ona właścicielem m.in. ośrodków narciarskich (Jasná w Niżnych Tatrach, Tatranská Lomnica) i wielu hoteli na obszarze Tatr Wysokich i Niżnych. Ośrodki narciarskie TMR w sezonie 2010/2011 oferowały 51 km tras zjazdowych o przepustowości ponad 36 tys. os./godz., przy czym według planów inwestycyjnych ma się ona zwiększyć do 52 tys. os./godz., a obszar zajmowany przez trasy z obecnych 50 ha ma się dwukrotnie powiększyć. Spółka ma zainwestować około 150 mln euro. TMR jest właścicielem Aquaparku Tatralandia – największego parku wodnego w Europie Środkowej, którego częścią jest także miasteczko westernowe. „Projekt odnowy Tatr” (Tatranská Lomnica) ma obejmować zwiększenie długości tras zjazdowych o ponad 3,5 km, budowę nowych kolei linowych i założenie „ekoparku Kraina Świstaków (Svišťa Krajinka)” nad Łomnickim Stawem (Skalnaté Pleso) na wysokości 1754 m n.p.m. TMR zarządza także koleją linową na Łomnicę i kawiarnią Dedo na jej szczycie z apartamentem, który jest najwyższym obiektem noclegowym w Europie Środkowej (cena dla 4 osób, obejmująca przejazd koleją linową, kolację i śniadanie wynosi 450 euro). W sezonie letnim TMR prowadzi wypożyczalnię rowerów, hulajnóg i innych nietradycyjnych środków, wypożyczalnie łódek na Szczyrbskim Jeziorze, oferuje skoki na bungee, strzelanie z łuku i wiele atrakcji dla dzieci w Parku Mini Tatralandia. W sezonie zimowym spółka poza wypożyczaniem nart i desek snowboardowych, prowadzi także wypożyczalnię sanek, rakiet śnieżnych oraz szkoły i szkółki narciarskie. Oferuje również nietradycyjne „atrakcje z adrenaliną”.

TMR jest właścicielem 36200 m<sup>2</sup> przeznaczonych na projekty deweloperskie. Strategią TMR jest wykorzystanie unikatowej pozycji Tatr i wzmocnienie swojego udziału na rynku, poprzez zwiększanie liczby odwiedzających ośrodki. Dla TMR Tatry są przede wszystkim dobrym terenem inwestycyjnym, a Tatry Wysokie – „luksusowym” całorocznym ośrodkiem. TMR deklaruje zainteresowanie kupnem Polskich Kolei Linowych, które posiadają kolejki na Kasprowy Wierch i Gubałówkę.

Pewną przeszkodą w koordynacji rozwoju turystyki w regionie tatrzańskim jest jego położenie w dwóch jednostkach administracyjnych; w kraju żylińskim znajduje się Liptów i Tatry Zachodnie, a w kraju preszowskim Kotlina Popradzka i Tatry Wysokie. W zachodniej części regionu działa organizacja, mająca na celu koordynowanie i tworzenie wspólnego marketingu i oferty turystycznej (klaster Liptów). Dzięki sprzedaży pakietów pobytowych (wzrost o 350%) zwiększyła się liczba odwiedzających region Liptów o ponad 8% (wzrost wyższy niż średnia krajowa).

Znaczącym wydarzeniem, które wpłynęło negatywnie na estetykę krajobrazu Tatr, był huragan z listopada 2004 r. Zniszczeniu uległo wówczas 12600 ha lasu, głównie monokultury świerkowej. W czerwcu 2011 r. została otwarta 4,5-kilometrowa ścieżka dydaktyczna na odcinku Rakytovské plieska–Jamské pleso. Turyści mogą obserwować naturalną odnowę 250 ha lasu.

#### 4.3.3. PIENINY

Główną atrakcją obszaru Pienin, zarówno po stronie polskiej jak słowackiej, jest Pieniński Park Narodowy (*Pieninský národný park*, PIENAP). Park po polskiej stronie zajmuje powierzchnię 23,46 km<sup>2</sup>, a po słowackiej 37,5 km<sup>2</sup>.

Pasma Pienin składa się z trzech części podzielonych przełomem Dunajca:

- Pieniny Spiskie z kulminacją Żaru (883 m n.p.m.);
- Pieniny Właściwe z masywem Trzech Koron (982 m n.p.m.);
- Małe Pieniny z najwyższym szczytem tej części pasma Wysoką (1050 m n.p.m.).

Pieniny są najbardziej interesującą częścią Pienińskiego Pasa Skałkowego, ciągnącego się przez całą Słowację od Pogórza Myjawskiego (*Myjavská pahorkatina*) na zachodzie, poprzez Polskę aż po pogórze Poiana Boticei w Rumunii.

Najatrakcyjniejszym pod względem przyrodniczym i krajobrazowym fragmentem pasma są Pieniny Właściwe. Szczególny walor widokowy mają zbocza południowe i wschodnie o ścianach dochodzących do 300 m, stromo opadających w stronę Dunajca. Największą atrakcją Pienin – zarówno w Polsce, jak i na Słowacji – jest spływ tratwami przełomem Dunajca (więcej w rozdz. 4.2) i rezerwat Wąwóz Homole, rezerwat Biała Woda (oba rezerwaty w Małych Pieninach), szlaki turystyczne na Trzy Korony i Sokolicę, obszar chroniony „Pienińskie lipy” (Słowacja), dolina ostańców z wyraźnie meandrującym Dunajcem. Symbolem Pienin jest żyjący tu rzadki gatunek motyla, niepylak apollo. Niewątpliwą atrakcją pozaprzyrodniczą jest kamedulski kompleks klasztorny (muzeum) w miejscowości Červený Kláštor (Słowacja).

Na analizowanym obszarze dominuje turystyka piesza oraz wodna (spływ Dunajcem).

Pod względem turystycznym najbardziej atrakcyjny jest przełom Dunajca. Odbywają się na nim tradycyjne spływy na tratwach (patrz ramka na str. 155). Wielkość ruchu turystycznego w Pieninach (zarówno w części polskiej, jak i słowackiej) zależy od liczby turystów odwiedzających Tatry, Słowacki Raj czy Bardejovské Kúpele. W sezonie letnim 2012, po ponad 50-leciu zostaje otwarte uzdrowisko Červený Kláštor Smerdžonka.

W Pienińskim Parku Narodowym (w części polskiej) wytyczono łącznie około 35 km szlaków turystycznych. Dla turystów przygotowano ponadto trzy punkty widokowe: na Trzech Koronach, Sokolicy i Czerteziku. Tylko dwa odcinki szlaków są dostępne dla rowerzystów: szlak czerwony, tzw. „Droga Pienińska”, o długości ok. 10,5 km prowadzący ze Szczawnicy Niżnej do miejscowości Červený Kláštor oraz szlak zielony (tzw. „Droga do Krasu”) z Krościenka nad Dunajcem do miejscowości Kras (długość ok. 2,5 km). Obie trasy rowerowe pokrywają się ze szlakami dla pieszych. W okresie zimowym działają trzy ośrodki narciarskie o lokalnym znaczeniu (Spišská Stará Ves, Červený Kláštor i Lesnica). W 2006 r. oddano do użytku kładkę nad Dunajcem łączącą Červený Kláštor i Sromowce Niżne. Umożliwia ona turystom odwiedzanie atrakcji po obu stronach granicy.

Dużą atrakcją turystyczną są również miejscowości położone u podnóża pasma Pienin, będące równocześnie centrami turystycznymi tego obszaru: Szczawnica (ważny ośrodek uzdrowiskowy oraz narciarski) oraz Krościenko nad Dunajcem (źródła mineralne). Interesujące obiekty architektoniczne znajdują się ponadto w: Grywałdzie, Jaworkach, Sromowcach Niżnych oraz Czorsztynie.

Głównym centrum turystycznym PIENAP-u jest wieś Červený Kláštor, gdzie działają dwa centra informacyjne parku narodowego; trzecie centrum znajduje się w miejscowości Leśnica przy przełomie Leśnickiego Potoku.

Według oficjalnych danych GUS na analizowanym obszarze, obejmującym trzy gminy tj. Szczawnica, Krościenko nad Dunajcem oraz Czorsztyń, w 2010 r. znajdowało się 85 obiektów zbiorowego zakwaterowania (hotele, kempingi i pola namiotowe, zespoły domków turystycznych, pozostałe obiekty zbiorowego zakwaterowania), które dysponowały łącznie około 5,9 tys. miejsc noclegowych. Z noclegów we wszystkich wymienionych obiektach skorzystały łącznie prawie 143 tys. turystów (2010 r.) – zdecydowaną większość (98,8%) stanowili turyści polscy. Statystyka GUS nie obejmuje jednak najważniejszej z punktu widzenia turystów kategorii noclegów, czyli kwater prywatnych,

oraz kwater agroturystycznych. Według danych Pienińskiego Parku Narodowego corocznie park odwiedza około 700 tys. turystów ([www.pieniny.pn.pl](http://www.pieniny.pn.pl)), czyli prawie 5 razy więcej niż wynikałoby to z oficjalnych statystyk na podstawie noclegów. Należy jednak pamiętać, że nie wszyscy turyści przebywający na terenie Pienińskiego Parku Narodowego muszą nocować w miejscowościach zlokalizowanych w trzech omawianych gminach. Statystyki te nie obejmują również turystów, którzy przyjeżdżają w Pieniny tylko na jeden dzień (bez noclegu). Największa liczba obiektów zbiorowego zakwaterowania znajduje się w Szczawnicy i Czorsztynie.

### Flisactwo po słowacku i po polsku

Flisactwo na Dunajcu ma długą tradycję, po obu stronach granicy słowackiej jak i polskiej. Początki przewozu osób tratwami datuje się na XVIII w., zaś turystyczne wykorzystanie potencjału turystycznego tego obszaru na połowę XIX w. Po stronie słowackiej najchętniej odwiedzany jest odcinek spływu o długości 9 km na odcinku Červený Kláštor–Lesnica. W Polsce spływ odbywa się na odcinku Sromowce Kąty–Szczawnica, z możliwością przedłużenia do Krościenka nad Dunajcem. Po słowackiej stronie przełomu wiedzie ścieżka turystyczna z 10 tablicami informacyjnymi.

Zarówno długość spływu po stronie słowackiej jak i miejsce jego rozpoczęcia uwarunkowane jest wyborem stowarzyszenia flisackiego. Spływy organizują m.in.:

- Flisacka i Turystyczna Społeczność na Dunajcu – Červený Kláštor – na odcinku Červený Kláštor–ujście Leśnickiego Potoku;
- Stowarzyszenie flisaków Dunajec–Majere na odcinku Majere–Lesnica;
- Flisactwo Spišská Stará Ves na odcinku Spišská Stará Ves–Lesnica.

Wzajemna konkurencja i powstające w jej wyniku konflikty wpływają na jakość świadczonych usług. Sytuacja ta wraz z brakiem wspólnego marketingu szkodzą zarówno organizatorom spływów, jak i korzystającym z nich turystom.

Głównym organizatorem spływów po stronie polskiej jest Polskie Stowarzyszenie Flisaków Pienińskich. W sezonie do dyspozycji turystów jest około 250 zestawów łodzi, które są w stanie przewieźć 4–5 tys. osób dziennie. Stowarzyszenia słowackie dysponują łącznie ok. 60 tratwami.

Zauważalna jest różnica w cenie biletu między ofertą polską a słowacką (bilet dla osoby dorosłej do Szczawnicy 46 zł, bilet na spływ po stronie słowackiej 9 euro tj. ok. 36 zł). Różnica cenowa wynika m.in. z różnej długości spływu, ale dla przeciętnego turysty najważniejsza może być możliwość, że po stronie słowackiej za spływ Dunajcem zapłaci mniej niż po stronie polskiej. Znamienne jest również, że żaden z organizatorów spływu nie prowadzi strony internetowej w języku swojego sąsiada (np. w przypadku strony flisaków pienińskich istnieje wersja w języku angielskim, niemieckim, francuskim, włoskim, rosyjskim i węgierskim, ale nie ma w języku słowackim!). Konkurencja zaostrzyła się po otwarciu kładki pieszo-rowerowej nad Dunajcem w Sromowcach Niżnych. Z tą inwestycją wiązały się obawy polskich flisaków, którzy podkreślali, że konkurenci słowaccy odbiorą im część zarobków. W związku z tym zapadła decyzja o wybudowaniu przystani w okolicy kładki, gdzie można dołączyć się do spływu rozpoczynającego się w Sromowcach Kątach.

Według danych Urzędu Statystycznego Republiki Słowackiej w 2007 r., w słowackiej części regionu funkcjonowało 19 obiektów noclegowych z 433 łóżkami. Największa liczba miejsc noclegowych znajdowała się w miejscowościach: Spišská Stará Ves, Haligovce i Lesnica. Co zaskakujące, wg oficjalnych danych w miejscowości Červený Kláštor było tylko 40 miejsc noclegowych. Wpływy z turystyki gminy Červený Kláštor stanowią około 10% dochodów własnych. Charakterystyczną cechą odwiedzin PIENAP-u jest wyraźna sezonowość (sezon letni trwa około 120 dni). Według danych PIENAP-u w 2008 r. park odwiedziło około 78 tys. turystów pieszych, 118 tys. rowerzystów oraz 477 tys. uczestników spływu Dunajcem (107 tys. osób słowackimi tratwami, 344 tys. polskimi tratwami, 22 tys. pontonami i 4 tys. kajakami). Odsetek polskich turystów w słowackiej części Pienin zmniejszyła się z 57% w 2007 r. do 36% w 2008 r. Obszar ten na podstawie podziału parku narodowego na strefy z 2004 r. tworzy istotną część strefy A – obszaru z pierwotnymi albo mało zmienionymi biotopami o europejskim znaczeniu.

#### 4.3.4. DOLINA POPRADU

Przełom rzeki Poprad wyznacza granicę między Polską a Słowacją na dwóch odcinkach: między Leluchowem a częścią Muszyny (Muszyna-Poprad), a następnie na wschód od miejscowości Legnava aż po część Piwnicznej-Zdroju (Łomnica-Zdrój). W dolinie Popradu występują licznie źródła mineralne stanowiące podstawę rozwoju lecznictwa uzdrowiskowego (Muszyna, Żegiestów-Zdrój, Piwniczna-Zdrój). Potencjał ten wykorzystuje się również do produkcji butelkowanej wody mineralnej „Muszynianka”. Dolina Popradu została objęta ochroną w ramach Popradzkiego Parku Krajobrazowego. Ponadto obejmuje on część Pasma Radziejowej i Pasma Jaworzyny Krynickiej, zajmując powierzchnię 54,2 tys. ha.

Po słowackiej stronie na obszarze studium przypadku znajduje się 12 gmin okresu Stará Ľubovňa. Poprad jest rzeką o największym na Słowacji spadku (1567 m), ale na odcinku granicznym traci już charakter rwącej rzeki. Meandrująca rzeka wraz z walorami krajobrazowymi stanowi duży, dotychczas niewykorzystany, potencjał do rozwoju turystyki w słowackiej części analizowanego obszaru. Przyczyną jest m.in. słaba dostępność transportowa obszaru, niedostatecznie rozwinięta infrastruktura turystyczna (baza noclegowa i gastronomiczna) oraz niewystarczająca promocja tego obszaru.

Różnorodność krajobrazowa analizowanego obszaru, obejmującego po polskiej stronie gminę Muszyna, stwarza dogodne warunki do uprawiania turystyki zarówno letniej, jak i zimowej. Piesze szlaki turystyczne prowadzą w Pasma Jaworzyny Krynickiej oraz Pasma Leluchowskie. Wykorzystuje się

również potencjał turystyczny rzeki Poprad. Na odcinku od Leluchowa aż po Nowy Sącz organizowane są spływy (najbardziej popularny to spływ tratwami na odcinku Piwniczna-Zdrój–Nowy Sącz). Ponadto rzeka stwarza możliwości do uprawiania kajakarstwa górskiego oraz raftingu. Dla turystów rowerowych wytyczono kilka szlaków:

- Karpacki Szlak Rowerowy (znaki czerwone): Piwniczna–Muszyna–Leluchów;
- pętla rowerowa „Wokół Kotylniczego Wierchu” (znaki niebieskie);
- Transgraniczny Szlak Rowerowy (znaki niebieskie): Muszyna–Tylicz;
- Turystyczna Pętla Muszyńska (znaki czerwone): Muszyna–Leluchów–Wojkowa–Powroźnik–Muszyna.

W Złockiem istnieje ośrodek jeździecki, który oferuje naukę jazdy, atrakcyjne rajdy terenowe m.in. na Jaworzynę Krynicką, do Bacówki nad Wierchomlą. Wytyczono kilka tras do uprawiania turystyki konnej:

- Majdan–Dubne–Leluchów–Muszyna Majdan;
- Muszyna Majdan–Dubne–Powroźnik;
- Dubne–Rusinów–Malnik–Dubne–Powroźnik;
- Powroźnik;
- Wojkowa–Powroźnik.

Większość z nich oznakowana jest na znacznej części trasy.

Obiekty zabytkowe zlokalizowane m.in. w Muszynie, Szczawniku, Wojkowej, Andrzejówce, Leluchowie, Dubnych, Złockiem i Powroźniku, znajdują się na Szlaku Architektury Drewnianej, obejmującym 237 zespołów architektonicznych (m.in. kościoły, cerkwie, kaplice, spichlerze, dwory, zabudowa wiejska).

W sezonie zimowym na terenie gminy Muszyna funkcjonuje kilka wyciągów narciarskich i około 4 km tras zjazdowych, jednak lepsze warunki do uprawiania narciarstwa zjazdowego mają sąsiednie gminy: Krywnica-Zdrój (m.in. Jaworzyna) oraz Piwniczna-Zdrój (m.in. stacja narciarska Wierchomla). W sezonie zimowym 2008/2009 otwarto stację narciarską w Szczawniku „Dwie doliny Muszyna–Wierchomla”, która jest jednym z elementów projektu połączenia siedmiu dolin (Wierchomla, Szczawnik, Jasieńczyk, Czarny Potok, Słotwiny, Roztoka, Łosie) systemem wyciągów krzesełkowych i orczykowych w jeden duży kompleks narciarski (*Plan Rozwoju Uzdrawiska Muszyna...*, 2009).

W Górach Lubowelskich (Lubovnianska vrchovina) infrastruktura narciarska jest słabo rozwinięta. W pobliżu miejscowości Mníšek nad Popradom znajdują się dwa ośrodki narciarskie – Wierchomla i Kosarzyska – stanowiące dla Słowaków alternatywę dla ośrodka Litmanová (wszystkie te ośrodki leżą



w sąsiedztwie analizowanego obszaru). Litmanová, zwana „Słowacką Fatimą”, jest jednym z ważniejszych miejsc pielgrzymkowych na Słowacji. W bliskim sąsiedztwie badanego obszaru leży Stará Ľubovňa, nad którą góruje Zamek Lubowelski – duża atrakcja turystyczna odwiedzana rocznie przez około 100 tys. osób, z których 1/3 to turyści zagraniczni (głównie Czesi i Polacy).

Według statystyk GUS w gminie Muszyna funkcjonują 42 obiekty zbiorowego zakwaterowania dysponujące 3,8 tys. miejsc noclegowych (2010 r.). W 2010 r. z noclegów w tych obiektach skorzystało prawie 62 tys. osób. Natomiast według wykazu miejsc noclegowych, zamieszczonego na oficjalnej stronie gminy Muszyna, w mieście Muszyna i na obszarze wiejskim znajduje się 99 obiektów zbiorowego zakwaterowania, w tym najliczniejszą kategorię tworzą: kwatery prywatne (w tym zarejestrowane jako agroturystyczne) – 50,5% oraz ośrodki wczasowe i wypoczynkowe – 31,3%.

Według Planu Rozwoju Uzdrowiska Muszyna na lata 2009–2015 (2009) prawie połowa osób odwiedzających uzdrowisko organizuje przyjazd we własnym zakresie. Następną kategorię tworzą pobyty o charakterze sanatoryjnym. Jeśli chodzi o długość pobytu, dominują trzytygodniowe pobyty sanatoryjno-uzdrowskie (47%) oraz pobyty tygodniowe (21%). Główny cel przyjazdu to wypoczynek (37%) i cel zdrowotny (34%).

Według danych Urzędu Statystycznego Republiki Słowackiej w 2009 r. w okresie Stará Ľubovňa, którego częścią jest badany obszar, było 50 obiektów noclegowych, dysponujących 2858 łózkami. Ten region odwiedziło ponad 30 tys. turystów, którym udzielono 152,5 tys. noclegów (średnio 5 noclegów na pobyt). Stopień wykorzystania miejsc noclegowych wyniósł 14,6%. Największa liczba obiektów noclegowych znajduje się w uzdrowisku Vyšné Ružbachy oraz w miejscowości Nová Ľubovňa.

#### 4.3.5. BESKID NISKI

Beskid Niski należy do najmniej odwiedzanych i najdzikszych polskich gór. Ich największym walorem jest nieskażone środowisko, różnorodność kulturowa oraz zabytki architektury sakralnej. Dominuje tu turystyka piesza, rowerowa oraz konna. W centralnej części pasma został utworzony Magurski Park Narodowy z unikalnym obszarem leśnym (90% powierzchni parku), stanowiący strefę przejściową między Karpatami Zachodnimi a Wschodnimi. Znajduje się on jednak poza obszarem wyznaczonym do badań szczegółowych. W granicach studium przypadku (gminy: Dukla, Jaśliska i Komańcza) zlokalizowany jest Jaśliski Park Krajobrazowy, chroniący przyrodę obszaru opuszczonego przez ludność (wysiedlenia ludności łemkowskiej po II wojnie

światowej) i ponownie zdziczałego oraz Ciśniańsko-Wetliński Park Krajobrazowy (wchodzi w skład Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery „Karpaty Wschodnie”). Do szczególnego bogactwa architektonicznego Beskidu Niskiego należą liczne cerkwie łemkowskie, m.in. w Daliowej, Chyrowej, Tylawie czy Komańczy. Również cmentarze wojenne z I wojny światowej stanowią trwałe elementy krajobrazu.

Łagodnie zbiegające góry Beskidu Niskiego o długich grzbietach i spłaszczonych wierzchołkach stwarzają dogodne warunki do rozwoju turystyki rowerowej. Dodatkowym elementem stanowiącym atrakcję turystyczną są opuszczone łemkowskie wsie. Ścieżki rowerowe wytyczono głównie drogami gminnymi i gruntowymi. Ponadto istnieje dość gęsta sieć dróg lokalnych, którymi nie poprowadzono szlaków, a które doskonale nadają się do uprawiania turystyki rowerowej.

W ramach projektu „Beskidzkie Muzea – transgraniczny szlak rowerowy”<sup>12</sup> wytyczono szlak przebiegający przez tereny powiatu krośnieńskiego. Partnerami projektu, obok Starostwa Powiatowego w Krośnie, są również: Lokalna Organizacja Turystyczna „Beskid Niski” w Krośnie oraz gminy: Chorkówka, Dukla, Iwonicz-Zdrój, Korczyzna, Krościenko Wyżne, Miejsce Piastowe, Rymanów, Wojaszówka, Krosno. Partnerami po stronie słowackiej są natomiast władze okresów: Svidník, Stropkov i Humenné. Trasa rowerowa tworzy pętlę łączącą 21 obiektów muzealnych. Prowadzi w większości mało uczęszczanymi drogami lokalnymi o dobrej nawierzchni. Łączna długość trasy wynosi 321 km, z czego po stronie polskiej 235 km. Drogi o nawierzchni asfaltowej stanowią 76% długości trasy, szutrowe 12%, a polne 12%.

Słowacka część Beskidu Niskiego może zainteresować turystów kulturalno-historycznymi zabytkami – drewnianymi cerkwiemi obrządku wschodniego w miejscowościach: Vyšný Komárnik, Nižný Komárnik, Mirol'a, Bodružal i Príkra. Są to małe wsie, których mieszkańcy dumnie przyznają się do narodowości łemkowskiej.

Zainteresowanie kulturą i życiem Łemków wywołała osoba, która tu nigdy nie mieszkała, a mimo to jej spuścizna jest chyba największą atrakcją turystyczną. Urodzonemu w Stanach Zjednoczonych Andy'emu Warholowi (1928–1987), synowi łemkowskich rodziców ze wsi Miková<sup>13</sup>, poświęcone jest unikatowe Muzeum Sztuki Nowoczesnej Andy'ego Warhola (*Múzeum moderného*

<sup>12</sup> Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz ze środków budżetu państwa w ramach Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG IIIA Polska-Republika Słowacka 2004–2006.

<sup>13</sup> Niestety, turyści, próbujący szukać tu informacji o „królu” pop-artu, zobaczą tylko małą tablicę informacyjną przy wjeździe do miejscowości.

*umienia Andyho Warhola*) w Medzilaborcach. Odwiedzający mają możliwość zapoznania się z życiem i dziełami artysty, którego twórczość była związana nie tylko ze sztuką plastyczną, filmową i muzyczną, ale także z reklamą i modą.

Do innych atrakcji turystycznych tego obszaru należą m.in. ruiny jednego z najstarszych (z XIV w.) i najważniejszych monasterów (klasztor mnichów obrządku wschodniego) na Słowacji usytuowany w miejscowości Krásny Brod. Zarówno ruiny jak i nowy monaster pw. Zesłania Ducha Świętego znajduje się pod administracją zakonu św. Bazyla Wielkiego.

Charakterystyczną cechą słowackiej części Beskidu Niskiego są liczne zabytki przypominające walki w czasie II wojny światowej (np. Kalinovo, Palota), które stały się atrakcją dla amatorów historii wojennej. Najbardziej znany jest pomnik i cmentarz żołnierzy 1 Czechosłowackiego Korpusu Armijnego, znajdujący się w pobliżu przejścia granicznego Vyšný Komárnik-Barwinek na Przełęczy Dukielskiej. Pomnik wpisany do rejestru zabytków ma przypominać ciężkie walki tysięcy żołnierzy stoczone w czasie operacji karpacko-dukielskiej w 1944 r. Z pobliskiej wieży widokowej rozciąga się widok na miejsce walk.

Oficjalne statystyki GUS wykazują tylko 12 obiektów zbiorowego zakwaterowania (bez kwater prywatnych) na terenie trzech gmin, tj. Dukli, Jaśliśka i Komańcza, o łącznej liczbie 540 miejsc noclegowych. W 2010 r. w obiektach tych zakwaterowano 5,7 tys. turystów. Na oficjalnych stronach internetowych trzech wymienionych gmin zamieszczono wykaz ponad 50 gospodarstw agroturystycznych, nie licząc innych obiektów noclegowych. Trudno jest zatem oszacować rzeczywistą liczbę turystów odwiedzających ten region oraz rzeczywistą liczbę udzielonych noclegów.

Analizowany obszar obejmuje trzy słowackie okresy – Svidník, Stropkov i Medzilaborce. Według danych Urzędu Statystycznego Republiki Słowackiej w 2009 r. w regionie funkcjonowały 32 obiekty noclegowe, dysponujące 1493 łózkami. Odwiedziło je 7,3 tys. turystów, którym udzielono w sumie prawie 26 tys. noclegów (średnio ok. 4 nocy na pobyt). Średni stopień wykorzystania miejsc noclegowych osiąga tylko 4,8% – w okresach Svidník i Stropkov 2,7%, a w Medzilaborcach 10,7%). Obiekty noclegowe, przy braku kwater prywatnych, są skoncentrowane się głównie w większych miastach (Medzilaborce). W roku 2010 obszar ten odwiedziło ponad 10 tys. turystów, z których 16% stanowili cudzoziemcy.

#### 4.3.6. BIESZCZADY

Cechą charakterystyczną wschodniej części pogranicza polsko-słowackiego jest jej geograficzna i gospodarcza peryferyjność, jej pozytywnym aspektem

jest m.in. zachowane nieskażone środowisko, które wraz z elementami antropogenicznymi (zabytki sakralne) stanowi największą atrakcję turystyczną obszaru.

W 1973 r., w celu ochrony środowiska przyrodniczego, utworzono Bieszczadzki Park Narodowy (BdPN) o powierzchni 59,55 km<sup>2</sup>. Obszar parku zwiększono czterokrotnie i obecnie jego powierzchnia wynosi 292,02 km<sup>2</sup>, co czyni go trzecim pod względem powierzchni parkiem narodowym w Polsce. Po stronie słowackiej obszar ten został objęty ochroną w 1997 r. w ramach Parku Narodowego Połoniny (*Národný park Połoniny*) o powierzchni 298,05 km<sup>2</sup>. Oba parki wchodzi w skład Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery „Karpaty Wschodnie”. Ochroną objęte są m.in. unikalne długie pasma łąk położonych ponad górną granicą lasu (połoniny), fragmenty puszczy karpackiej (buczyna karpacka) oraz rzadkie gatunki fauny (m.in. niedźwiedź brunatny, jeleń szlachetny, wilk szary, ryś eurazjatycki). Niektóre części Parku Narodowego Połoniny zostały wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. W części polskiej analizowanego obszaru środowisko przyrodnicze chronione jest również w obrębie Ciśniańsko-Wetlińskiego Parku Krajobrazowego, stanowiącego otulinę Bieszczadzkiego Parku Narodowego.

W polskiej części Bieszczadów dominuje turystyka piesza (letnia i zimowa), konna i rowerowa. Większość ruchu turystycznego skupia się na obszarze masywu Tarnicy, Połoniny Caryńskiej i Połoniny Wetlińskiej. Do dyspozycji turystów jest 120 km pieszych szlaków turystycznych i podobna ilość ścieżek przyrodniczych. Dla rowerzystów wyznaczono ponad 50 km ogólnodostępnych dróg oraz kilka fragmentów utwardzonych dróg wewnętrznych BdPN. Na obszarze parku zlokalizowanych jest 5 parkingów rowerowych w miejscowościach: Bukowiec, Ustrzyki Górne, Wołosate, Brzegi Górne oraz na Przełęczy Wyżniańskiej. Turystyka konna na obszarze BdPN opiera się na Zachowawczej Hodowli Konia Huculskiego w Wołosatem oraz Stacji Turystyki Konnej w Tarnawie Niżnej. Na szlaki turystyczne można wyjeżdżać końmi tylko z tych dwóch ośrodków. Jedynie w wyjątkowych przypadkach (po uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia) ze szlaków tych mogą skorzystać również osoby wjeżdżające do parku na koniach obcych. Dla osób uprawiających turystykę konną przygotowano łącznie około 65 km szlaków ([www.bdnpn.pl](http://www.bdnpn.pl)).

Dużą atrakcją w sezonie letnim (maj–październik) jest Bieszczadzka Kolejka Leśna. Jest to kolej wąskotorowa powstała pod koniec XIX w. w celu ułatwienia wywozu drzewa. Od kilku lat infrastruktura kolejki jest systematycznie modernizowana i odbudowywana, stanowiąc doskonałe uzupełnienie oferty turystycznej regionu. Dopełnieniem oferty turystycznej są atrakcje kulturowe, tj. organizowany cyklicznie festiwal „Natchnieni Bieszczadem”. Jego

celem jest prezentacja i promocja kultury pogranicza oraz aktywizacja społeczności lokalnej. Stowarzyszenie organizujące festiwal współpracuje z partnerami ze Słowacji i Ukrainy.

W regionie powstała transgraniczna inicjatywa GoToCarpathia, której celem jest propagowanie różnorodnych form turystyki. Organizacja Karpackie Centrum Zielonej Turystyki z siedzibą w Ustrzykach Górnych i miejscowości Snina (Słowacja) organizuje projekty związane z wyjazdami studyjnymi i imprezami (np. Karpackie Dni Zielonej Turystyki).

Bieszczady są dobrym miejscem do uprawiania narciarstwa biegowego. Na obszarze BdPN nie ma wydzielonych nartostrad, ale do wędrówek narciarskich można wykorzystać istniejącą sieć znakowanych szlaków pieszych.

Do atrakcji turystycznych słowackiej części regionu należy zaliczyć również zbiornik wodny Starina (źródło wody pitnej dla wschodniej Słowacji) oraz unikatowe drewniane cerkwie z XVII i XVIII w. wpisane do rejestru zabytków. Znajdują się one m.in. w miejscowościach: Topoľa, Uličské Krivé, Ruský Potok i Jalová. Jednym ze sposobów promowania architektury sakralnej jest włączenie ich do tzw. Karpackiego Szlaku Architektury Drewnianej.

Po stronie słowackiej nie ma żadnych znaczących ośrodków narciarskich (narciarstwo zjazdowe). Nieliczne narciarskie trasy biegowe, zwykle nieutrzymane.

Peryferyjne położenie i przyrodnicza atrakcyjność regionu, mały ruch samochodowy i istniejące drogi w okolicy zbiornika wodnego Starina, na których ograniczony jest wjazd dla samochodów, stwarzają odpowiednie warunki do rozwoju turystyki rowerowej. Turyści rowerowi korzystają najczęściej z dwóch oznakowanych tras rowerowych: Zielony rower (*Zelený bicykel*) i Trasa ikon (*Chodník ikon*).

Według danych GUS w gminie Cisna (analizowany obszar *case study* po stronie polskiej) znajduje się 31 obiektów zbiorowego zakwaterowania o łącznej liczbie 1655 miejsc noclegowych (2010 r.). Obie wartości są dużo zaniżone. Według bazy danych o noclegach w gminie Cisna, zamieszczonej na oficjalnej stronie internetowej tej gminy wiadomo, że do dyspozycji turystów pozostaje 169 obiektów zakwaterowania – 74,5% stanowią obiekty zaklasyfikowane do kategorii „agroturystyka” oraz „kwatery prywatne”. Najwięcej obiektów znajduje się w miejscowościach: Cisna (49), Wetlina (39) oraz Smerek (17). Według oficjalnych danych, w 2010 r. w obiektach zbiorowego zakwaterowania nocowało łącznie ponad 35,5 tys. turystów.

Według danych Urzędu Statystycznego Republiki Słowackiej, w 2009 r. w okresie Snina, w którego skład wchodzi wyznaczony obszar, znajdowało się

11 obiektów noclegowych z 1377 łózkami. Korzystało z nich ponad 5 tys. turystów, którym w sumie udzielono 10,7 tys. noclegów (średnio 2 noclegi na pobyt). Stopień wykorzystania miejsc noclegowych wynosi zaledwie około 2%.

Baza noclegowa jest niedostatecznie rozwinięta. Wykorzystanie istniejącej infrastruktury, często o bardzo niskim poziomie jakości świadczonych usług (relacja ceny do jakości) jest niewielkie.

#### 4.4. ROLA TURYSTYKI W DOKUMENTACH I OPRACOWANIACH STRATEGICZNYCH

W *Programie Operacyjnym Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska-Republika Słowacka* jedną z osi priorytetowych jest rozwój społeczno-gospodarczy obszaru pogranicza, którego elementem jest współpraca transgraniczna w zakresie turystyki. W dokumencie zakłada się, że turystyka, sport i rekreacja mogą, w dłuższej perspektywie, stać się głównym czynnikiem rozwoju pogranicza polsko-słowackiego. Współpraca transgraniczna postrzegana jest jako czynnik wzrostu liczby miejsc pracy w turystyce. Program zakłada wspieranie wspólnych projektów w zakresie ekoturystyki, agroturystyki, turystyki uzdrowiskowej, transgranicznych produktów turystycznych, budowy infrastruktury turystycznej, bezpieczeństwa i ratownictwa. W dokumencie zwrócono uwagę na ważną rolę turystyki i jej powiązania z innymi sferami działań, tj. ochroną dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego oraz poprawą dostępności komunikacyjnej. Współpraca między polskimi i słowackimi podmiotami postrzegana jest jako czynnik obopólnych korzyści dla regionalnej i lokalnej gospodarki turystycznej.

##### 4.4.1. TURYSTYKA W OGÓLNOKRAJOWYCH DOKUMENTACH POLSKICH

W *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (2011)* turystyce poświęca się niewiele uwagi, niemniej jednak ważnym założeniem, z punktu widzenia trwałego rozwoju obszarów turystycznych bazujących na atrakcyjności przyrodniczej, jest ograniczanie presji na obszary najcenniejsze i intensyfikacja rozwoju obszarów sąsiednich, do której narzędziem ma być planowanie terytorialnych systemów rekreacyjnych. Wydaje się, że ta kwestia szczególnie odnosi się do pogranicza polsko-słowackiego, gdzie istnieją duże dysproporcje w intensywności ruchu turystycznego i konieczne są wieloletnie programy działań, mające na celu optymalizację wykorzystania turystycznego obszarów karpaccich. W *Krajowej Strategii Ochrony i Umiarkowanego Użytkowania*



*Różnorodności Biologicznej* (2007) rosnącą presję turystyczną na obszary cenne przyrodniczo wskazano jako jedno z najważniejszych zagrożeń bioróżnorodności w Polsce, natomiast nadmierna presja turystyki na przyrodę Tatr została uznana w Strategii Rozwoju Kraju za jeden z podstawowych problemów ekologicznych województwa małopolskiego. Opracowanie i upowszechnienie zasad rozwoju turystyki na takich obszarach oraz „proekologiczna” promocja i edukacja turystów i usługodawców mają, według *Krajowej Strategii Ochrony i Umiarkowanego Użytkowania Różnorodności Biologicznej* (2007), być narzędziami zapobiegania zmniejszaniu bioróżnorodności. Wydaje się, że są tu konieczne działania zdecydowane i instrumenty o realnej mocy prawnej, gdyż efekty działań miękkich mogą nastąpić zbyt późno.

Podstawowym dokumentem polityki turystycznej państwa na lata 2008–2015 są *Kierunki rozwoju turystyki do 2015 r.* W zaproponowanym układzie obszarów priorytetowych, celów i działań, uwzględniono kwestie turystyki na obszarach przygranicznych oraz współpracy regionów przygranicznych w zakresie turystyki w ramach czterech celów operacyjnych, tj. infrastruktury turystycznej, wiodących typów turystyki, integracji oferty turystycznej regionów i marketingu.

Wśród siedmiu wiodących typów turystyki, które mają stanowić strategiczne kierunki jej rozwoju w Polsce, wymienia się „turystykę w strefach przygranicznych”. Należy zaakcentować, że autorzy dokumentu wymieniają południowe i wschodnie tereny przygraniczne jako te, na których rozwój turystyki ma być szczególnie wspierany. Ranga turystyki na obszarach przygranicznych w systemie strategicznego planowania turystyki wydaje się zatem wysoka. Uznaje się tym samym jej istotną rolę w gospodarce turystycznej Polski. W turystyce transgranicznej dostrzega się możliwość stworzenia i rozwoju produktów, które mogą mieć strategiczne znaczenie dla polskiej turystyki. Wskazuje się na potrzebę transgranicznej integracji proturystycznych przedsięwzięć, w tym tworzenie wspólnej oferty, podejmowanie wspólnych działań w zakresie specjalistycznej infrastruktury turystycznej, opracowanie transgranicznych projektów promocyjnych. Postulat wspierania wspólnych działań akcentuje się zwłaszcza w przypadku euroregionów. W analizowanym dokumencie rządowym nie wymienia się *explicite* pogranicza polsko-słowackiego w kontekście turystyki, gdyż jest to z założenia dokument ogólny, nieodnoszący się do poszczególnych regionów turystycznych. Niemniej, na podstawie wskazywanego przez autorów istotnego znaczenia turystyki przygranicznej i transgranicznej m.in. na obszarach południowej Polski, można wnioskować, że znaczenie tego obszaru w polskiej turystyce jest dostrzegane.

#### 4.4.2. TURYSTYKA W OGÓLNOKRAJOWYCH DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH REPUBLIKI SŁOWACKIEJ

W Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego Republiki Słowackiej (*Národná stratégia regionálneho rozvoja SR*, 2010) rozwój infrastruktury i produktów turystycznych stawia się między priorytetami dotyczącymi zwiększenia konkurencyjności kraju, w powiązaniu ze specyfiką regionów i ich bogactwa kulturowego i przyrodniczego. Wykorzystanie dziedzictwa kulturowego w rozwoju turystyki ma perspektywy zwłaszcza w obszarach wiejskich, głównie w kraju preszowskim. Zwraca się jednak uwagę na respektowanie ograniczeń funkcjonalnego wykorzystania obszaru w kontekście ochrony środowiska naturalnego. W związku z tym wspomina się o istotności współpracy na poziomie UE za pośrednictwem wspólnych ram instytucjonalnych. Jako barierę dalszego rozwoju wskazuje się przede wszystkim niezadowalającą koncepcję marketingową i niewystarczający poziom współpracy między podmiotami działającymi w branży turystycznej.

Dużą rolę w rozwoju regionalnym przypisano rozwojowi turystyki kulturowej, zapominając o turystyce górskiej, niezwykle ważnej dla całego pogranicza polsko-słowackiego.

W koncepcji Rozwoju Przestrzennego Słowacji (*Koncepcia územného rozvoja Slovenska*, 2001) krótko analizowane są wszystkie formy turystyki z uwagi na możliwości rozwoju turystyki przyjazdowej, której warunkiem jest jednak lepsza promocja i dostępność turystycznych destynacji. W aktualizacji dokumentu z 2009 r. szczególną uwagę zwrócono na połączenie turystyki uzdrowiskowej i centrów *wellness* z turystyką zimową (narciarstwo).

Dużym wsparciem rozwoju ośrodków turystycznych są środki z funduszy europejskich ujęte w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia na lata 2007–2013 (*Národný strategický referenčný rámec 2007–2013*, 2007). Zwrócono uwagę na priorytetowe działania w stosunku do tych ośrodków tj. dążenie do ich całorocznego wykorzystania oraz ich koncentracji przestrzennej, głównie w krajach: preszowskim, żylińskim i bańskobystrzyckim. Mało uwagi poświęca się turystyce krajowej. Mimo ogólnego wzrostu liczby turystów i liczby udzielonych noclegów średni czas pobytu staje się coraz krótszy, co może być wynikiem sposobu sprzedaży usług turystycznych (indywidualnie a nie w „pakietach”). Dostrzega się potrzebę lepszego wykorzystania istniejącego potencjału przyrodniczego m.in. w celach rozwoju sportów zimowych.

W Programie Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska–Republika Słowacka 2007–2013 (*Program cezhraničnej spolupráce Poľsko-SR 2007–2013*, 2007) wymienia się wschodnią część pogranicza polsko-słowackiego jako obszar o niewykorzystanym potencjale turystycznym. Możliwości

rozwoju turystyki są definiowane względnie jednostronnie, jako „wytworzenie nowej, większej i lepszej oferty hotelowej”, zaś zagrożeniem może być osłabienie konkurencyjnej pozycji regionu, w wyniku dynamicznie się rozwijających usług turystycznych w innych regionach. W dokumencie zwrócono uwagę na niższy stopień wykorzystania istniejącej infrastruktury turystycznej na Słowacji niż w Polsce.

Ważnym dokumentem z punktu widzenia rozwoju regionalnego jest Regionalizacja Ruchu Turystycznego na Słowacji (*Regionalizácia cestovného ruchu v SR*, 2005). Dokonana kategoryzacja regionów turystycznych i ocena ich potencjału w kontekście ruchu turystycznego oraz zdefiniowanie celów rozwojowych pozwala na pewną hierarchizację przyszłych działań. Regiony turystyczne zostały wyznaczone głównie na podstawie specyfiki kulturalno-historycznej i przyrodniczej, dlatego ich granice nie pokrywają się z podziałem administracyjnym Słowacji. Jako regiony o znaczeniu międzynarodowym wskazano regiony: Liptowski, Tatrzański i Górne Poważe. W perspektywie długookresowej duży potencjał współpracy międzynarodowej mają zachodnie Kysuce (tylko z Czechami), Tatry Zachodnie i północny Spisz (Pieniny i okolice miasta Stará Ľubovňa).

W Nowej Strategii Rozwoju Turystyki do 2013 r. (*Nová stratégia rozvoja CR do 2013*, 2006) podkreśla się duże wsparcie dla rozwoju wielkich ośrodków narciarskich i zlokalizowanych tam inwestycji towarzyszących. Jednocześnie powinno się propagować rozwój innych form turystyki (m.in. agroturystyka, turystyka rowerowa).

W Narodowej Strategii Rozwoju Zrównoważonego (*Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja*) (2001) dotychczasowy rozwój ruchu turystycznego ocenia się wprawdzie jako wysoce nieefektywny (ze względu na niską jakość usług), ale zauważa się jednocześnie duże możliwości realizacji celów rozwoju zrównoważonego. Podkreśla się, że pod pewnymi warunkami (ukierunkowanie na krajowy ruch turystyczny, aktywne formy turystyki w przypadku turystów zagranicznych, wsparcie małych i średnich przedsiębiorstw szeroko rozumianej branży turystycznej) sektor turystyczny może dać impuls zmian na drodze do zrównoważonego rozwoju gospodarczego.

Ważnym dokumentem dotyczącym podstaw pomocy rozwoju turystyki w Republice Słowackiej jest ustawa numer 91/2010. Zgodnie z tą ustawą rozpoczęło się tworzenie regionalnych i wojewódzkich organizacji turystycznych. Celem ich funkcjonowania, w kontekście regionalnych organizacji turystycznych, jest współpraca różnych podmiotów działających w sektorze turystycznym (gminy, przedsiębiorstwa), w celu uzyskania dofinansowania prowadzenia działalności turystycznej.

#### 4.4.3. TURYSTYKA W POLSKICH DOKUMENTACH REGIONALNYCH

##### Województwo śląskie

W Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego (SRWŚ 2010) ranga turystyki w układzie ustaleń strategicznych jest umiarkowanie wysoka. Zwiększenie atrakcyjności przestrzeni turystycznej uznano za jeden z kierunków działań, mających służyć osiągnięciu celu strategicznego jakim są „atrakcyjne warunki zamieszkania i wysoka jakość przestrzeni”. W SRWŚ na równi traktuje się wspieranie różnych form turystyki, w tym biznesowej, miejskiej i wiejskiej, kulturowej, specjalistycznej i innych. Wśród priorytetowych form nie znalazła się natomiast turystyka przygraniczna czy transgraniczna, mimo że wzrost jej znaczenia uznano za jeden z celów strategicznych w dokumencie wcześniejszym – Strategii Rozwoju Turystyki w Województwie Śląskim na lata 2004–2013 (SRTWŚ 2004), sprzed wstąpienia Polski do strefy Schengen.

W analizowanych dokumentach, wśród licznych planów wszechstronnego rozwoju turystyki bazującego na atrakcyjności przyrodniczej i kulturowej regionu, trudno doszukać się konkretnych, dużych, oryginalnych projektów, skoordynowanych na poziomie regionalnym, które miałyby koncentrować wysiłki regionalnych i lokalnych podmiotów. Obok licznych, drobiazgowo opisanych, ale standardowych form turystyki, które mają się rozwijać na obszarze pogranicza, rzadko pojawiają propozycje mniej typowe, np. rozwoju turystyki lotniczej w rejonie góry Żar, Skrzycznego i Ochodzitej (*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego*, 2004).

Autorzy SRWŚ przykładają dużą wagę do jakości środowiska przyrodniczego akcentując podrzędność funkcji turystycznej wobec ekologicznej na obszarach prawnie chronionych i wskazując na potrzebę tworzenia nowych produktów turystycznych odciążających najintensywniej wykorzystywane turystycznie tereny. Podkreśla się również konieczność uwzględniania wymogów środowiskowych przy rozbudowie infrastruktury transportu. Ustalenia PZPWŚ również wskazują na priorytetowe znaczenie ochrony walorów przyrodniczych, w tym ochrony przed nadmiernym inwestowaniem turystycznym na terenach górskich. Powstają jednak wątpliwości co do spójności zapisów w tych dokumentach. Postulaty niwelowania presji turystyki na obszary najcenniejsze przyrodniczo są sprzeczne z planami rozwoju turystyki biznesowej, kongresowej i narciarskiej na tych obszarach (te formy turystyki wiążą się z budową dużych obiektów hotelarskich, zagospodarowaniem nowych stoków, wzmożonym ruchem pojazdów itd.).

Współpraca międzyregionalna i międzynarodowa, w tym transgraniczna, jest jednym ze strategicznych kierunków polityki regionalnej. W Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego (SRWŚ) dostrzega się znaczenie współpracy ze Słowacją i Czechami, która powinna odbywać się na różnych płaszczyznach.

Wśród wymienianych pól współpracy nie znalazła się jednak turystyka. W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego (PZPWŚ) wymienia się dziedzinę planowania i zagospodarowania przestrzennego jako pożądanego obszaru współpracy transgranicznej, w tym w zakresie turystyki i transportu. Natomiast w analizie SWOT Strategii Rozwoju Turystyki w Województwie Śląskim (SRTWŚ) współpracę z Czechami i Słowacją uznaje się za szansę rozwoju turystyki, choć z drugiej strony do zagrożeń zaliczono konkurencję ze strony regionów leżących po drugiej strony granicy. Mając na uwadze skomplikowane relacje we współczesnej gospodarce turystycznej, konkurencja i współpraca okazują się zjawiskami naturalnie współistniejącymi, ale w analizie SWOT, która ma służyć ustalaniu hierarchii kierunków działań, przydałoby się bardziej zdecydowane stanowisko.

W SRTWŚ, podstawowym dokumencie polityki turystycznej, nie przywiązuje się dużej wagi do współpracy w zakresie turystyki ze Słowacją (to samo dotyczy Czech). Wśród szeregu działań mających służyć rozwojowi turystyki przygranicznej i tranzytowej, bardzo niewielkie znaczenie mają działania wspólne (wspomina się o możliwości tworzenia tranzytowych szlaków krajoznawczych i promocji walorów euroregionów, co pośrednio można wiązać ze współpracą transgraniczną). Autorzy SRTWŚ akcentują raczej działania mające przyciągnąć na obszary przygraniczne turystów zza granicy, niż tworzenie transgranicznych, wspólnych polsko-słowackich produktów turystycznych. Mimo iż turystyczna strategia została uchwalona w roku wstąpienia Polski i Słowacji do UE, z perspektywą wstąpienia do strefy Schengen w ciągu kilku lat (co było czynnikiem sprzyjającym planowaniu wspólnych inicjatyw), kwestia proturystycznej współpracy została potraktowana marginalnie. Współpracę polsko-słowacką w zakresie turystyki wymienia się natomiast w PZPWŚ, postulując głównie rozwój szlaków turystycznych i infrastruktury narciarskiej.

Mimo nie do końca entuzjastycznego podejścia do współpracy transgranicznej w zakresie turystyki zawartego w dokumentach samorządu regionalnego, warto wspomnieć o euroregionie „Beskidy”<sup>14</sup>, w którego strategii wspólne kierunki działań polsko-słowacko-czeskich w zakresie turystyki uznano za ważne pola integracji.

Zaskakujące jest, że turystyka tranzytowa, o niewielkim znaczeniu dla lokalnej gospodarki turystycznej (wiąże się z krótkotrwałymi pobytami i negatywnymi konsekwencjami wzmózonego ruchu pojazdów – w tym ciężarowych, co dostrzegają autorzy tekstu), została włączona do strategicznych kierunków rozwoju turystyki.

---

<sup>14</sup> W obręb euroregionu „Beskidy” wchodziły obszary powiatów województwa śląskiego: żywieckiego, bielskiego, pszczyńskiego i Bielska-Białej.



## Województwo małopolskie

Turystyka ma bardzo wysoką rangę w polityce społeczno-gospodarczej i przestrzennej województwa małopolskiego. „Wysoka atrakcyjność Małopolski w obszarze przemysłów czasu wolnego dzięki wykorzystaniu potencjału dziedzictwa regionalnego i kultury” jest jednym z celów strategicznych zawartych w Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego (SRWM 2007, 2010)<sup>15</sup>. Oczekuje się, że tzw. przemysły czasu wolnego będą miały duży udział w gospodarce regionu. Najwięcej uwagi poświęca się turystyce bazującej na zasobach kulturowych, które są wprawdzie niezwykle bogate, ale specyfika regionu na mapie turystycznej Polski polega przede wszystkim na unikatowej atrakcyjności przyrodniczej. Dość niepokojące jest założenie, że wsparcie ma się koncentrować na obszarach o największych walorach, aby jak najpełniej wykorzystać, w sensie ekonomicznym, ich potencjał. Może to prowadzić do zwiększania intensywności ruchu turystycznego tam, gdzie już przekracza on progi chłonności i w efekcie do degradacji przyrodniczej. Z drugiej zaś strony, w SRWM słusznie postuluje się „rozprowadzenie” ruchu turystycznego w regionie i wykorzystanie specyficznych walorów w różnych jego częściach. Trudno o jednoznaczną interpretację obu tych zapisów.

Wśród kilku wiodących form turystyki w regionie, które mają decydować o przewadze konkurencyjnej Małopolski, wymienia się w SRWM turystykę przygraniczną, a w dokumencie Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego Województwa (KZPWM 2004) – turystykę transgraniczną. Natomiast według dokumentu Kierunki Rozwoju Turystyki dla Województwa Małopolskiego (KRTWM 2008) turystyka przygraniczna i tranzytowa ma być jednym z markowych produktów i głównych kierunków rozwoju turystyki. Integracja z regionami słowackimi ma wysoką rangę w analizowanych dokumentach. Jest ona jednym z siedmiu głównych obszarów polityki przestrzennej województwa. Rozwój międzynarodowej współpracy terytorialnej jest jednym z kierunków działań w SRWM, choć, co zaskakujące, nie wspomina się w niej o euroregionach<sup>16</sup>. Z tego można wnioskować, że nie odgrywają one, według autorów, priorytetowej roli w kształtowaniu współpracy transgranicznej. Natomiast stowarzyszenia, będące formą prawną funkcjonowania euroregionów „Tatry” i „Beskidy”, podkreślają w swoich strategiach rozwojowych znaczenie wielowymiarowej integracji polsko-słowackich działań w kształtowaniu funkcji turystycznej pogranicza.

---

<sup>15</sup> W opracowaniu wykorzystano zarówno Strategię z roku 2007, jak i projekt nowej strategii, w którym podstawowe aspekty dotyczące turystyki pozostały niezmienione.

<sup>16</sup> Na obszarze woj. małopolskiego funkcjonują dwa euroregiony: „Tatry”, obejmujący tereny powiatów: tatrzańskiego, nowotarskiego, nowosądeckiego, limanowskiego i gorlickiego, oraz „Beskidy”, obejmujący częściowo powiaty: wadowicki, suski, oświęcimski, myślenicki.



Położenie przy granicy państwa traktowane jest zatem w dokumentach strategicznych i planistycznych poziomu regionalnego jak potencjał do rozwoju turystyki. Wydaje się jednak, że w przypadku Małopolski, dysponującej tak szerokimi zasobami przyrodniczymi i kulturowymi, stanowiącymi podstawę gospodarki turystycznej, umieszczenie wśród priorytetów turystyki tranzytowej nie jest optymalnym rozwiązaniem. Integracja działań polsko-słowackich w zakresie turystyki powinna mieć miejsce na kilku płaszczyznach: transportu (ujednoczenie standardu dróg, budowa sieci parkingów), oferty turystycznej (integracja szlaków turystycznych i tworzenie szlaków międzynarodowych) oraz promocji (KRTWM, 2008). Autorzy dokumentu proponują transgraniczne produkty, np. Karpacka Mapa Przygody czy Szlak Przemysłu Naftowego, ale niestety poza nazwami, brakuje jakichkolwiek informacji na ich temat. W tak specjalistycznym dokumencie jak regionalna strategia rozwoju turystyki, pożądane byłoby zawarcie programów działań w zakresie budowania konkretnych produktów o znaczeniu ponadlokalnym.

Wielowymiarową integrację przestrzenną pogranicza postuluje się w KZPWM – duża część proponowanych pól integracji dotyczy bezpośrednio lub pośrednio turystyki (transport, ochrona przyrody). Zwraca się uwagę m.in. na to, aby nie dopuścić do przeinwestowania ośrodków i obszarów turystycznych. Interesującym rozwiązaniem jest proponowane tworzenie związków międzygminnych na rzecz zagospodarowania turystycznego, co w pierwszej kolejności powinno mieć miejsce w dolinie Popradu. Nowym pomysłem w zakresie infrastruktury komunikacyjnej jest propozycja lekkiej kolejki z Nowego Targu do miejscowości Tatranská Lomnica i Tvrdošín. Byłby to ważny krok w kierunku integracji pogranicza i rozbudowy transportu przyjaznego środowisku. Można się spodziewać, że byłoby to przedsięwzięcie trudne do realizacji ze względów finansowych i technicznych, o ile w ogóle opłacalne. W dokumencie wymienia się także możliwość adaptacji infrastruktury przejść granicznych na cele turystyczne. Poza tym wskazuje się dość standardowe działania: współpracę ośrodków bliźniaczych, tworzenie pieszych i rowerowych szlaków transgranicznych.

### **Województwo podkarpackie**

Turystyka jako gałąź gospodarki ma umiarkowanie wysoką rangę w planowaniu strategicznym województwa podkarpackiego. Turystyka jako czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego to wprawdzie priorytet w ramach jednego z celów strategicznych Strategii Rozwoju Województwa Podkarpackiego (2010) (SRWP, 2010)<sup>17</sup>, ale wszystkich priorytetów jest aż 30. Naczelną ideą jest podniesienie konkurencyjności produktu turystycznego: od agroturystyki

---

<sup>17</sup> Strategię uchwalono w 2006 r., natomiast w 2010 r. przyjęto jej zaktualizowaną wersję.

po turystykę biznesową. Na podstawie dokumentu trudno jest wnioskować o spójnym pomysle na rozwój turystyki, zwłaszcza że w SRWP nie ma przestrzennego ukierunkowania wskazywanych postulatów. Można odnieść wrażenie, że niemal wszystkie formy turystyki i działania je wspierające stanowią przedmiot planu strategicznego. W Planie Przestrzennego Zagospodarowania Województwa Podkarpackiego (PZPWP 2002) turystyce poświęca się wprawdzie dość dużo miejsca, ale równie szczegółowo przedstawia się też inne zadania rozwojowe. Turystykę wiąże się ze zwiększaniem konkurencyjności regionu i aktywizacją gospodarczą w celu równoważenia rozwoju i poprawy jakości życia. Niemniej jednak celem polityki przestrzennej jest nie tylko aktywne wykorzystanie turystycznych przestrzeni, ale też jej ochrona, w tym także ochrona wartości kulturowych regionu.

Strefy rozwoju turystyki, wypoczynku i funkcji uzdrowiskowej są jednym z sześciu typów stref polityki przestrzennej, wyróżnionych w PZPWP (strefy te są pofragmentowane i nierozłączne). Strefy turystyczne wyznaczono łącznie na bardzo dużej powierzchni województwa w obrębie pięciu obszarów: południowego (obejmującego góry i część Pogórza Karpackiego), wschodniego, północno-wschodniego, środkowego oraz obszaru dolin Wisły i Dolnego Sanu. W zasięgu pogranicza polsko-słowackiego znajduje się strefa południowa i część wschodniej, gdzie postuluje się rozwój licznych form turystyki: przyrodniczą, agroturystykę, specjalistyczną, miejską i kulturową, przygraniczną i tranzytową, biznesową i konferencyjną. Przestrzenne warunki do rozwoju tych zróżnicowanych form turystyki są odmienne i trudno jest pogodzić na tych samych, czy nawet sąsiadujących obszarach, formy turystyki bazujące na zupełnie innej infrastrukturze i innym typie atrakcyjności. Może to prowadzić do konfliktów przestrzennych. Racjonalne zaplanowanie układu przestrzennego rozwoju tych form turystyki ma dokonywać się w skali lokalnej, ale powinno być również skoordynowane na poziomie subregionalnym (tylko częściowo dokonano tego w omawianym dokumencie).

W PZPWP wymienia się ośrodki obsługi ruchu turystycznego, spośród których wyróżniono zaledwie cztery z nich (największe miasta) jako ośrodki o znaczeniu ponadregionalnym. Dość zaskakujące jest, że najważniejsze miejscowości turystyczne atrakcyjnych obszarów województwa (np. w Bieszczadach) mają mieć znaczenie najwyżej regionalne. Jest to sprzeczne z ogólnymi założeniami polityki województwa, zakładającej wzrost konkurencyjności na rynku krajowym gospodarki turystycznej regionu, bazującej przede wszystkim na atrakcyjności Karpat i Pogórza Karpackiego.

W SRWP nie poświęca się wiele uwagi współpracy ze Słowacją w dziedzinie turystyki. O znaczeniu inicjatyw w tym zakresie można wnioskować jedynie na podstawie stwierdzenia o konieczności wsparcia projektów turystycznych

bazujących na partnerstwie, w tym międzynarodowym. Turystykę przygraniczną wymienia się tylko w kontekście niedostatecznej liczby przejść granicznych i czasu oczekiwania na przekroczenie granicy (z Ukrainą). Mimo marginalnego potraktowania zagadnienia współpracy polsko-słowackiej w innych dokumentach zostaje ono rozwinięte. W PZPWP obszar przygraniczny stanowi odrębną strefę polityki przestrzennej (pokrywającą się w dużym stopniu ze strefą turystyczną), gdzie postuluje się współpracę transgraniczną w zakresie zagospodarowania przestrzennego, pozyskiwania środków zewnętrznych, ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego.

W SRTWP powiązaniom ze Słowacją poświęca się bardzo dużo miejsca. Wskazuje się na wiele możliwości współpracy, które mogą przynieść korzyści dla gospodarki turystycznej regionu, m.in. tworzenie klastrów transgranicznych, transgranicznych produktów turystycznych, organizacja wspólnych wydarzeń kulturalnych, wspólna promocja i informacja turystyczna, kształcenie kadr, pozyskiwanie środków zewnętrznych. Część proponowanych działań ukierunkowana jest na przyciągnięcie słowackiego turysty.

Słowacja postrzegana jest przede wszystkim jako podmiot współpracy, a przygraniczne położenie Podkarpacia – jako potencjał, który należy wykorzystać w rozwoju turystyki. Wzmocnienie ram tej współpracy stanowi euroregion Karpaty. Stowarzyszenie samorządów działające w ramach euroregionu wspiera polsko-słowacką integrację również w dziedzinie turystyki. W mniejszym stopniu traktuje się Słowację jak konkurencję na rynku turystycznym, co znajduje między innymi uzasadnienie w relatywnie słabym poziomie rozwoju infrastruktury turystycznej w sąsiadującej z Podkarpaciem części Słowacji. Niemniej jednak w analizie SWOT konkurencję ze strony sąsiadów uznano za potencjalne zagrożenie dla gospodarki turystycznej regionu.

W ramach SRTWP zaproponowano siedem kompleksowych produktów turystycznych w regionie, składających się z szeregu projektów i programów. Załedwie dwa z nich (uruchomienie pociągów retro na trasach karpackich i festiwal uzdrowisk karpackich) związane były ze współpracą polsko-słowacką.

#### 4.4.4. TURYSTYKA W SŁOWACKICH DOKUMENTACH REGIONALNYCH

##### **Kraj żyliński**

W Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego (*Národná stratégia regionálneho rozvoja*, 2010) zauważono istotną rolę turystyki w rozwoju gospodarczym kraju żylińskiego. Jednym ze strategicznych celów rozwoju jest oszacowanie i wzmocnienie wewnętrznego potencjału turystycznego, z włączeniem ochrony środowiska. Program Rozwoju Gospodarczego i Społecznego Kraju

Žylińskiego na lata 2007–2013 (*Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja ŽSK na roky 2007–2013*, 2007), poza kilkoma ogólnymi stwierdzeniami, nie wnosi żadnych konkretnych planów w sferze rozwoju sektora turystycznego.

Najbardziej kompleksowym dokumentem związanym z planowaniem rozwoju ruchu turystycznego w kraju żylińskim jest Strategia Rozwoju Ruchu Turystycznego Kraju Žylińskiego na lata 2007–2013 (*Stratégia rozvoja cestovného ruchu ŽSK pre roky 2007–2013*, 2007). Dokument dzieli obszar kraju na pięć regionów turystycznych (Górne Poważe, Kysuce, Orawa, Turec i Liptów) i na ich poziomie definiuje potencjały w kontekście różnych rodzajów ruchu turystycznego. Formuluje podstawy rozwoju turystyki dla każdego regionu, uwzględniając atrakcje i rodzaj turystów<sup>18</sup>, a także wyznacza cel strategiczny wobec każdego z tych obszarów. Główne priorytety rozwoju to: instytucjonalne ramy wsparcia rozwoju ruchu turystycznego, marketing, budowa infrastruktury turystycznej (w tym transportu) i tworzenie produktów turystycznych. W ramach tych priorytetów wymieniono konkretne działania (m.in. budowa sieci tras rowerowych, wspólnych tras tematycznych).

W Przestrzennym Planie Rozwoju Turystyki Kraju Žylińskiego (*Územný generel cestovného ruchu Žilinského kraja*, 2007) oceniono potencjał kraju żylińskiego z punktu widzenia całorocznej oferty turystycznej. Wskazano konkretne miejsca uważane za najlepsze do rozwoju nowych ośrodków turystycznych (m.in. Liptovská Osada–Liptovská Lúžna, Partizánska Ľupča, przedgórze Tatr Zachodnich i północno-zachodni brzeg zbiornika Liptovská Mara). Jednocześnie zwrócono uwagę na niewykorzystany potencjał turystyczny niektórych obszarów (m.in. na Orawie). Wskazane są również inne szczegółowe działania mające na celu rozwój gospodarczy kraju żylińskiego<sup>19</sup>. Nisko oceniono potencjał Žyliny jako ośrodka turystycznego, mimo dobrej dostępności transportowej. Zwrócono uwagę na możliwości rozszerzenia zimowej oferty turystycznej poprzez modernizację i powiększanie istniejących oraz budowę nowych ośrodków narciarskich (m.in. Terchová, Stráňavy, Zázrivá, Partizánska Ľupča, Liptovské Revúce, Nižná Boca, Vyšná Boca). W ramach rozwoju turystyki rowerowej rozważa się stworzenie zwartej i logicznie powiązanej sieci tras rowerowych, połączonych z trasami międzyzaro-

---

<sup>18</sup> Górne Poważe jako kombinacja atrakcji miejskich i wiejskich, Kysuce jako wiejski i narciarski raj, Orawa dla miłośników przyrody i tradycji, Turec jako wellness i kulturalna destynacja, a Liptów jako region z kompleksową ofertą turystyczną.

<sup>19</sup> Rewitalizacja uzdrowiska Turčianske Teplice; stworzenie „wakacyjnej wioski” w miejscowości Necpaly i Oščadnica; rozwój agroturystyki w regionie Kysuc; międzynarodowy rozwój obszaru Skalité–Seraffinov–Zwardoň; koncentracja oferty turystycznej w mieście Rajec; stworzenie produktu turystycznego z wykorzystaniem fenomenu Janosika (Terchová).

dowymi. Podkreślono konieczność podjęcia działań w celu zwiększenia atrakcyjności ośrodków uzdrowiskowych (m.in. Lúčky, Liptovska Kokava, Pavčina Lehota). Zwraca jednak uwagę fakt, że w dokumencie zabrakło odniesienia do dostępności transportowej omawianego obszaru.

### **Kraj preszowski**

W Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego (*Národná stratégia regionálneho rozvoja*, 2010) rozwój turystyki uznano za jeden ze strategicznych celów, który powinien być realizowany w kraju preszowskim. Istnieje ku temu doskonały potencjał przyrodniczy i kulturowy. Jednak trzeba zwrócić uwagę, że największy potencjał przyrodniczy koncentruje się w regionie tatrzańskim.

W Programie Rozwoju Gospodarczego i Społecznego Kraju Preszowskiego na lata 2008–2015 (*Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja PSK 2008–2015*, 2008) znalazł się również rozwój sektora turystycznego, ale oprócz niego wskazano jeszcze 14 innych priorytetów. Do działań w dziedzinie turystyki zaliczono: stworzenie i prowadzenie nowoczesnego, zintegrowanego systemu informacji turystycznej połączonego z systemem międzynarodowym, rewitalizację atrakcji turystycznych, podniesienie jakości produktów turystycznych, marketingu, kapitału ludzkiego, współpracy itp. Wyraźnie zaakcentowany jest brak odpowiedniej współpracy na poziomie międzynarodowym. Jako przyczyny podaje się m.in. brak wspólnej strategii, słabe zarządzanie działaniami międzynarodowymi, brak połączenia systemów informacyjnych, słabe połączenia komunikacyjne, nieefektywne korzystanie ze źródeł w ramach europejskich programów międzynarodowych. Na podstawie analizy dokumentu można zauważyć tendencję do dalszej koncentracji inwestycji w istniejących ośrodkach turystycznych, co może doprowadzić do pogłębiania różnic w rozwoju gospodarczym.

W aktualizacji Planu Zagospodarowania Przestrzennego Kraju Preszowskiego (*Územný plán Prešovského kraja*) z 2009 r. wśród priorytetów znalazła się potrzeba międzynarodowej współpracy z Polską w dziedzinie turystyki. Do szczegółowych działań zaliczono m.in. budowanie nowych kompleksowych ośrodków turystycznych przy jednoczesnym poszanowaniu środowiska przyrodniczego, wykorzystanie zlikwidowanego poligonu wojskowego Javorina do rozwoju turystyki, realizację drogowych tras turystycznych (np. Mała Tatrzańska Pętla, „Bałtycki korytarz” – tj. granica z Polską–Palota–Medzilaborce–Humenné; trasy rowerowe<sup>20</sup>), rozbudowa i modernizacja uzdrowisk (Vysoké Tatry, Bardejov, Vyšné Ružbachy).

<sup>20</sup> Podtatrzańska, Tatrzańska, Spiska – odgałęzienie północne, Szaryska, Wschodniokarpaska, Slanská, Nowa Pienińska, Toryská.

#### 4.5. PODSUMOWANIE

Turystyka jest jedną z najważniejszych dziedzin działalności gospodarczej na pograniczu polsko-słowackim. Liczba turystów przyjeżdżających na pogranicze przekracza 3,2 mln osób (ale szacunkowo jest większa i może osiągać nawet 5 mln osób). Występuje silna koncentracja ruchu turystycznego w regionie tatrzańskim, zarówno w Polsce jak i na Słowacji. Kolejnymi obszarami często odwiedzanymi są: Pieniny (m.in. spływ Dunajcem), Niżne Tatry, Mała i Wielka Fatra oraz zachodnia część Beskidów po polskiej stronie (Śląski i Żywiecki).

Turystyka na omawianym obszarze funkcjonuje w głównej mierze dzięki potencjałowi środowiska przyrodniczego, a szczególnie: zróżnicowanemu ukształtowaniu powierzchni, warunkom klimatycznym (pokrywa śnieżna), szacie leśnej, wodom powierzchniowym i podziemnym (m.in. wody mineralne i termalne) oraz wysokim walorom estetycznym krajobrazu. Obszar ma również wysokie walory kulturowe (zabytki architektury sakralnej i świeckiej, muzea, twórczość ludowa, miejsca pamięci narodowej). Organizowane są także masowe imprezy turystyczne.

Na polsko-słowackim pograniczu dominuje turystyka rekreacyjna (wypoczynkowa, turystyka piesza) oraz turystyka aktywna i specjalistyczna – głównie wędrówki górskie, a także taternictwo – turystyka rowerowa, sportów wodnych (kajakarstwo górskie), sportów zimowych (narciarstwo) oraz rozwijająca się w ostatnich latach turystyka jeździecka. Popularna jest również turystyka kulturowa (m.in. krajoznawcza, pielgrzymkowa oraz miejska turystyka kulturowa). Na obszarach wiejskich oraz na terenach o szczególnych walorach przyrodniczych rozwinięta jest turystyka wiejska i przyrodnicza, w tym głównie agroturystyka i ekoturystyka.

Na pograniczu funkcjonuje wiele ośrodków narciarskich, które są stale rozwijane. Obszar ten jest najważniejszym regionem do uprawiania sportów zimowych w obu krajach (w Polsce równie ważnym regionem są Sudety). Największe i najlepsze ośrodki w słowackiej części to: Jasná w Niżnych Tatrach, Vrátna w Małej Fatrze, Ružomberok-Malinô Brdo w Wielkiej Fatrze, Oščadnica-Veľká Rača w Beskidzie Kysuckim, Štrbské Pleso i Tatranská Lomnica w Tatrach Wysokich. Po polskiej stronie najlepiej rozwiniętymi ośrodkami narciarskimi są głównie: Zakopane, Szczyrk i Krynica-Zdrój (w mniejszym stopniu Korbiefów) oraz powstałe w ostatnich latach, m.in.: Bukowina Tatrzańska, Białka Tatrzańska, Wierchomla Mała, Piwniczna-Sucha Dolina oraz Zawoja. Duże znaczenie mają także uzdrowiska. Po stronie polskiej największe skupisko uzdrowisk znajdują się w Beskidzie Sądeckim (np. Krynica-Zdrój, Piwniczna-Zdrój). Po stronie słowackiej są one rozmieszczone bardziej równomiernie.



Pogranicze polsko-słowackie jest bogate w źródła termalne (Lúčky, Turčianske Teplice, Bešeňová, Rajecké Teplice, Lučivná, Vyšné Ružbachy, Bardejov). Na ich bazie powstały na Słowacji duże kąpieliska (aquaparki), m.in. Tatralandia Liptovský Mikuláš, Aquacity Poprad, Meander Thermalpark Oravice, AquaRelax Dolný Kubín). Po stronie polskiej baseny termalne są nową formą zagospodarowania turystycznego i zaczęły powstawać dopiero w ostatnich latach (Bukowina Tatrzańska, Poronin, Zakopane).

## 5. PERCEPCJA OBECNEGO STANU ORAZ POTRZEB ZMIAN TURYSTYKI I DOSTĘPNOŚCI OBSZARU POGRANICZA

W niniejszym rozdziale przedstawiono wyniki badań kwestionariuszowych. Przeprowadzono dwa badania, z których jedno było skierowane do przedstawicieli przygranicznej administracji lokalnej, a drugie do turystów (jeżdżących na obszar pogranicza polsko-słowackiego lub potencjalnych) zamieszkałych poza obszarem wąskiej strefy pogranicza (poza poziomem 2 prowadzonych badań).

Głównym celem pierwszego badania było uzyskanie informacji na temat postrzegania znaczenia turystyki (w tym jej rodzajów, atrakcji itp.) oraz roli dostępności transportowej dla obecnego i dalszego rozwoju turystyki na obszarze pogranicza polsko-słowackiego, z punktu widzenia osób odpowiedzialnych za rozwój, czyli głównie władz lokalnych. Zagadnienia jakie badano dotyczyły również współpracy transgranicznej, analizy lokalnych potrzeb w zakresie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej, barier oraz czynników wspierających rozwój turystyki oraz współpracy transgranicznej.

Drugie badanie miało służyć poznaniu percepcji funkcjonowania turystyki (w tym wyboru miejsc, długości dojazdu, pobytu i cen), a także znaczenia dostępności transportowej z punktu widzenia turystów.

### 5.1. POSTRZEGANIE POTENCJAŁU TURYSTYKI I DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ POLSKO-SŁOWACKIEGO POGRANICZA PRZEZ PRZEDSTAWICIELI SAMORZĄDÓW LOKALNYCH

Badana grupa obejmowała osoby, których decyzje mają wpływ na charakter i gospodarcze wykorzystanie obszaru pogranicza polsko-słowackiego. Kwestionariusze skierowano do dwóch grup respondentów tj.: a) przedstawicieli administracji lokalnej (wszystkie gminy i obce, które leżą w odległości maksymalnie 15 km od granicy państwowej<sup>1</sup>, czyli poziom 2 badań – por. rozdz. 1) oraz b) instytucji regionalnych (m.in. dyrekcje parków narodowych, różnego rodzaju organizacje i stowarzyszenia). Badanie trwało od września 2010 r. do marca 2011 r. W przypadku Polski, w ostatecznych wynikach nie uwzględniono kwestionariuszy z instytucji regionalnych ze względu na niską stopę zwrotów. W dalszej części analizy wykorzystano natomiast wyniki badań tej grupy respondentów w przypadku Słowacji (38 kwestionariuszy;

---

<sup>1</sup> Z punktu widzenia rzeczywistych kontaktów transgranicznych najważniejsze było rozpoznanie sytuacji i postrzeganie potencjału turystycznego oraz ocena dostępności transportowej w jednostkach przylegających do granicy polsko-słowackiej.

63% stopa zwrotów), ale jedynie jako pomoc w sferze interpretacyjnej niektórych zagadnień.

Do badań wykorzystano standaryzowany kwestionariusz, który najczęściej wypełniali pracownicy wydziałów promocji i rozwoju turystyki urzędów gmin w Polsce oraz starostowie gmin słowackich<sup>2</sup>. Łącznie z przygranicznego pasa gmin po stronie polskiej uzyskano 43 wypełnione kwestionariusze (92-procentowa stopa zwrotu). Mimo stałego monitoringu stanu zaawansowania prowadzonych badań stopa zwrotów po stronie słowackiej była dosyć niska i wyniosła 25% (37 kwestionariuszy) – jednocześnie należy podkreślić, że zwrot nastąpił z obców bardziej istotnych z punktu widzenia turystyki oraz, że niska stopa zwrotu wynika też ze znacznego rozdrobnienia obców, z których większość to jednostki bardzo małe (zamieszkałe nawet przez kilkaset osób).

#### 5.1.1. OCENA ROZWOJU GMIN PRZYGRANICZNYCH

W ramach ogólnej charakterystyki badanych miejscowości respondenci mieli za zadanie ocenić rozwój w pięciu kategoriach: infrastruktura transportowa, infrastruktura komunalna, turystyka, jakość życia oraz jakość środowiska naturalnego – przypisując każdej z kategorii wartość na skali opisowej (wyraźnie się rozwija, rozwija się, stagnuje, podupada i wyraźnie podupada).

Ogólne postrzeganie rozwoju badanych słowackich obców przez ich władze jest pozytywne we wszystkich kategoriach – największy odsetek stanowią odpowiedzi „rozwija się” (tab. 5.1). Najlepiej oceniana jest jakość środowiska naturalnego (prawie 60% respondentów określiło ten obszar jako „wyraźnie się rozwijający” lub „rozwijający się”). W relatywnie dużej liczbie miejscowości dobrze lub bardzo dobrze oceniana jest jakość życia i infrastruktura komunalna. Znaczną liczbę badanych miejscowości w każdej z kategorii oceniono jako stagnujące (najwięcej w kategorii turystyka, infrastruktura transportowa oraz infrastruktura komunalna). Najbardziej negatywnie respondenci postrzegają stan infrastruktury transportowej. Negatywne postrzeganie rozwoju turystyki najczęściej jest związane z peryferyjnym położeniem geograficznym (np. obszar Zamagurza).

Przedstawiciele organizacji regionalnych bardziej pozytywnie oceniali stan rozwoju regionu przygranicznego (rozumianego jako cały kraj żyliński i preszowski) niż władze obców, co wynika z szerszego postrzegania problemów przez przedstawicieli instytucji regionalnych. Dotyczy to głównie rozwoju infrastruktury transportowej i jakości życia mieszkańców na analizowanym obszarze

---

<sup>2</sup> Formularze zostały rozesłane pocztą. Następnie, w celu osiągnięcia wyższej stopy zwrotu, te same formularze rozesłano drogą elektroniczną (e-mail). Przebieg badania monitorowano telefonicznie.

Tabela 5.1. Ocena rozwoju gmin i obców położonych na pograniczu słowacko-polskim (odpowiedzi w %)

Kategorie	Infrastruktura techniczna				Turystyka		Jakość środowiska naturalnego		Jakość życia mieszkańców	
	transportowa		komunalna							
	PL	SK	PL	SK	PL	SK	PL	SK	PL	SK
Wyraźnie się rozwija	18,6	5,4	27,9	10,8	32,6	2,7	27,9	2,7	29,6	2,7
Rozwija się	60,5	40,5	60,5	43,2	55,8	40,5	55,8	56,8	61,3	51,4
Stagnuje	11,6	35,1	9,3	32,4	9,3	43,2	14,0	32,4	9,1	27,0
Podupada	2,3	16,2	0,0	0,0	2,3	5,4	0,0	2,7	0,0	13,5
Wyraźnie podupada	0,0	2,7	0,0	0,0	0,0	5,4	0,0	5,4	0,0	2,7
Brak odpowiedzi	7,0	0,0	2,3	13,5	0,0	2,7	2,3	0,0	0,0	2,7

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

(2/3 respondentów oceniło go pod tym względem jako „rozwijający się”). Tak samo pozytywnie postrzegany jest rozwój ruchu turystycznego. Najbardziej krytycznie oceniano stan środowiska przyrodniczego (przeważały odpowiedzi „stagnuje” i „stopniowo upada”).

Nieco inaczej przedstawia się sytuacja na terenie polskich gmin. Większość respondentów ocenia je jako wyraźnie „rozwijające się” lub „rozwijające się” we wszystkich kategoriach, przy czym najwięcej gmin oceniono w tej sposób w kategorii „jakość życia mieszkańców” (łącznie 93,0%) oraz „infrastruktura komunalna” i „turystyka” (88,4%) (tab. 5.1). Również w pozostałych kategoriach znaczny odsetek gmin po polskiej stronie granicy uzyskał wysokie oceny (79,1% infrastruktura transportowa, 83,7% jakość środowiska naturalnego). Oceny stagnujące przypisano od 9,3% do 14,0% gmin w każdej z badanych kategorii. Spośród badanych gmin po stronie polskiej tylko 2,3% podupada lub wyraźnie podupada ze względu na infrastrukturę transportową, aczkolwiek w tych gminach inne badane kategorie są na zadowalającym poziomie (infrastruktura techniczna, turystyka i jakość życia). Zły stan infrastruktury transportowej wskazano m.in. w Szczawnicy. Ponad 11,6% badanych gmin stagnuje lub nie rozwija się pod względem turystycznym (m.in. Baligród, Jabłonka i Poronin).

Ogólna ocena rozwoju badanych gmin i obców jest niższa po stronie słowackiej niż po polskiej. Na Słowacji o wiele częściej powtarzały się opinie wskazujące na stagnację gospodarczą. Różnica ta może wynikać m.in. z wielkości badanych jednostek, różnic w zakresie budżetu oraz uprawnień jakie posiadają

najniższe jednostki szczebla administracyjnego po obu stronach granicy. Żadna z badanych jednostek administracyjnych nie oceniła źle rozwoju infrastruktury komunalnej.

#### 5.1.2. ATRAKCYJNOŚĆ TURYSTYCZNA I ZNACZENIE TURYSTYKI DLA ROZWOJU BADANYCH GMIN I OBCÓW

Wśród atrakcji turystycznych najczęściej odwiedzanych przez turystów na terenie badanych jednostek administracyjnych lub w ich sąsiedztwie przede wszystkim wymieniano obiekty sakralne (23,3% odpowiedzi w Polsce i 35,1% na Słowacji), następnie atrakcje przyrodnicze (parki narodowe lub ich części, pomniki przyrody itp.; 18,6% w Polsce i 32,4% na Słowacji), a jako trzecie obiekty kulturowe i historyczne (odpowiednio 11,6% w Polsce i 10,8% na Słowacji).

Sporadycznie pojawiały się odpowiedzi wskazujące na atrakcje turystyczne położone po drugiej stronie granicy. Najczęściej wymienianą atrakcją przez słowackich respondentów było uzdrowisko Szczawnica, a przez polskich respondentów Tatrzański Park Narodowy (TANAP).

Zdaniem przedstawicieli badanych jednostek administracyjnych aż w 60% gmin i 71% obców znajdują się nieznanne atrakcje, które mogłyby przyciągnąć turystów. Wśród nich najczęściej wymieniane były obiekty sakralne (kościóły i kapliczki), przyrodnicze oraz obiekty o znaczeniu kulturowym i historycznym. W większości atrakcje te miały charakter lokalny i nie stanowiły istotnego potencjału podnoszącego atrakcyjność turystyczną badanych obszarów.

W badanych jednostkach administracyjnych, zarówno w Polsce jak i na Słowacji, dominuje turystyka piesza, a następnie rowerowa. Większość form turystyki jest reprezentowana w badanych jednostkach po obu stronach granicy. Wyjątkiem jest tzw. turystyka zakupowa, którą respondenci wskazali tylko na Słowacji (tj. przyjazdy Słowaków do Polski), oraz turystyka konna i religijna, którą wymieniali przede wszystkim Polacy. Nie oznacza to jednak, że tego typu aktywności nie mają miejsca w obu krajach. Należy pamiętać, że respondenci mieli tendencję do wskazywania najbardziej oczekiwanych zachowań turystycznych lub tych związanych z największymi atrakcjami danego obszaru.

Wśród wskazywanych przez słowackich respondentów aktywności turystycznych zaznacza się większy udział turystyki kulturowo-krajoznawczej, a po stronie polskiej nieznacznie częściej wymieniane są sporty zimowe, turystyka konna i agroturystyka.

Dla 68% badanych gmin turystyka ma istotne znaczenie w kontekście ich rozwoju. W przypadku Słowacji tylko 43% badanych obców uznało ten czynnik za istotny dla ich rozwoju gospodarczego. Taki wynik można tłumaczyć

tw. efektem skali w bardzo małych miejscowościach po stronie słowackiej, szczególnie tam, gdzie brak odpowiedniej infrastruktury turystycznej, ten rodzaj aktywności gospodarczej nie przynosi w ogóle dochodów lub są one bardzo niskie.

W ocenie polskich respondentów średnio 20% gospodarstw domowych w każdej z badanych gmin utrzymuje się głównie z turystyki. W badanej populacji są gminy, gdzie odsetek ten wynosi nawet 80–90% (np. Szczawnica, Czarna, Zakopane, Cisna, Bukowina Tatrzańska). Do grupy z niskim odsetkiem gospodarstw domowych utrzymujących się z turystyki należy około 68% badanych gmin. Po stronie słowackiej w ponad połowie badanych obców udział gospodarstw domowych utrzymujących się z turystyki nie przekracza 20%. W 35% obców wskazano, że gospodarstwa domowe nie czerpią żadnych dochodów z działalności turystycznej<sup>3</sup>. Z kolei są przypadki, że udział ten wynosi nawet 95% (np. Vysoké Tatry).

Należy pamiętać, że wyniki badania odzwierciedlają subiektywną ocenę respondentów nie popartą oficjalnymi danymi statystycznymi, gdyż tego typu statystyk ani gminy ani obce nie prowadzą.

W związku z rolą jaką turystyka odgrywa w życiu społeczno-gospodarczym badanych miejscowości respondenci zostali poproszeni o określenie, jakie działania mogą przyczynić się do jej dalszego rozwoju. Udzielone odpowiedzi skategoryzowane zostały w cztery grupy: poprawa infrastruktury turystycznej, poprawa infrastruktury transportowej, działania informacyjno-reklamowe oraz inne formy działania. Odpowiedzi dotyczące infrastruktury transportowej podzielono na dwie subkategorie dotyczące powiązań transgranicznych oraz infrastruktury krajowej.

W obu krajach poprawa infrastruktury turystycznej była najczęściej powtarzającą się odpowiedzią: 46% respondentów po stronie słowackiej i 57% po stronie polskiej uznaje tę formę wsparcia turystyki za najbardziej przydatną. Wśród polskich respondentów wskazujących na potrzebę rozwoju infrastruktury turystycznej, najczęściej pojawiała się sugestia rozbudowy bazy noclegowej (56% odpowiedzi w tej grupie). Drugą kategorią było wsparcie infrastruktury transportowej<sup>4</sup>, przy czym w Polsce odpowiedź ta pojawiała się znacznie rzadziej niż na Słowacji (odpowiednio 16,3% oraz 31,5%). W obu przypadkach infrastruktura transgraniczna (budowa nowych dróg i mostów

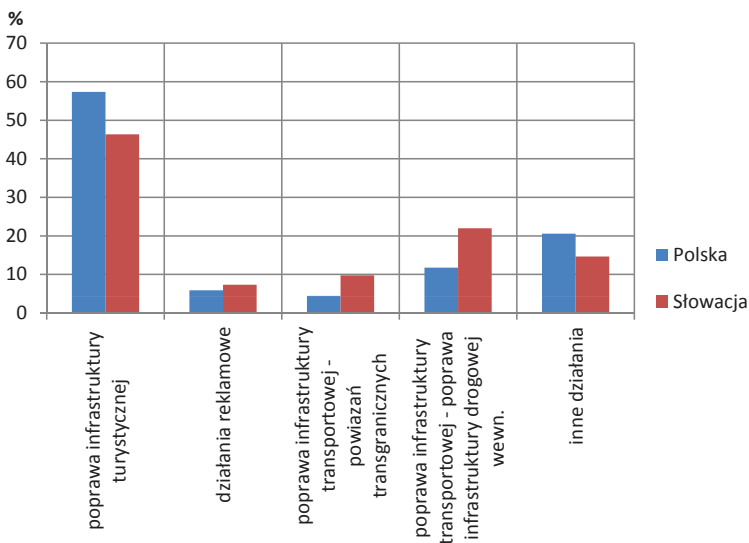
<sup>3</sup> Władze obców oceniają znaczenie zatrudnienia w turystyce znacznie gorzej niż respondenci z organizacji regionalnych. Z punktu widzenia tworzenia nowych miejsc pracy w turystyce znaczenie regionów jest większe niż znaczenie poszczególnych obców.

<sup>4</sup> Warto odnotować, że niektórzy respondenci wymieniali konkretne inwestycje drogowe – pojawiały się wśród nich drogi o znaczeniu międzynarodowym, krajowym, regionalnym, a nawet lokalnym.



oraz modernizacja istniejących, budowa nowych miejsc umożliwiających przekraczanie granicy) pojawiała się zaledwie w kilku procentach odpowiedzi (4,4% w Polsce i 9,7% na Słowacji). W powiązaniu ze słabymi ocenami jakie w późniejszych pytaniach uzyskiwała infrastruktura umożliwiająca przemieszczanie się pomiędzy obu krajami, może to wskazywać na niedostrzeżenie wzajemnego potencjału jaki tkwi w obszarach po obu stronach granicy.

Stosunkowo rzadko pojawiały się sugestie mające bezpośredni wpływ na stymulowanie działalności o charakterze turystycznym, związane np. z zagadnieniami organizacyjno-prawnymi (np. zmniejszenie podatków i opłat lokalnych lub ułatwienie rejestracji działalności, pomoc w reklamie).



Ryc. 5.1. Działania mogące przyczynić się do rozwoju turystyki w badanych gminach i obcach

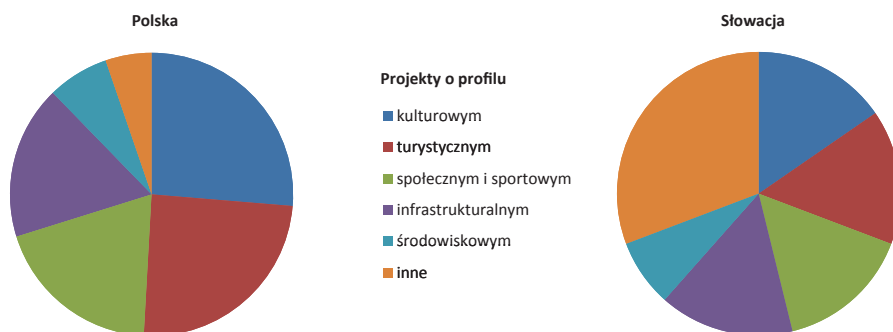
Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

### 5.1.3. WSPÓŁPRACA TRANSGRANICZNA

Współpracę badanych miejscowości z podmiotami położonymi po drugiej stronie granicy należy ocenić jako dobrą (ponad 75% respondentów po stronie polskiej oraz 52% po stronie słowackiej deklaruje taką współpracę). Istotnym czynnikiem determinującym współpracę transgraniczną jest bliskość granicy. Należy pamiętać, że badane gminy położone są w tzw. pasie przygranicznym (wyznaczonym na potrzeby projektu), przez co większość z nich, o ile nie graniczy bezpośrednio ze Słowacją, położona jest w odległości nie większej niż 15 km od granicy. Taka lokalizacja powoduje, że naturalnym partnerem do współpracy stają się miejscowości położone w sąsiedztwie,

nawet jeżeli są to miejscowości położone po drugiej stronie granicy. Wśród najczęściej powtarzających się powodów, dla których współpraca taka nie jest podejmowana, należy wymienić: brak środków finansowych, oddalenie od granicy oraz problemy wynikające z podejścia do współpracy (m.in. różnice w wyznaczaniu priorytetów). Respondenci na Słowacji zwracali również uwagę na problem kapitału ludzkiego i społecznego (miejscowości o małym potencjale demograficznym, zdeformowanej strukturze wiekowej – starzenie się społeczeństwa). Problemowy okazuje się również duży udział mniejszości romskiej, postrzeganej jako utrudnienie w rozwoju nie tylko turystyki, ale i współpracy transgranicznej.

Wśród realizowanych projektów transgranicznych w obu krajach jedną z liczniejszych grup stanowią projekty wspierające działalność o charakterze kulturowym (w Polsce 26%, na Słowacji 16%). Polegają one najczęściej na realizowaniu wspólnych przedsięwzięć promujących specyfikę lokalnej kultury, ochronie dziedzictwa kulturowego, ale również na organizowaniu wydarzeń, festiwali i koncertów. Druga grupa – to projekty wspierające działalność turystyczną (w Polsce 25%, na Słowacji 15%), m.in. modernizacja i budowa infrastruktury turystycznej (ośrodków turystycznych, ścieżek edukacyjnych i rowerowych, budowa domów współpracy polsko-słowackiej itp.), działania promujące atrakcje turystyczne danego obszaru (m.in. foldery, punkty informacyjne itp.). Trzecią grupą projektów są przedsięwzięcia o charakterze społecznym i sportowym (wymiana młodzieży, spotkania klubów sportowych itp.). W obu krajach podobny jest udział (ok. 15%) wspólnych projektów infrastrukturalnych (m.in. budowa lub remont dróg, sieci kanalizacyjnych). Szczególną grupą projektów realizowanych przez podmioty po obu stronach granicy jest współpraca mająca na celu ochronę przyrody. Odbывается ona m.in. w ramach programu Natura 2000 (poprawa stanu wód w rzece Dunajec i jej dopływach). Tego typu działania, na równi z działaniami wspierającymi



Ryc. 5.2. Polsko-słowackie projekty realizowane w badanych gminach i obcach  
Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

działalność kulturową, świadczą o odpowiedzialności lokalnych liderów za obszar oraz atrakcje naturalne stanowiące potencjał turystyczny.

Najczęściej wskazywaną odpowiedzią na temat czynników ułatwiających współpracę transgraniczną była bliskość geograficzna (tab. 5.2). Bardzo ważna, w opinii respondentów, jest również wspólna reklama i działania promocyjne oraz realizacja projektów. Wspólne działania skutkują wzmacnianiem współpracy i pozyskiwaniem nowych projektów. Ważnym elementem, który pojawił się po stronie słowackiej, są więzi społeczne (prywatne znajomości i powiązania rodzinne), dzięki którym inicjowane są działania o charakterze formalnym. Elementem ułatwiającym współpracę, który stosunkowo rzadko wymieniano, jest bliskość językowa i kulturowa. Trzeba zwrócić uwagę, że polscy respondenci wykazywali większą aktywność w zakresie udzielanych odpowiedzi.

Tabela 5.2. Czynniki ułatwiające współpracę transgraniczną\*

Czynniki	Polska	Słowacja
Bliskość geograficzna	90,7	46,0
Bliskość językowa i kulturowa	25,6	16,2
Wspólna reklama i wydawnictwa	58,1	10,8
Wzajemna współpraca/ wspólne projekty	51,2	18,9
Transgraniczna infrastruktura turystyczna	7,0	0,0
Finansowe wsparcie z UE	9,3	2,7
Dobra infrastruktura transportowa	23,3	5,4
Atrakcje turystyczne	0,0	5,4
Więzi społeczne	0,0	21,6
Inne	0,0	2,7

\* Na to pytanie można było wskazać więcej niż jedną odpowiedź.

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

Podstawową przyczyną utrudniającą współpracę transgraniczną jest według respondentów brak powiązań komunikacyjnych (tab. 5.3). Inną barierą jest słaba promocja i informacja turystyczna, czyli niedostateczne rozpoznanie obszaru po drugiej stronie granicy. Interesujący rozkład miały odpowiedzi dotyczące niechęci do współpracy, które deklarowane były znacznie częściej w odniesieniu do polskich partnerów. Na podstawie przeprowadzonego badania trudno jest ocenić przy jakiego typu współpracy pojawiało się to zjawisko. Aby wyjaśnić ten problem, niezwykle istotny z punktu widzenia wzajemnych relacji na szczeblu lokalnym, wskazane jest przeprowadzenie pogłębionych badań.

Tabela 5.3. Czynniki utrudniające współpracę transgraniczną\*

Czynniki	Polska	Słowacja
Duża odległość od granicy	9,3	2,7
Niechęć do współpracy	2,3	13,5
Słaba promocja i informacja turystyczna	48,8	24,3
Niewystarczająca współpraca instytucji	4,7	2,7
Niewystarczająca infrastruktura turystyczna	7,0	8,1
Niedostateczne finansowanie	2,3	8,1
Inna waluta	11,6	8,1
Różnice prawne	4,7	0,0
Niewystarczająca komunikacja publiczna	95,3	54,1
Inne	0,0	5,4

\* Na to pytanie można było wskazać więcej niż jedną odpowiedź.

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

Polscy turyści przebywający w polskiej części pogranicza częściej decydują się na przekroczenie granicy niż Słowacy nocujący w słowackiej części pogranicza, chociaż w obu przypadkach odsetek ten jest wysoki (78% w przypadku Polaków i 54% w przypadku Słowaków). Do najczęściej wymienianych lokalizacji odwiedzanych przez polskich turystów na Słowacji zalicza się: Bardejov, Oravice, Červený Kláštor i Słowacki Raj. Wśród rodzajów aktywności dominują pobyty w basenach termalnych i aquaparkach (ponad 68% odpowiedzi), atrakcje historyczno-kulturowe (30,2%) oraz sporty zimowe (21%). Słowacy najczęściej odwiedzają: Krynicy-Zdrój, Niedzicę, Zakopane, Nowy Targ i Kraków.

#### 5.1.4. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA

Główną przyczyną utrudniającą przemieszczanie się turystów między dwiema częściami pogranicza jest niewystarczająca dostępność tych obszarów (brak infrastruktury transportowej umożliwiającej przekraczanie granicy polsko-słowackiej, szczególnie w jej wschodnim odcinku) oraz brak odpowiedniej informacji o atrakcjach po drugiej stronie granicy.

Według respondentów zwiększenie liczby turystów korzystających z atrakcji po obu stronach granicy można osiągnąć poprzez poprawę połączeń komunikacyjnych (ponad 1/3 odpowiedzi) oraz infrastruktury transportowej<sup>5</sup>. Ponadto

<sup>5</sup> W przypadku Słowacji trzeba sobie uświadomić, że budowa autostrad może prowadzić do wyraźnego wzmocnienia peryferyjności większości małych przygranicznych miejscowości, wpływając negatywnie na liczbę turystów.

wskazywano na potrzebę podjęcia działań informacyjnych (ok. 30%) oraz powiększenia oferty zorganizowanych wyjazdów na Słowację (po stronie polskiej) i poprawy infrastruktury turystycznej umożliwiającej przekraczanie granicy (m.in. szlaki turystyczne i rowerowe).

Wśród możliwości dojazdu do badanych gmin i obców wszystkimi rodzajami transportu (zarówno z obszaru Słowacji i Polski) nieznacznie lepiej oceniane są możliwości dojazdu z kraju macierzystego, aczkolwiek średnia ocena dostępności po stronie polskiej jest wyższa niż po słowackiej (tab. 5.4). W opinii polskich respondentów badane gminy najlepiej dostępne są transportem prywatnym (samochodami osobowymi), dla turystów przyjeżdżających zarówno z Polski, jak i ze Słowacji, w następnej kolejności są połączenia autobusowe oraz inne formy transportu (tj. transport lotniczy, przemieszczenia piesze oraz rowerowe). Najgorzej oceniany jest transport kolejowy. Niskie oceny wynikają z braku powiązań kolejowych w większości badanych jednostek administracyjnych.

Tabela 5.4. Średnia ocena\* możliwości dojazdu do badanych gmin i obców

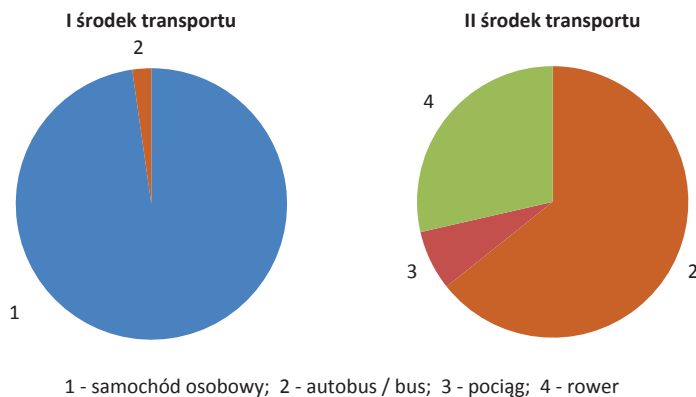
Dojazd do	z Polski				ze Słowacji			
	samochód osobowy	pociąg	autobus/ bus	inny	samochód osobowy	pociąg	autobus/ bus	inny
gmin	4,3	1,4	2,8	4,5	4,5	0,9	1,5	3,8
obców	3,5	0,3	1,7	3,7	3,9	0,6	2,6	3,7

\* Respondenci zostali poproszeni o wystawienie oceny w skali od 0 (połączenie nie istnieje) do 5 (bardzo dobre możliwości dojazdu).

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

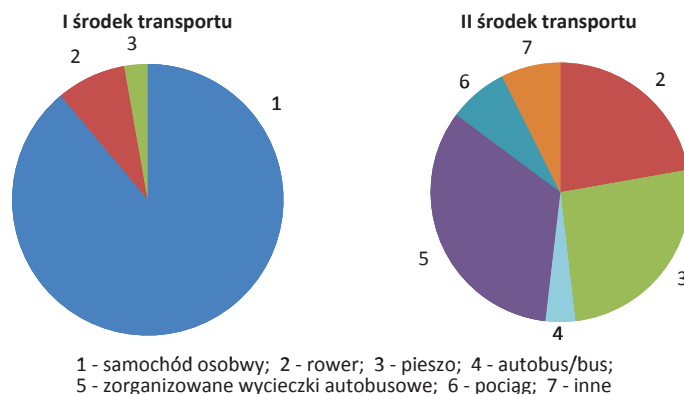
Podstawowym środkiem transportu wykorzystywanym przez turystów słowackich przyjeżdżających do badanych polskich gmin jest samochód osobowy (ryc. 5.3). Jedynie w przypadku gminy Istebna jako podstawowy środek transportu wymieniono komunikację autobusową. Jako drugi rodzaj transportu najczęściej wybierane są połączenia autobusowe (64,2%) oraz przejazdy rowerem (28,6%) (dotyczyło to tylko przedstawicieli miejscowości położonych przy granicy ze Słowacją).

Znacznie bardziej zróżnicowanych odpowiedzi udzielili respondenci po stronie słowackiej. Jako podstawowy środek transportu wymieniany jest samochód osobowy (86,5%) (ryc. 5.4). Wśród innych rodzajów transportu wybieranych przez polskich turystów dominują rowery oraz piesze wycieczki. Dużo bardziej zróżnicowane w porównaniu z Polską są również odpowiedzi dotyczące drugiego środka transportu. Największą grupę stanowią miejsca, gdzie turyści przyjeżdżają rowerami, następnie autobusami oraz w zorganizowanych



Ryc. 5.3. Środki transportu wybierane przez słowackich turystów przyjeżdżających do Polski

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.



Ryc. 5.4. Środki transportu wybierane przez polskich turystów przyjeżdżających na Słowację

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

wycieczkach autokarowych. Znacznie większy odsetek stanowią również osoby przemieszczające się pieszo.

W zakresie przejazdów w obrębie pasa przygranicznego (badane gminy i obce) najlepsze oceny uzyskał transport samochodowy (co było do przewidzenia) – zarówno w układzie lokalnym (tj. na terenie badanych gmin i obców), jak i transgranicznym (tab. 5.5). Oceny dostępności (wewnętrznej i zewnętrznej) z wykorzystaniem wszystkich środków transportu były wyższe w Polsce niż na Słowacji. Wysoko oceniono możliwości poruszania się rowerem (dotyczy to podróżowania po badanych gminach i obcach oraz przemieszczeń transgranicznych). Najsłabiej został oceniony transport publiczny (przejazdy autobusami oraz busami), głównie w układzie transgranicznym.



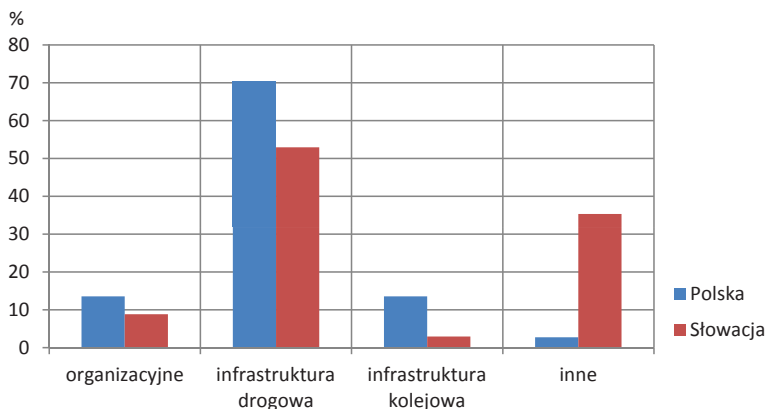
Tabela 5.5. Średnia ocena\* możliwości przemieszczania się w układzie lokalnym (w danym kraju) i transgranicznym

	Układ lokalny (na terenie gmin i obców)					Układ transgraniczny				
	samochód osobowy	autobus/bus	rower	pieszo	inny	samochód osobowy	autobus/bus	rower	pieszo	inny
PL	4,4	3,3	4,0	4,2	0,0	4,4	1,9	3,5	3,0	0,0
SK	3,8	2,7	3,5	3,4	1,0	3,8	2,1	3,2	2,6	1,0

\* Respondenci poproszeni zostali o wystawienie oceny w skali od 1 od 5.

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

Wśród przedstawicieli władz gmin i obców dominuje pogląd, że aby poprawić dostępność do ich miejscowości należy poprawić jakość infrastruktury drogowej (70,2% odpowiedzi w Polsce oraz 52,9% na Słowacji) (ryc. 5.5), przy tym większość tej grupy (odpowiednio 82% i 92%) wymieniła potrzebę budowy nowych dróg, a zaledwie jeden na dziesięciu badanych wskazywał konieczność poprawy nawierzchni istniejących szlaków drogowych. Część udzielonych odpowiedzi zakwalifikowano do grupy tzw. czynników organizacyjnych (m.in. zwiększenie liczby istniejących połączeń). Stosunkowo liczne wśród słowackich respondentów były wskazania dotyczące budowy ciągów pieszych lub rowerowych (35,2% odpowiedzi) łączących daną miejscowość z sąsiednimi ośrodkami.

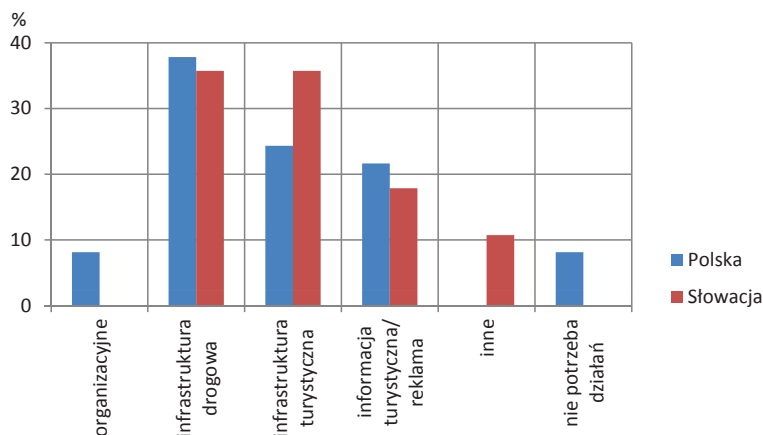


Ryc. 5.5. Działania jakie należy podjąć, aby poprawić dostępność do badanych gmin i obców

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

Wśród działań mających na celu poprawę dostępności do atrakcji turystycznych na terenie badanych jednostek administracyjnych dominowały odpowiedzi związane z poprawą infrastruktury transportowej (ryc. 5.6). Dotyczyły one głównie infrastruktury drogowej, m.in. budowy dróg i parkingów.

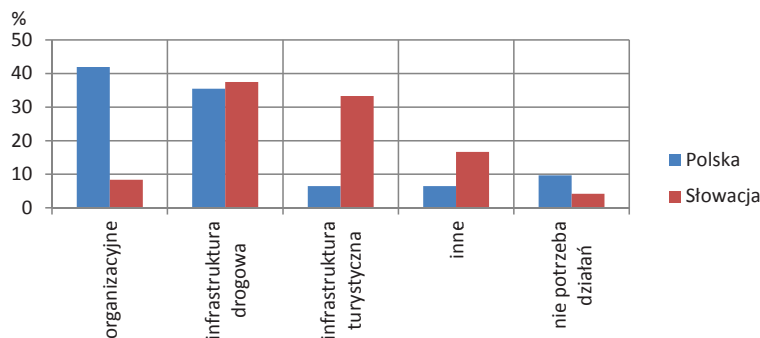
Wskazywano również na potrzebę rozbudowy infrastruktury turystycznej (budowa i modernizacja istniejących szlaków pieszych i rowerowych, powiększenie istniejącej bazy noclegowej) oraz poprawę czynników organizacyjnych (np. dostęp do informacji turystycznej, lepsze oznakowanie atrakcji turystycznych).



Ryc. 5.6. Obszary tematyczne w jakich należy podjąć działania w celu poprawy dostępu do atrakcji turystycznych na terenie badanych gmin i obców

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

Aby zwiększyć możliwości przemieszczeń transgranicznych respondenci po polskiej stronie wskazywali konieczność zmian organizacyjnych w transporcie (większa regularność i częstotliwość połączeń autobusowych) oraz poprawę stanu infrastruktury drogowej (ryc. 5.7). Ta kategoria była najliczniejsza wśród słowackich respondentów. Wskazywali oni nie tylko na konieczność



Ryc. 5.7. Obszary tematyczne, w jakich należy podjąć działania w celu poprawy możliwości przemieszczeń transgranicznych

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

remontów i modernizacji istniejących dróg, ale również na budowę nowych odcinków ułatwiających przekraczanie granicy. Prawie 10% respondentów po stronie polskiej i niecałe 5% po stronie słowackiej deklarowało, że nie ma potrzeby podejmowania żadnych działań.

#### 5.1.5. WNIOSKI

Oceny poszczególnych dziedzin życia społeczno-gospodarczego w badanych gminach i obcach wskazują na stopniową poprawę jakościową i ilościową elementów infrastrukturalnych. Poprawa wyposażenia w infrastrukturę techniczną i transportową znajduje odzwierciedlenie w dobrych ocenach jakości życia. Odpowiednie wyposażenie infrastrukturalne stanowi również zaplecze do rozwoju turystyki.

Wśród mało znanych atrakcji turystycznych znajdujących się na terenie badanych jednostek administracyjnych w Polsce i na Słowacji najczęściej wymieniano obiekty sakralne (kościóły i kapliczki), przyrodnicze oraz o znaczeniu kulturowym i historycznym. Większość wymienionych atrakcji miała charakter lokalny i nie stanowiła istotnych czynników podnoszących atrakcyjność turystyczną badanych obszarów. O ile pojedyncze atrakcje nie posiadają wystarczająco dużego potencjału turystycznego, o tyle utworzenie szlaków tematycznych lub zespołów powiązanych ze sobą atrakcji (organizacyjnie, tematycznie itp.) stanowić może interesującą alternatywę.

Deklarowaną współpracę pomiędzy podmiotami po obu stronach granicy (głównie gminami i obcami) należy ocenić wysoko. Respondenci wymieniali dużą liczbę wspólnie realizowanych projektów zarówno o charakterze infrastrukturalnym (budowa tzw. twardej infrastruktury) i organizacyjnym (tzw. projekty miękkie). Do barier ograniczających współpracę (oraz wymianę ruchu turystycznego) zalicza się przede wszystkim brak powiązań komunikacyjnych oraz odpowiedniej infrastruktury transportowej. Respondenci wskazywali na duże znaczenie właściwych rozwiązań organizacyjnych w transporcie publicznym (m.in. częstotliwość połączeń – Polska) oraz istnienie odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego (Słowacja).

Dostępność badanych obszarów jest zróżnicowana, a czynnikiem różnicującym jest rozpatrywany typ dostępności (zewnętrzna, wewnętrzna, transgraniczna) i wykorzystywany środek transportu. Najlepiej oceniana jest możliwość przemieszczania się transportem prywatnym (przy znacznej liczbie głosów wyrażających potrzebę poprawy istniejącej infrastruktury drogowej). Po obu stronach granicy bardzo słabo oceniany jest transport zbiorowy, w kontekście zarówno lokalnym (przejazdy w obrębie gmin i obców oraz między nimi), jak i transgranicznym.

W opinii przedstawicieli badanych jednostek administracyjnych turyści z polskich miejscowości o wiele częściej odwiedzają atrakcje turystyczne po słowackiej stronie granicy w porównaniu do wizyt w Polsce turystów słowackich, którzy przyjeżdżając na tereny przygraniczne rzadziej decydują się na przekroczenie granicy (wyjątek stanowi tzw. turystyka zakupowa).

Warto zwrócić uwagę na rolę ruchu pieszego oraz rowerowego w przekraczaniu granicy w skali lokalnej.

## 5.2. POSTRZEGANIE TURYSTYKI NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM PRZEZ TURYSTÓW

Celem badania, przeprowadzonego za pośrednictwem ankiety internetowej<sup>6</sup>, było uzyskanie informacji dotyczących przyjazdów respondentów na pogranicze polsko-słowackie w 2010 r. Ankieta zawierała pytania dotyczące długości pobytu, wielkości kosztów jakie są w stanie ponieść ankietowani za podróż na pogranicze, wykorzystywane środki transportu, preferowane formy turystyki oraz liczne aspekty pobytu turystycznego na obszarze pogranicza polsko-słowackiego (frekwencja, środek transportu, forma turystyki). Ankieta zawierała również pytania o elementy zachęcające i zniechęcające do wizyt na danym terenie. Zadaniem respondentów było też zasugerowanie zmian wpływających na zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu.

Wypełniono 441 ankiet w Polsce i 253 na Słowacji. Na słowacką ankietę odpowiedziało 95,4% respondentów ze Słowacji, 2,7% z Czech, 0,8% z Polski oraz 1,1% z innych krajów. Najwięcej słowackich ankietowanych pochodziło z kraju bratysławskiego (53,4%), następnie żylińskiego (12,4%), trnawskiego (10,0%), trenczyńskiego (6,8%), bańskobystrzyckiego (6,0%), koszyckiego (4,4%), preszowskiego (4,4%) i nitrzańskiego (2,8%). Wśród badanych największą grupę stanowiły osoby z wyższym wykształceniem, aktualnie zatrudnione, o średnim miesięcznym dochodzie na jednego członka gospodarstwa domowego 500–1000 euro. Wśród respondentów nieznacznie przeważały kobiety. Struktura wiekowa była stosunkowo wyrównana; najczęściej pojawiały się jednak odpowiedzi osób w wieku 25–29 lat.

Na polską wersję kwestionariusza odpowiedziało 96,9% respondentów z Polski, 1,4% z Niemiec i 1,0% ze Słowacji oraz 0,7% z innych krajów. Wśród polskich respondentów największą grupę stanowiły osoby z Warszawy (33,8%) oraz dużych miast znajdujących się na obszarze (albo w bliskości)

<sup>6</sup> Ankieta w języku słowackim była dostępna na stronie [www.iankety.sk/dotaznik/232913998/](http://www.iankety.sk/dotaznik/232913998/) od kwietnia do czerwca 2011 r. Na pytania udostępnione w języku polskim respondenci odpowiadali od lutego do końca lipca 2011 r. na stronie internetowej [www.net-ankiety.pl](http://www.net-ankiety.pl).

pogranicza polsko-słowackiego (tj. Bielsko-Biała 8,6%, Kraków 7,2%, Rzeszów 2,5% i Lublin 2,5%). Liczna grupa osób pochodziła z powiatów w pobliżu stolicy (warszawski zachodni 6,8%, przuszkowski 2,9% i grodziski 2,2%). Ponad 80% respondentów, którzy wypełnili ankietę w języku polskim, miało wykształcenie wyższe, a 18,6% średnie. Dominowały osoby pracujące (42,4%), następnie uczniowie i studenci (13,8%). Miesięczny dochód na osobę w gospodarstwie domowym oscylował w przedziale 2000–4000 zł (500–1000 euro). Nieznacznie wyższy (59,2%) był odsetek kobiet niż mężczyzn.

### 5.2.1. DŁUGOŚĆ POBYTU I KOSZTY PRZEZNACZANE NA WYJAZDY<sup>7</sup>

Słowaccy ankietowani najczęściej wskazywali, że co najmniej 7 razy w ciągu roku wyjeżdżali na krótkie, jednodniowe pobyty bez noclegu (tab. 5.6). Ponad 70% respondentów wskazało, że przynajmniej raz w roku uczestniczyli w wyjazdach średnioterminowych (najczęściej 2–3 razy w ciągu roku). Na wyjazdy długoterminowe (5 dni i więcej) zdecydowała się ponad 60% respondentów (najczęściej 1–2 razy w roku).

Tabela 5.6. Liczba i długość pobytów turystycznych w 2010 r.

Liczba pobytych turystycznych	Jednodniowy (bez noclegu) – w %		Średnioterminowy (2–4 dni) – w %		Długoterminowy (5 i więcej dni) – w %	
	SK	PL	SK	PL	SK	PL
	(n = 150 <sup>a</sup> )	(n = 325)	(n = 150)	(n = 322)	(n = 150)	(n = 322)
0	18,7	16,9	26,7	16,8	39,4	18,6
1	10,0	11,1	14,0	16,4	21,3	33,9
2	10,0	11,1	20,7	20,5	25,3	23,9
3	13,3	9,5	18,0	17,7	8,0	12,7
4	7,3	8,6	7,3	9,6	3,3	4,3
5	8,7	10,2	5,3	5,0	0,7	2,2
6	4,0	1,8	1,3	2,8	0,7	1,9
7 i więcej	28,0	30,8	6,7	11,2	1,3	2,5

<sup>a</sup> Różnica pomiędzy stałą wielkością badanej próby w badaniach respondentów słowackich a zmienną wielkością próby w Polsce wynikała z uwarunkowań technicznych serwerów na jakich umieszczone zostały kwestionariusze. Dotyczy to większości pytań.

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

Najczęstszą formą rekreacji wśród ankietowanych osób w Polsce są jednodniowe wyjazdy bez konieczności noclegu. Prawie 31% respondentów deklarowało ponad 7 takich pobytych w 2010 r. Stosunkowo duży odsetek osób

<sup>7</sup> Odpowiedzi w tym podrozdziale dotyczą wyjazdów ogółem, nie tylko na pogranicze polsko-słowackie.

wskazał, że wyjeżdża na pobyty długoterminowe, ale ich częstość była dużo mniejsza (najczęściej raz lub dwa razy w roku). Ponad połowa respondentów odbyła 1 do 3 średnioterminowych podróży w ciągu roku.

Istotnym elementem jest akceptowalny czas dotarcia do miejsca przeznaczenia w zależności od długości trwania pobytu. Przy wyjazdach jednodniowych ponad 44% słowackich respondentów była w stanie zaakceptować 2-godzinną podróż (tab. 5.7). Średnio co czwarty ankietowany akceptował podróż trwającą 3 godziny, natomiast wyraźną barierą dla takich wyjazdów (wg respondentów na Słowacji) są 4 godziny. W ramach pobytów średnioterminowych rozsądny czas podróży określono na 4–5 godzin (ponad połowa ankietowanych). Przy długoterminowych pobytach 42% słowackich respondentów wskazała na czas przejazdu wynoszący ponad 10 godzin.

Przy pobycie bez noclegu większość polskich respondentów była gotowa poświęcić od 2 do 3 godzin na dojazd do miejsca docelowego. Przy pobytach średnioterminowych dominowały czasy dojazdu o długości 4–5 godzin. W ramach pobytów długoterminowych, tak jak w przypadku respondentów słowackich, najwięcej osób było w stanie zaakceptować podróż trwającą nawet ponad 10 godzin (prawie 55% ankietowanych).

Tak jak się spodziewano, czas, który respondenci byli gotowi przeznaczyć na dojazd na miejsce odpoczynku jest proporcjonalny do długości całego czasu przeznaczonego na wypoczynek.

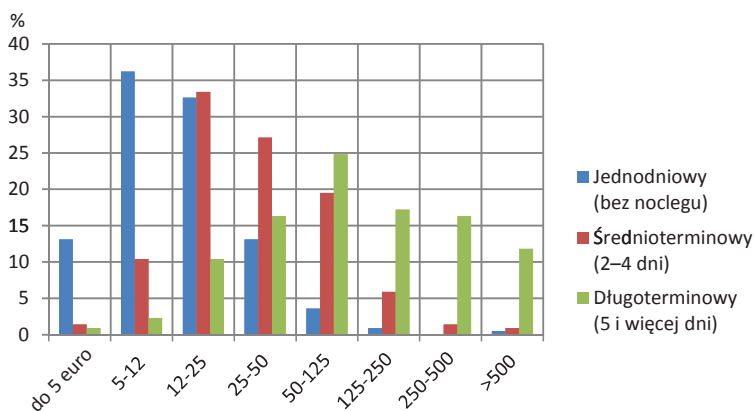
Tabela 5.7. Czas, który respondenci są gotowi przeznaczyć na dojazd w celach turystycznych (według długości pobytu)

Liczba godzin	Jednodniowy (bez noclegu) – w %		Średnioterminowy (2–4 dni) – w %		Długoterminowy (5 i więcej dni) – w %	
	SK	PL	SK	PL	SK	PL
	(n = 219)	(n = 356)	(n = 219)	(n = 346)	(n = 219)	(n = 346)
1	9,1	7,3	0,5	0,3	0,9	0,0
2	44,3	36,5	3,7	2,0	1,4	1,2
3	27,4	32,6	16,4	14,2	3,2	1,7
4	9,1	12,6	23,3	23,4	3,2	2,9
5	7,3	5,6	27,3	20,5	9,1	4,6
6	1,8	1,4	12,8	13,3	10,0	4,1
7-8	0,5	2,3	8,7	13,0	20,6	14,7
9-10	0,0	0,6	3,2	4,6	9,6	15,9
ponad 10	0,5	1,1	4,1	8,7	42,0	54,9

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.



Ważnym czynnikiem wpływającym na podjęcie decyzji o podróży jest także koszt przejazdu<sup>8</sup>. Najwięcej słowackich respondentów wskazało przedziały 5–12 oraz 12–25 euro jako akceptowalny koszt przejazdu w przypadku pobytów jednodniowych (ryc. 5.8). W przypadku wyjazdów średnioterminowych granica akceptowalności cenowej jest wyższa niż w przypadku wyjazdów jednodniowych. Większość respondentów wskazała dwa przedziały cenowe: 12–25 i 25–50 euro. Przy wyjazdach długoterminowych dopuszczalne koszty transportu znacząco rosły. Prawie 1/4 respondentów była gotowa zapłacić 50–125 euro za osobę, a prawie 12% osób wskazało koszt 500 euro i więcej (na osobę) za przejazd na długoterminowy wypoczynek.



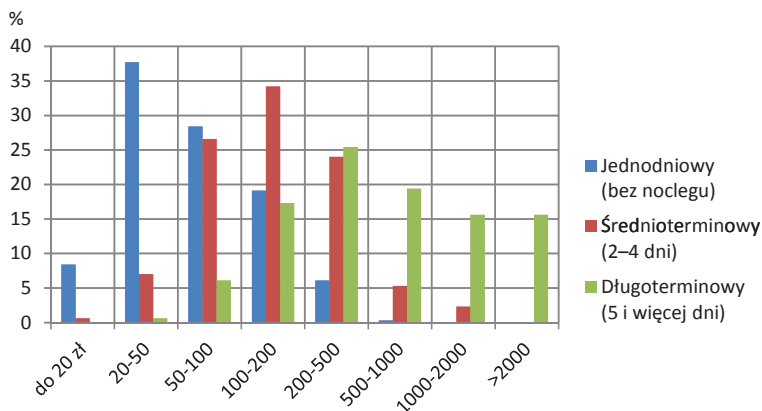
Ryc. 5.8. Kwota (na osobę) jaką są w stanie przeznaczyć słowaccy respondenci na przejazd w celach turystycznych od miejsca zamieszkania do miejsca docelowego (w dwie strony) według długości pobytów<sup>9</sup> (euro)

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

Dla największej grupy respondentów z Polski akceptowalny koszt przejazdu na pobyt jednodniowy wynosi 20–50 zł za osobę (ryc. 5.9). Przy wyjazdach średnioterminowych najczęściej wskazywano przedział 100–200 zł (34,2%). Górna granica na podróż przy tego rodzaju pobycie wyniosła 2000 zł. W przypadku pobytów długoterminowych największa grupa respondentów jest gotowa zaakceptować wydatek 200–500 zł na osobę. Podobny odsetek respondentów (od 15,6 do 19,4%) akceptował wydatki w przedziałach: 100–200, 500–1000, 1000–2000 i ponad 2000 zł.

<sup>8</sup> Respondenci odpowiadali na pytanie, jaką kwotę (w przeliczeniu na osobę) są w stanie przeznaczyć na przejazd w celach turystycznych od miejsca zamieszkania do miejsca wypoczynku i z powrotem (według długości trwania pobytu).

<sup>9</sup> Przedziały w kwotach są porównywalne pomiędzy stronami. W okresie wypełniania ankiety kurs euro do złotówki wynosił ok. 1 EUR = 4 PLN.



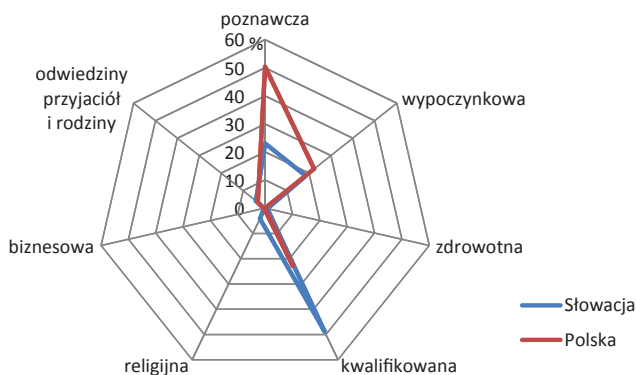
Ryc. 5.9. Kwota (na osobę) jaką są w stanie przeznaczyć polscy respondenci na przejazd w celach turystycznych od miejsca zamieszkania do miejsca docelowego (w obie strony) według długości pobytów

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

Podobnie jak w przypadku czasu podróży, akceptowalne koszty przejazdu są wprost proporcjonalne do długości pobytu.

### 5.2.2. PREFERENCJE DOTYCZĄCE TYPÓW TURYSTYKI

Respondentów zapytano o wyjazdy ogółem, aby uzyskać odpowiedź na pytanie, jakie formy wyjazdów turystycznych preferują. Słowaccy respondenci zdecydowanie wybierają aktywne formy spędzania wolnego czasu (turystyka piesza, rowerowa, sporty wodne, sporty zimowe) (ryc. 5.10). Niespełna 1/4 ankietowanych osób wskazała turystykę poznawczą (np. krajoznawcza, kulturowa, przyrodnicza, festiwalowa), a mniej niż 1/5 wybrała turystykę wypoczynkową (np. agroturystyka, pobyt nad morzem).



Ryc. 5.10. Najchętniej wybierane formy turystyki (ogólnie)

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

Respondenci z Polski preferowali turystykę poznawczą (ponad połowa odpowiedzi). Ponadto wskazywali turystykę kwalifikowaną (piesza, rowerowa, sporty wodne i zimowe) (22,9%) i wypoczynkową (22,4%). Nikt z respondentów nie wskazał turystyki zdrowotnej (np. uzdrowskiej, medycznej), co może wynikać z wieku respondentów lub postrzegania tej formy wypoczynku jako uzupełniającej (respondenci byli proszeni o wskazanie najchętniej uprawianych form turystyki). Stosunkowo rzadko wśród odpowiedzi pojawiała się turystyka biznesowa (kongresy, targi, wystawy).

### 5.2.3. LICZBA WYJAZDÓW ORAZ ŚRODKI TRANSPORTU WYKORZYSTYWANE DO PODRÓŻY TURYSTYCZNYCH NA POGRANICZE POLSKO-SŁOWACKIE

Blisko 17% badanych osób na Słowacji odwiedza obszar pogranicza polsko-słowackiego raz w roku w ramach pobytu jednodniowego (tab. 5.8). Przy średnioterminowych pobytach udział pojedynczych wyjazdów do regionu w ciągu roku jest wyższy (30,1%). Z badań wynika, że tylko niewielka część respondentów wybiera obszar pogranicza za cel długoterminowego pobytu turystycznego (prawie 20% raz w roku, 6% dwa razy w roku). Aż 69,4% badanych ani razu nie zdecydowała się na długi wypoczynek na pograniczu polsko-słowackim.

Wśród odpowiedzi polskich respondentów na pytanie o pobyty turystyczne na pograniczu polsko-słowackim, we wszystkich trzech analizowanych typach pobytów (jednodniowych, średnioterminowych i długoterminowych) przeważały odpowiedzi negatywne (tab. 5.8). Oznacza to, że ankietowani relatywnie rzadko brali pod uwagę pogranicze polsko-słowackie jako cel wyjazdu, a jeśli

Tabela 5.8. Liczba pobytów turystycznych na obszarze pogranicza polsko-słowackiego

Liczba pobytów w ciągu roku	Jednodniowy (bez noclegu) – w %		Średnioterminowy (2–4 dni) – w %		Długoterminowy (5 i więcej dni) – w %	
	SK	PL	SK	PL	SK	PL
	(n = 183)	(n = 260)	(n = 183)	(n = 253)	(n = 183)	(n = 243)
0	55,3	58,1	43,7	47,4	69,5	52,3
1	16,9	16,1	30,2	26,5	19,7	32,1
2	12,0	9,2	16,9	15,4	6,0	9,9
3	3,3	6,2	2,7	5,5	3,3	3,3
4	0,0	2,7	1,1	0,8	0,5	0,8
5	1,6	1,9	1,6	0,8	0,5	1,2
6	1,6	0,4	1,1	1,2	0,0	0,4
7 i więcej	9,3	5,4	2,7	2,4	0,5	0,0

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

już się zdecydowali, to były to najczęściej jednorazowe wyjazdy, głównie średnio- i długoterminowe. Stosunkowo mało respondentów decydowało się na powtórzenie pobytu turystycznego na pograniczu.

Badanie ankietowe dostarczyło informacji na temat środków transportu wykorzystywanych w podróżach turystycznych na pogranicze polsko-słowackie. W przypadku wyjazdów jednodniowych respondenci słowaccy najczęściej wymieniali samochody osobowe lub motocykle (58,9%) oraz pociągi (26,9%) (tab. 5.9). Podobną sytuację zaobserwowano w odniesieniu do pobytów średnioterminowych i długoterminowych. Niewielka część ankietowanych wskazała samolot jako główny środek transportu przy wyjazdach długoterminowych.

Tabela 5.9. Środki transportu wykorzystywane do podróży na pogranicze polsko-słowackie (według długości pobytu)

Środek transportu	Jednodniowy (bez noclegu) – w %		Średnioterminowy (2–4 dni) – w %		Długoterminowy (5 i więcej dni) – w %	
	SK	PL	SK	PL	SK	PL
	(n = 183)	(n = 175)	(n = 183)	(n = 182)	(n = 183)	(n = 166)
Autobus	10,9	15,8	13,4	17,4	10,9	15,0
Pociąg	26,9	11,8	28,6	22,6	24,4	27,3
Samochód/ motocykl	58,9	63,3	56,4	56,9	57,2	54,5
Rower	2,5	1,7	0,8	0,5	0,8	0,5
Samolot	0,0	0,6	0,0	0,0	4,2	0,0
Inny	0,8	6,8	0,8	2,6	2,5	2,7

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

Według respondentów z Polski głównym środkiem transportu wykorzystywanym do podróży na pogranicze polsko-słowackie jest samochód osobowy (63,3% – pobyty jednodniowe, 56,9% – średnioterminowe, 54,5% – długoterminowe). Podróż komunikacją publiczną (zarówno autobusem, jak i pociągiem) wskazała średnio co trzecia ankietowana osoba (w kategoriach według długości pobytu). Tylko jeden respondent wskazał samolot jako sposób dotarcia na pogranicze. Wynika to z relatywnie ograniczonej siatki połączeń lotniczych, lokalizacji lotnisk oraz kosztów tej formy transportu.

Uzyskano również informacje, jakimi środkami transportu najczęściej podróżowano z jednej strony granicy na drugą. Przy jednodniowych pobytach respondenci ze Słowacji wykorzystywali najczęściej samochody i motocykle (prawie 60%) oraz autobusy rejsowe (niespełna 15%) (tab. 5.10). Przy średnioterminowych pobytach sytuacja była podobna. Nieco inną strukturę

Tabela 5.10. Środki transportu wykorzystywane do podróży transgranicznych (według długości pobytu)

Środek transportu	Jednodniowy (bez noclegu) – w %		Średnioterminowy (2–4 dni) – w %		Długoterminowy (5 i więcej dni) – w %	
	SK (n = 94)	PL (n = 175)	SK (n = 94)	PL (n = 182)	SK (n = 94)	PL (n = 166)
Autobus rejsowy	14,9	17,1	12,8	22,0	7,4	20,5
Autokar	5,3	6,3	6,4	4,9	6,4	6,6
Pociąg	7,4	3,4	13,8	4,9	17,0	10,2
Samochód/motocykl	59,6	63,5	58,5	60,5	57,5	56,7
Rower	1,1	2,3	1,1	1,1	1,1	0,0
Inny	11,7	7,4	7,4	6,6	10,6	6,0

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

odnotowano w przypadku pobytów długoterminowych: nadal w podróżach transgranicznych dominował samochód osobowy lub motocykl, ale na drugim miejscu znalazły się przejazdy koleją.

Podobne wyniki uzyskano w badaniu przeprowadzonym w Polsce. Najczęściej wskazywano samochód lub motocykl (63,5% – pobyty jednodniowe, 60,5% –średnioterminowe, 56,7% – długoterminowe), a drugim co do częstości środkiem transportu (dla wszystkich rodzajów podróży) były autokary. Relatywnie małą rolę odgrywają przejazdy koleją. Turyści najczęściej korzystają z tego środka transportu przy pobytach długoterminowych (10,2%).

#### 5.2.4. FORMY TURYSTYKI NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

Najczęstszą formą turystyki wśród słowackich ankietowanych jest turystyka piesza (66,4% respondentów wskazało tę odpowiedź<sup>10</sup>), następnie kulturalno-krajoznawcza (36,4%), sporty zimowe (29,2%), odwiedziny przyjaciół i rodziny (24,1%) oraz turystyka zakupowa (20,2%). Słabo rozwinięta jest turystyka konna. Polscy respondenci, podobnie jak słowaccy, preferują turystykę pieszą (72,9%), następnie kulturalno-krajoznawczą (52,2%) i wypoczynkową (38,1%). Dużą popularnością cieszą się również sporty zimowe (34,1%). Do najrzadszych form spędzania wolnego czasu należy jazda konna i turystyka kongresowa.

<sup>10</sup> Na pytanie o rodzaj turystyki uprawianej na pograniczu polsko-słowackim można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź (w słowackiej i w polskiej wersji ankiety).

Najczęściej odwiedzanym przez Słowaków regionem słowackiej części pogranicza są Tatry (94,5% respondentów wskazało tę odpowiedź<sup>11</sup>) oraz Orawa (87,0%) i Liptów (81,4%). W przypadku wizyt Polaków w słowackiej części pogranicza zdecydowanie dominują Tatry (62,4% respondentów). Do najmniej popularnych należą: Kysuce i Górny Zemplin. Spośród polskich regionów pogranicza respondenci z Polski najchętniej odwiedzają Tatry (69,1%). Poza Tatrami ruch turystyczny rozkłada się w zasadzie równomiernie w pozostałych regionach (tj. Beskid Śląski, Beskid Żywiecki wraz z Pasmem Babiogórskim, Pieniny, Beskid Sądecki, Bieszczady), z wyjątkiem Beskidu Niskiego, który był najrzadziej wskazywanym obszarem wypoczynku ankietowanych osób. Jako cel przyjazdów Słowaków do polskiej części pogranicza zdecydowanie dominują Tatry (62,1%). Pozostała część, poza Pieninami (39,1%), jest w zasadzie rzadko odwiedzana przez słowackich turystów.

Przy pobytach na pograniczu polsko-słowackim respondenci ze Słowacji wybierają najczęściej nocleg po słowackiej stronie z możliwością krótkich wyjazdów do Polski (bez konieczności noclegu) oraz pobyt wyłącznie po słowackiej stronie pogranicza. Respondenci, którzy wypełnili polską wersję ankiety, najczęściej wskazywali, że wolny czas spędzają tylko po polskiej stronie pogranicza (36,0% osób). Wydaje się, że wynika to ze sposobu spędzania wolnego czasu, który formował się jeszcze przed wejściem Polski i Słowacji do strefy Schengen, gdy przekraczanie granicy było bardziej skomplikowane. Dość duża grupa (30,0%) łączy pobyt po polskiej stronie z wyjazdem na Słowację, jak też przemieszcza się między polską i słowacką stroną granicy (25,8%) z noclegiem po obu stronach. Najrzadziej polscy respondenci wskazywali nocleg po stronie słowackiej z wizytą po polskiej stronie (1,5%).

Odpowiedź na to pytanie uwarunkowana jest z jednej strony czynnikami formalno-prawnymi (wejście do strefy Schengen), rozumianymi jako stymulanty ruchu transgranicznego, a z drugiej faktem przyjęcia przez Słowację euro, co przy niekorzystnym kursie i jego wahaniach może zniechęcać polskich turystów do nocowania na Słowacji.

Po przekroczeniu granicy z Polską respondenci ze Słowacji korzystali z wielu form turystyki. Najczęściej była to turystyka piesza (ponad 50% respondentów wskazało tę odpowiedź<sup>12</sup>; tab. 5.11), dużą popularnością cieszyła się również turystyka zakupowa i kulturalno-krajoznawcza. Bardzo niski udział miała jazda konna, agroturystyka, wizyty w uzdrowiskach i turystyka kongresowa. Podobny był rozkład odpowiedzi w przypadku Polaków

<sup>11</sup> Na pytanie o najczęściej odwiedzane obszary po polskiej i słowackiej części pogranicza można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź – zarówno w słowackiej, jak i w polskiej wersji ankiety.

<sup>12</sup> Na pytanie o uprawiane formy turystyki po przekroczeniu granicy państwowej w obu wersjach ankiety można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.



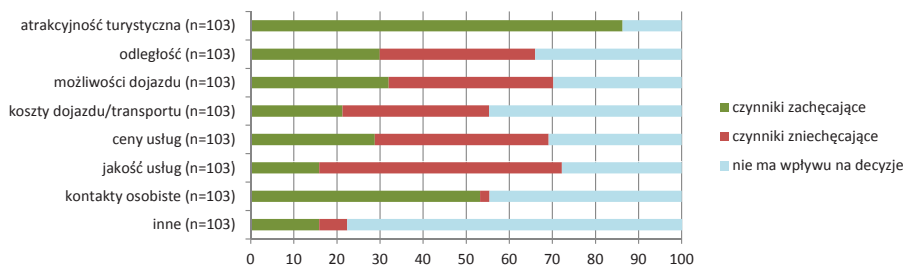
Tabela 5.11. Formy turystyki, z których korzystali respondenci po przekroczeniu granicy

Formy turystyki	Po przekroczeniu granicy z Polską (w %)	Po przekroczeniu granicy ze Słowacją (w %)
Piesza	67,1	50,6
Rowerowa	9,7	6,3
Sporty zimowe	24,9	6,3
Spa, aquaparki, sporty wodne	17,3	3,6
Jazda konna	0,8	0,4
Wypoczynkowa	20,7	13,0
Agroturystyka	3,4	1,6
Kulturalno-krajoznawcza	42,2	29,2
Religijna	1,7	8,7
Kongresowa	5,1	5,1
Zakupowa	15,6	33,2
Odwiedziny przyjaciół i rodziny	1,7	5,9
Inna	3,0	0,4

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

odwiedzających słowacką część pogranicza. Najczęściej wskazywano turystykę pieszą (67,1%) i kulturalno-krajoznawczą (42,2%), rzadziej sporty zimowe, turystykę wypoczynkową i uzdrowiskową oraz turystykę zakupową. Najmniejszy udział odnotowano w przypadku jeździectwa, turystyki religijnej oraz odwiedzin przyjaciół i rodziny (w każdym przypadku poniżej 2%).

Najczęściej wskazywanymi czynnikami przyciągającymi słowackich respondentów na słowacką część pogranicza są przede wszystkim atrakcyjność turystyczna (85,7%) oraz osobiste kontakty przyjacielskie i rodzinne (54,1%) (ryc. 5.11). Wśród kolejnych czynników znalazły się: odległość, dostępność

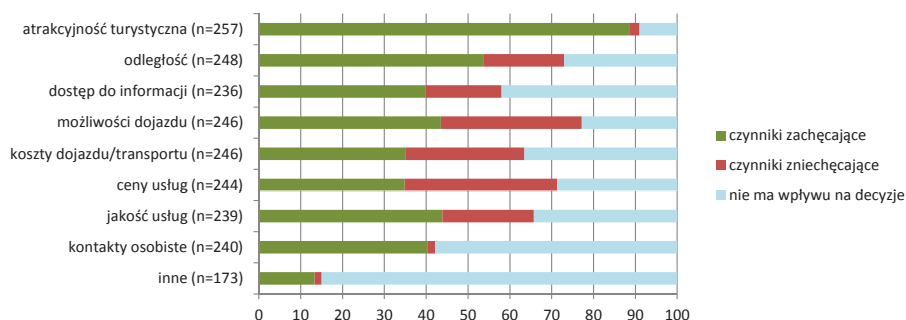


Ryc. 5.11. Czynniki zachęcające i zniechęcające słowackich respondentów do wyjazdu na słowacką stronę pogranicza

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

komunikacyjna i ceny usług. Jako elementy zniechęcające wskazywano głównie jakość oferowanych usług (55,1%) i ich ceny (39,8%) oraz dostępność komunikacyjną (37,7%).

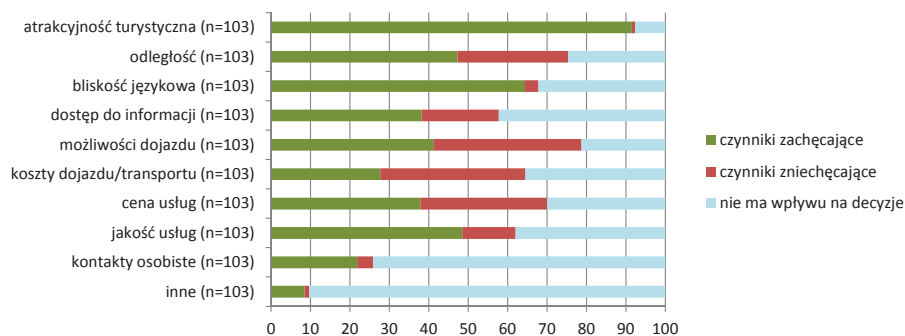
Polscy respondenci za najważniejsze czynniki stymulujące wizyty w polskiej części pogranicza uznali atrakcyjność turystyczną (88,7%) i odległość (53,6%) (ryc. 5.12). Spośród czynników zniechęcających najczęściej wymieniano wysokie ceny usług (noclegi, ceny biletów wejść, itp. – 36,5%) i słabą dostępność komunikacyjną (33,7%). Za nieistotne z punktu widzenia wyboru pogranicza polsko-słowackiego na miejsce turystycznych odwiedzin najczęściej uznawano kontakty osobiste (rodzina, przyjaciele itp.) (57,9%).



Ryc. 5.12. Czynniki zachęcające i zniechęcające polskich respondentów do wyjazdu na polską stronę pogranicza

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

Wśród czynników zachęcających słowackich respondentów do odwiedzin polskiej strony pogranicza najczęściej wskazywano atrakcyjność turystyczną (75,7%) i bliskość językową (54,4%) (ryc. 5.13). Ważne są również jakość i ceny usług. Jako czynniki zniechęcające najczęściej wymieniano niedostateczne

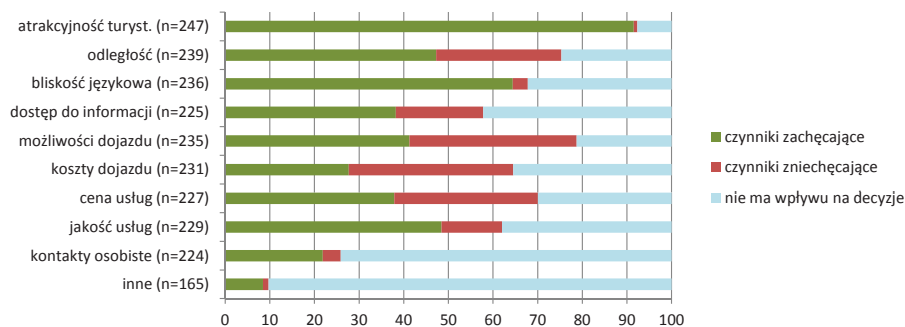


Ryc. 5.13. Czynniki zachęcające lub zniechęcające słowackich respondentów do wyjazdu na polską stronę pogranicza

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

możliwości dojazdu (54,4%), odległość (51,5%) i koszty dojazdu (35,0%). Najczęściej wspominanym czynnikiem niemającym wpływu na decyzje, były kontakty osobiste (72,8%).

Czynniki zachęcające Polaków do wyjazdów na słowacką stronę pogranicza są takie same, jak u respondentów słowackich. Najwięcej pozytywnych odpowiedzi uzyskała kategoria „atrakcyjność turystyczna” (88,3%) (ryc. 5.14), wysoko oceniono też bliskość językową jako czynnik wspierający podróżowanie (59,4%). Spośród czynników zniechęcających najczęściej wskazywano możliwości (34,4%) i koszty dojazdu (33,2%) na słowacką stronę pogranicza. Najmniej znaczącym czynnikiem okazały się kontakty osobiste (64,8% respondentów wskazało, że nie są istotne). Duża grupa ankietowanych wskazała, że dostęp do informacji o atrakcjach w języku polskim nie ma większego znaczenia (37,1%).



Ryc. 5.14. Czynniki zachęcające i zniechęcające polskich respondentów do wyjazdu na słowacką stronę pogranicza

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

Według respondentów słowackich czynnikami, które skłoniłyby ich do częstszych wizyt w słowackiej części pogranicza<sup>13</sup>, są przede wszystkim: poprawa jakości usług turystycznych (ponad 62%), niższe ceny usług (np. noclegów, wyżywienia, biletów wstępu) (43,1%) oraz lepszy dostęp do materiałów informacyjnych (37,1%) (ryc. 5.15). Dla polskiej części pogranicza Słowacy wskazywali najczęściej: poprawę dostępności materiałów informacyjnych (39,9%), zwiększenie częstotliwości połączeń autobusowych i kolejowych (34,0%) oraz poprawę warunków dojazdu samochodem (27,3%).

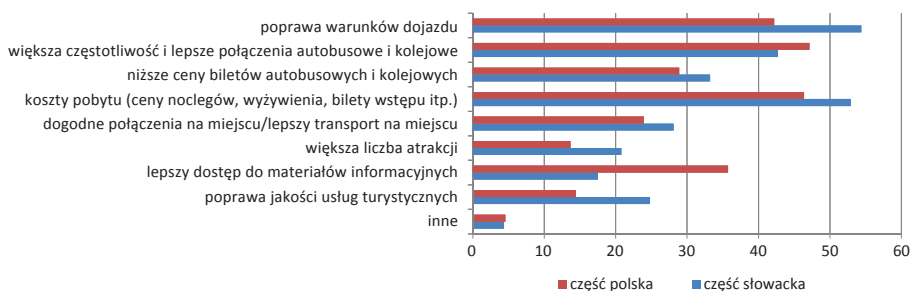
Respondenci z Polski w odniesieniu do zmian w polskiej części pogranicza najczęściej wskazywali na konieczność poprawy warunków dojazdu samochodem (54,4%) i zmniejszenie ogólnych kosztów pobytu (52,9%) (ryc. 5.16). Jako istotne postrzegane są również: poprawa organizacji komunikacji publicznej,

<sup>13</sup> W obu wersjach ankiety możliwa była więcej niż jedna odpowiedź.



Ryc. 5.15. Zmiany proponowane przez słowackich respondentów sprzyjające częstszym wyjazdom na pogranicze polsko-słowackie (n = 252)

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.



Ryc. 5.16. Zmiany proponowane przez polskich respondentów sprzyjające częstszym wyjazdom na pogranicze polsko-słowackie (n = 263)

Źródło danych: badanie ankietowe; opracowanie własne.

obniżenie cen biletów autobusowych i kolejowych, lepszy transport na pograniczu. W odniesieniu do zmian, które sprzyjałyby wyjazdom na słowacką stronę pogranicza, polscy respondenci wskazywali głównie zwiększenie częstotliwości i lepsze połączenia autobusowe i kolejowe (47,1%), zmniejszenie kosztów pobytu (46,4%) oraz poprawę warunków dojazdu samochodem (42,2%). Dość duże znaczenie ma również dostęp do materiałów informacyjnych o Słowacji w języku polskim (35,7%).

### 5.2.5. PODSUMOWANIE

Podsumowując zachowania turystyczno-wypoczynkowe w badanych grupach należy wskazać, że w obu (słowackiej i polskiej) dominują wyjazdy krótkoterminowe (jednodniowe bez noclegu), rzadziej średnio- i długoterminowe. Czas, który respondenci byli gotowi przeznaczyć na dojazd na miejsce odpoczynku jest proporcjonalny do trwania całego wypoczynku – im dłuższy jest cały wyjazd, tym więcej czasu respondenci skłonni byli poświęcić na przejazd. Destynacje w przypadku najczęstszych wyjazdów (jednodniowych)

zlokalizowane są w odległości 2–3 godzin od miejsca zamieszkania respondentów w przypadku Polski, podczas gdy na Słowacji średni deklarowany czas przejazdu jest o godzinę krótszy – natomiast w obu przypadkach wyrażoną wartością graniczną są podróże 4-godzinne. Respondenci rzadko wybierali destynacje, do których dojazd przekraczałby 4 godziny. Granica ta wyznacza więc obszar którego mieszkańcy mogą być zainteresowani odwiedzeniem pogranicza polsko-słowackiego (w przypadku pobytów jednodniowych). Przy pobytach 2-dniowych i dłuższych akceptowalny czas przejazdu będzie się oczywiście wydłużał.

Pogranicze polsko-słowackie nie jest częstym celem podróży w przypadku wyjazdów jednodniowych – jedynie co piąta osoba (po obu stronach granicy) deklarowała tę destynację. Nieco częściej pojawiała się ona w przypadku wyjazdów średnioterminowych (2–3-dniowych). Najczęściej odwiedzanym miejscem na obszarze pogranicza – zarówno po stronie polskiej, jak i słowackiej są Tatry. Na terenie całego pogranicza polsko-słowackiego turystyka piesza jest najczęściej uprawianą formą turystyki. Na drugim i trzecim miejscu znalazły się odpowiednio turystyka kulturalno-krajoznawcza oraz sporty zimowe, aczkolwiek ostatnia kategoria była znacznie częściej wskazywana na Słowacji niż w Polsce. Respondenci słowaccy przyjeżdżający do Polski wymieniali również zakupy jako formę spędzania wolnego czasu. Zjawisko turystyki zakupowej nasila się szczególnie po wymianie korony słowackiej na euro.

Obszar pogranicza polsko-słowackiego z pewnością postrzegany jest jako atrakcyjny – zarówno słowaccy, jak i polscy respondenci wskazują na atrakcyjność turystyczną jako najważniejszy czynnik zachęcający do odwiedzin. Istotnym elementem decydującym o wyborze pogranicza jako miejsca spędzania wolnego czasu jest również odległość. Wśród czynników zniechęcających do odwiedzin wskazywano na wysokie ceny usług i słabą dostępność komunikacyjną. Zmiany jakie mogą poprawić frekwencję turystyczną na pograniczu wskazywane przez respondentów to przede wszystkim: poprawa jakości usług turystycznych, niższe ceny usług oraz lepszy dostęp do materiałów informacyjnych. Często wymienianym elementem była również poprawa warunków dojazdu (zmiany infrastrukturalne) oraz zwiększenie częstotliwości połączeń autobusowych i kolejowych (zmiany o charakterze organizacyjnym).

## 6. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO

### 6.1. WSTĘP

Termin „dostępność” można definiować jako łatwość osiągnięcia wybranego celu, którym może być miejsce wypoczynku lub wyjazdu turystycznego. Dostępność odgrywa dużą rolę w wyborze celu podróży. W efekcie jest jednym z ważniejszych uwarunkowań rozwoju regionów turystycznych.

W badaniach naukowych i zastosowaniach praktycznych jest wiele przykładów konkretyzacji modeli opisujących czasową dostępność przestrzenną. W polskiej literaturze znanych jest kilkanaście obszernych pozycji, zawierających propozycje i systematyzację wskaźników – przede wszystkim prace T. Lijewskiego (1967), R. Domańskiego (1963), W. Sobczyk (1985), K. Warakomskiej (1992), W. Pietrusiewicza (1996), W. Ratajczaka (1998), Z. Taylora (1999), R. Guzika (2003) oraz T. Komornickiego i innych (2010). W słowackiej geografii problematyką dostępności zajmowali się: D. Kusendová (1996), L. Tolmáči (1998, 2002), D. Michniak (2002, 2003, 2006, 2009, 2010a,b,c), F. Križan (2005, 2007), F. Križan i D. Gurňák (2008).

W badaniach dotyczących turystyki w Polsce izochrony stosował S. Liszewski (1989) do określenia potencjalnych możliwości dojazdu do Augustowa. To właśnie ten aspekt jest bardzo przydatny w określaniu popytu turystycznego. Znając potencjalną liczbę osób w zasięgu różnych izochron, można bardziej precyzyjnie planować wielkość i strukturę bazy turystycznej.

Dla większości turystów dostępność transportowa obszaru turystycznego jest dobra, gdy można szybko, tanio i wygodnie do tego obszaru dotrzeć (np. samochodem czy środkami transportu publicznego) oraz poruszać się w jego obrębie. Turysta wybierający się w podróż do obszaru pogranicza polsko-słowackiego rozróżnia zatem dostępność zewnętrzną, związaną z dojazdem do miejsca noclegowego, oraz dostępność wewnętrzną, związaną z przemieszczaniem się w czasie urlopu na obszarze docelowym. Podobnie w niniejszym opracowaniu dokonano podziału na dostępność zewnętrzną i wewnętrzną. Każdy z tych dwóch typów dostępności oszacowano innymi metodami.

W niniejszej monografii najdokładniej przeanalizowano dostępność indywidualnym transportem samochodowym, ponieważ stanowi on podstawowy środek transportu podczas podróży turystycznych. Dokonano również analizy dostępności transportem kolejowym oraz lotniczym. W kilku przypadkach analizowano także dostępność transportem łączonym, np. kolejowym i drogowym lub lotniczym i drogowym. Największą różnorodność metod wykorzystano do analizy dostępności transportem samochodowym. Analizy wykonano



w trzech przedziałach czasowych, tj. dla lat: 2010, 2015 oraz 2030 (z podziałem na wariant „rządowy” i „rozszerzony”), a także dla poszczególnych wariantów. Wykorzystano następujące metody pomiaru: (1) czas dojazdu z i do danego celu podróży (np. miast); (2) dostępność potencjałową, w której atrakcyjność celu podróży zależy od percepcji czasu podróży przez turystę; (3) dostępność kumulatywną, która w najprostszej postaci jest przedstawieniem na mapie izochron dojazdu (izochrona łączy punkty o tym samym czasie dojazdu z danego miejsca), a w bardziej zaawansowanej postaci jest analizą popytową lub podażową i polega na określeniu łącznej liczby np. miejsc emisji turystycznej (analiza popytowa) lub atrakcji turystycznych (analiza podażowa) znajdujących się w zasięgu danej izochrony (np. 30 minut dojazdu); (4) efektywność sieci transportowej, poprzez porównanie aktualnego stanu sieci z wariantem określanym jako jej optymalny stan rozwoju (tab. 6.1).

Tabela 6.1. Zestawienie wykonanych analiz

Zastosowane metody	Stan obecny dróg (2010)	Stan dróg 2015	Stan dróg 2030	
			cała sieć	warianty
Dostępność potencjałowa	●	●	●	●
Dostępność w izochronach	●	●	●	●
Czas dojazdu z miast spoza pogranicza	●	●	●	●
Czas dojazdu z miasta na pograniczu	●	●	●	●
Czas dojazdu z i do centrów turystycznych	●	●	●	●
Analiza popytowa	●	-	●	●
Analiza podażowa	●	-	●	●
Efektywność	●	-	●	●

Opracowanie własne.

Do celów projektu opracowano model prędkości ruchu, wykorzystujący m.in. parametry funkcjonalno-techniczne różnych kategorii dróg (wraz z ograniczeniami prędkości wynikającymi z kodeksów drogowych Polski i Słowacji). W Polsce i na Słowacji prędkości pojazdów osobowych (niezbędne zarówno w badaniu dostępności potencjałowej, jak i izochronowej) zostały określone w ramach modelu prędkości ruchu rozwiniętego w IGiPZ PAN. Założone prędkości zostały skorygowane (pomniejszone) ze względu na występujące utrudnienia jazdy (zróżnicowanie ukształtowania terenu, gęstość zaludnienia). W modelu tym wyróżniono 14 kategorii dróg<sup>1</sup> w Polsce oraz

<sup>1</sup> Tj. autostrady, drogi ekspresowe dwu i jednojezdniowe, dwujezdniowe drogi krajowe, dwujezdniowe drogi wojewódzkie, cztery kategorie dróg krajowych jednojezdniowych i cztery kategorie dróg wojewódzkich jednojezdniowych w zależności od szerokości jezdni oraz drogi lokalne (powiatowe i gminne).

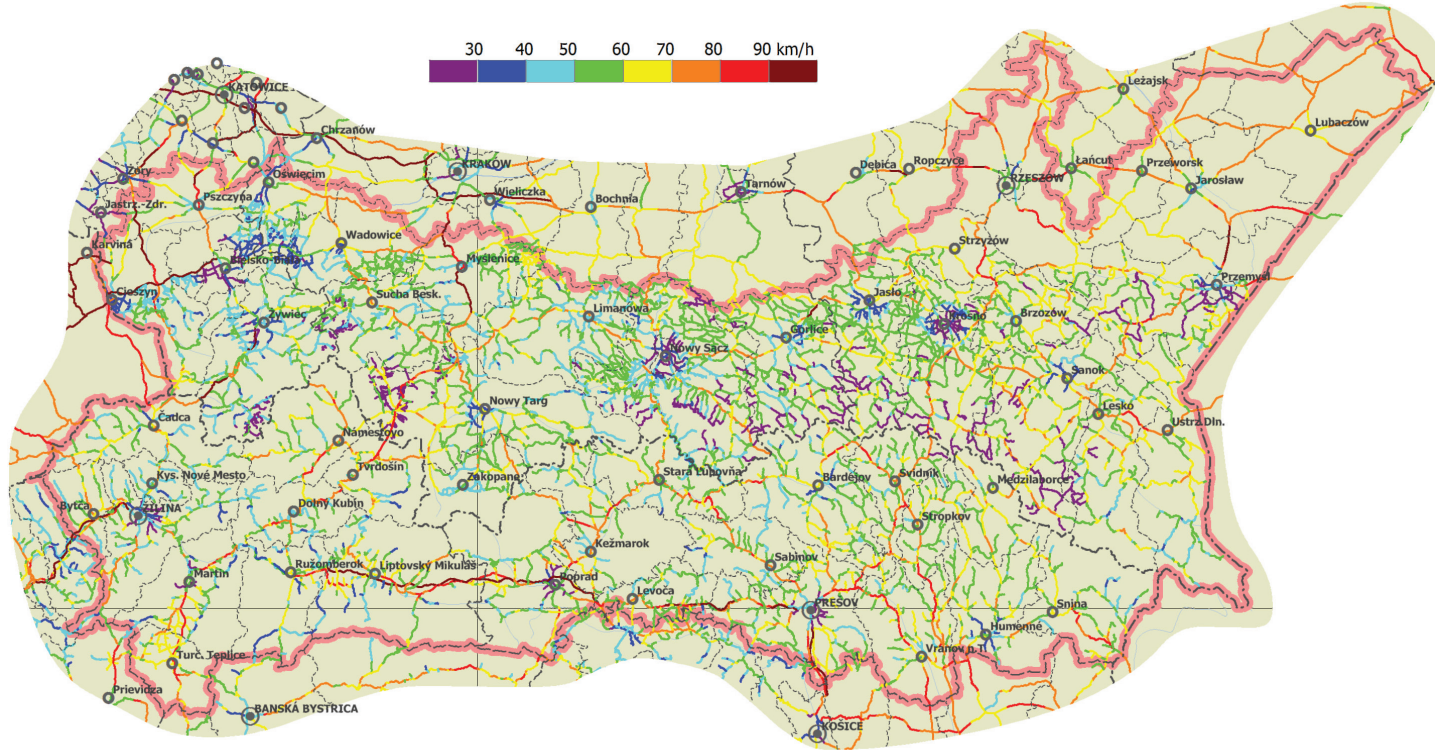
5 kategorii<sup>2</sup> na Słowacji. Następnie zastosowano funkcje logitowe, dzięki którym wyliczono średnią prędkość w Polsce i na Słowacji na odcinku sieci drogowej na podstawie przepisów ruchu drogowego, ale również i innych zmiennych warunkujących prędkość pojazdów np. liczbę ludności w buforze 5 km w otoczeniu odcinka oraz ukształtowanie powierzchni terenu. Dla każdej kategorii drogi oraz zmiennej warunkującej prędkość zastosowano inne parametry w funkcjach logitowych obliczając w ten sposób spadek prędkości pojazdu następujący w wyniku wystąpienia ograniczeń w prędkości (szerzej o podstawach modelu prędkości ruchu w: Komornicki i inni 2010). Poza Polską i Słowacją, tj. w pozostałych krajach europejskich, przypisano odpowiednim kategoriom dróg (autostrady, pozostałe drogi dwujezdniowe, drogi główne oraz drogi drugorzędne) arbitralnie prędkości w zależności od przepisów drogowych obowiązujących w danym kraju. Przyjęte w modelu prędkości przejazdu na poszczególnych odcinkach dróg w dniu 31.12.2010 przedstawiono na rycinie 6.1.

Dostępność zewnętrzną zbadano przede wszystkim za pomocą modelu dostępności potencjałowej oraz przy wykonaniu szeregu założeń (por. wyjaśnienia w rozdz. 6.2). Zdiagnozowano w ten sposób stan dostępności w 2010, 2015 i 2030 r., a także dokonano symulacji wpływu wybranych inwestycji transportowych na zmiany dostępności obszaru pogranicza polsko-słowackiego. Dostępność do obszaru została obliczona niezależnie dla turystyki krótkoterminowej (rekreacyjny kilkugodzinny pobyt bez konieczności noclegu), średnioterminowej (długi weekend, 2–4 dni) i długoterminowej (wyjazdy na tygodniowe urlopy, ferie i wakacje). Symulacje wpływu poszczególnych inwestycji zrealizowane zostały przy wykorzystaniu miernika zmian poziomu dostępności potencjałowej. Dla całej sieci wykonano je dla wszystkich trzech rodzajów turystyki. Natomiast symulacje wpływu poszczególnych inwestycji obliczono z wykorzystaniem wskaźnika dostępności potencjałowej dla turystyki średnioterminowej. Uznano, że w przypadku symulacji dla poszczególnych inwestycji najważniejsze jest pokazanie zróżnicowania efektów pomiędzy jednostkami, widocznych w ujęciu względnym raczej dla turystyki krótko – lub średniookresowej. Jednocześnie skala analizowanych inwestycji (drogi sięgające często daleko w głąb terytoriów Polski i Słowacji) przemawiała za odrzuceniem wariantu krótkookresowego. Z kolei dla turystyki długookresowej zmienność wskaźnika dla poszczególnych inwestycji jest mniejsza (i mniej reprezentatywna), dlatego przy wyborze destynacji do tego typu wyjazdów dostępność transportowa odgrywa mniejszą rolę.

Analizę dostępności zewnętrznej wzbogacono ilustracją izochron czasu dojazdu do granicy polsko-słowackiej oraz czasu dojazdu do obszaru badań z głównych

---

<sup>2</sup> Tj. autostrady, drogi ekspresowe oraz drogi kategorii I, II i III.



Ryc. 6.1. Wyznaczone prędkości dla dróg obszaru pogranicza polsko-słowackiego (stan sieci na dzień 31.12.2010)  
Opracowanie własne.

potencjalnych miejsc wyjazdów turystów, tj. wybranych miast w Polsce, na Słowacji oraz w innych sąsiadujących państwach. Za każdym razem porównywano trzy stany: 2010, 2015 oraz 2030 r.

Stan obecny to układ sieci drogowej na dzień 31.12.2010. Dla tego okresu przygotowano mapę całej sieci dróg (załącznik 3) i opracowano model prędkości (ryc. 6.1).

Odnosnie roku 2015 założono, że po stronie polskiej zrealizowane zostaną te inwestycje (autostrady, drogi ekspresowe), które w 2011 r. znajdowały się przynajmniej na etapie przetargu. Wzięto pod uwagę zweryfikowany program budowy dróg po zmianach wprowadzonych w styczniu 2011 r. przez Ministerstwo Infrastruktury. Dodatkowo uwzględniono środkowy odcinek przyszłej autostrady A2 (Piotrków Trybunalski–Pyrzowice), który będzie realizowany w systemie koncesyjnym. Po stronie słowackiej zaliczono wszystkie inwestycje, które miały być ukończone do 2015 r. według danych Narodowej Agencji Autostradowej ([www.ndsas.sk](http://www.ndsas.sk)).

Dla roku 2030 założono realizację ambitniejszych wersji programów rozwoju infrastruktury zarówno w Polsce (docelowy układ dróg ekspresowych i autostrad zgodny z rozporządzeniem z 2004 r. uzupełniony o inwestycje dodane w nowej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030), jak i na Słowacji (rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych zawarty w dokumencie „Nowy projekt budowy autostrad i dróg ekspresowych” z 2000 r. i jego dalsze aktualizacje i uzupełnienia) oraz w Czechach (według uchwały rządu Republiki Czeskiej nr 741/1999 o rozwoju sieci transportowych).

Dostępność wewnętrzna dotyczyła analizy czasów dojazdu do wybranych miast na obszarze pogranicza polsko-słowackiego (metoda izochronowa, analogiczna jak przy dostępności zewnętrznej). W dalszej kolejności analizowano dostępność kumulatywną, w ujęciu popytowym (miejsca emisji turystycznej) i podażowym (podaż atrakcji turystycznych). Badanie dostępności wewnętrznej kończy szacunek ogólnej efektywności systemu transportowo-osadniczego z podziałem według gałęzi transportu na sieć drogową oraz kolejową.

Wybrany element oporu przestrzeni we wszystkich stosowanych metodach – przy dostępności zarówno zewnętrznej, jak i wewnętrznej – był czas podróży (obok czasu podróży do elementów oporu przestrzeni zalicza się w literaturze przedmiotu również koszt oraz wysiłek lub wygodę podróży, ale nie były one przedmiotem opracowania).

Szczegółowe założenia modelu ruchu oraz metody analizy dostępności potencjałowej i izochronowej przedstawiono każdorazowo na początku każdego z podrozdziałów, przed opisem wyników z zastosowaniem danej metody.

## 6.2. DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO

### 6.2.1. METODA BADAWCZA – ZAŁOŻENIA MODELU

Dostępność zewnętrzna obszaru turystycznego musi uwzględniać możliwie największy teren, z którego mogą pojawić się potencjalni turyści. Ponieważ obszar pogranicza polsko-słowackiego może być odwiedzany nie tylko przez turystów z Polski i Słowacji, ale w zasadzie przez wszystkich mieszkańców kontynentu europejskiego, w badaniach empirycznych podjętych w ramach projektu z wykorzystaniem modelu potencjału, podjęto decyzję o zbadaniu dostępności zewnętrznej mając na względzie obszar całej Europy. W przypadku dostępności izochronowej badanie objęło szeroko rozumiane otoczenie pogranicza polsko-słowackiego (w tym przede wszystkim znajdujące się na tym terenie główne ośrodki koncentracji potencjału demograficznego, a tym samym najważniejsze obszary źródłowe ruchu turystycznego).

Głównym środkiem transportu, którym poruszają się turyści przyjeżdżający na obszar pogranicza polsko-słowackiego jest samochód. W analizie wykorzystano więc sieć drogową Europy z podziałem na kategorie dróg. Zarówno potencjałową, jak i izochronową dostępność zewnętrzną można zatem utożsamiać z dostępnością drogową.

Izochrona jest linią łączącą punkty znajdujące się w tej samej odległości czasowej od wybranego miejsca, np. miasta będącego źródłem emisji turystów (ujęcie od strony popytowej) lub danej atrakcji turystycznej (ujęcie od strony podażowej). W wyniku wydzielenia izochron w jednakowych odstępach czasowych (np. co 15 minut lub pół godziny) powstaje mapa izochronowa. Analiza izochronowa jest ponadto punktem wyjścia do badania dostępności kumulatywnej – szerzej opisanej w kolejnym podrozdziale poświęconym dostępności wewnętrznej.

Główną metodą, którą wybrano do analizy dostępności transportowej jest tzw. dostępność potencjałowa (*potential accessibility*). Mówi ona o dostępności do wszystkich „potencjalnych” turystów na całym terytorium Europy. Założono, że niezależnie do dochodu oraz mobilności ludności, za potencjalnych turystów uważa się wszystkich mieszkańców kontynentu europejskiego. Cały obszar Europy (wraz z obszarem pogranicza polsko-słowackiego) podzielono na rejony komunikacyjne zgodnie z metodologią rozwiniętą w ramach nauk technicznych (inżynieria ruchu). Wydzielono w ten sposób 133 rejony, w tym 49 na obszarze pogranicza (z tego 25 w Polsce i 24 na Słowacji). Każdemu ze 133 rejonów komunikacyjnych została przypisana masa równoważna do liczby ludności zamieszkującej dany rejon (zakłada się, że jest to liczba potencjalnych turystów). Następnie w każdym rejonie komunikacyjnym



wyodrębniono miasto węzłowe, do którego został obliczony czas przejazdu ze wszystkich miast węzłowych na obszarze pogranicza polsko-słowackiego (49), zgodnie z modelem prędkości ruchu (tab. 6.2).

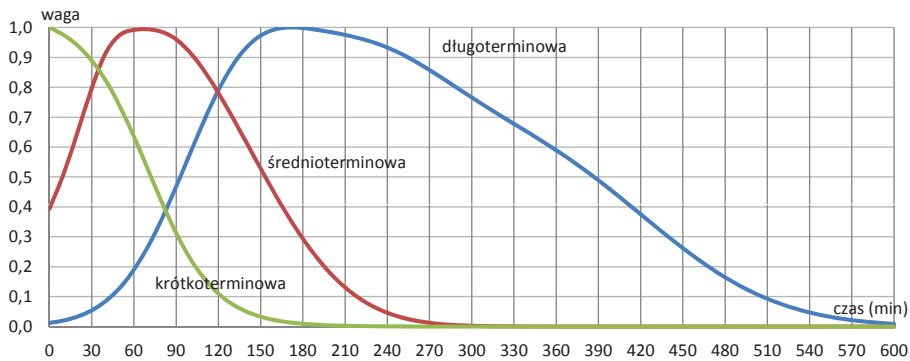
Tabela 6.2. Rejony komunikacyjne oraz miasta węzłowe w modelu potencjałowej dostępności zewnętrznej

Rejony komunikacyjne na obszarze pogranicza polsko-słowackiego:	Liczba	Nazwy miast węzłowych
Polska	25	Myślenice, Gorlice, Limanowa, Nowy Sącz, Nowy Targ, Zakopane, Oświęcim, Sucha Beskidzka, Wadowice, Bielsko-Biała, Cieszyn, Żywiec, Pszczyna, Ustrzyki Dolne, Brzozów, Jasło, Krosno, Sanok, Lesko, Jarosław, Lubaczów, Przemyśl, Przeworsk, Rzeszów, Strzyżów
Słowacja	24	Vranov nad Topľou, Snina, Humenné, Medzilaborce, Stropkov, Svidník, Sabinov, Preszów, Bardejov, Stará Ľubovňa, Kežmarok, Levoča, Poprad, Liptovský Mikuláš, Dolný Kubín, Ružomberok, Námestovo, Tvrdošín, Turčianske Teplice, Martin, Kysucké Nové Mesto, Bytča, Žylina, Čadca
Razem obszar pogranicza polsko-słowackiego	49	
Pozostałe rejony komunikacyjne:	Liczba	Nazwy miast węzłowych
Polska	16	Kraków, Katowice, Stalowa Wola, Łódź, Warszawa, Lublin, Białystok, Kielce, Gorzów Wielkopolski, Poznań, Szczecin, Wrocław, Opole, Bydgoszcz, Gdańsk, Olsztyn
Słowacja	6	Bańska Bystrzyca, Koszyce, Bratislava, Trnava, Trenčyn, Nitra
Czechy	7	Pardubice, Olomuniec, Zlín, Ostrawa, Brno, Iglawa, Praga
Ukraina	7	Lwów, Łuck, Użhorod, Iwano-Frankowsk, Tarnopol, Czerniowce, Kijów
Węgry	7	Budapeszt, Székesfehérvár, Győr, Pecz, Miskolc, Debreczyn, Segedyn
Austria	3	Graz, Wiedeń, Linz
Niemcy	6	Hamburg, Berlin, Drezno, Frankfurt nad Menem, Monachium, Kolonia
Rumunia	2	Kluż-Napoka, Bukareszt
Pozostałe kraje	30	Tirana, Bruksela, Mińsk, Sarajewo, Sofia, Zagrzeb, Podgorica, Kopenhaga, Tallinn, Helsinki, Paryż, Ateny, Madryt, Amsterdam, Prisztina, Wilno, Luksemburg, Ryga, Skopje, Kiszyniów, Oslo, Lizbona, Moskwa, Belgrad, Lublana, Berno, Sztokholm, Stambuł, Londyn, Rzym
Razem - poza obszarem pogranicza polsko-słowackiego	84	
Razem wszystkie rejony komunikacyjne	133	

Opracowanie własne.



Założono, zgodnie z metodologią dostępności potencjałowej, że wraz z wydłużaniem się czasu podróży maleje prawdopodobieństwo pojawienia się turysty krótkoterminowego na badanym obszarze pogranicza polsko-słowackiego. Funkcja opisująca to zjawisko jest znana w literaturze przedmiotu jako tzw. funkcja oporu przestrzeni (*distance-decay function*). Z tego względu najwyższą wagę we wskaźniku krótkoterminowej dostępności potencjałowej mają ci turyści, którzy mieszkają najbliżej miast węzłowych na obszarze pogranicza. Przy założeniu, że w odległości około 90 minut od atrakcji turystycznej mieszka 100 tys. mieszkańców, w modelu potencjału uwzględnia się tylko 30 tys. ( $0,3 \times 100$  tys.), a spośród np. 200 tys. osób mieszkających w odległości około 2 godzin od miejsca atrakcyjnego turystycznie, do modelu potencjału wlicza się 20 tys. ( $0,1 \times 200$  tys.). Można to interpretować następująco. Prawdopodobieństwo pojawienia się w danym mieście węzłowym turysty krótkoterminowego jest najwyższe wśród lokalnej społeczności, natomiast dla miasta węzłowego oddalonego o 1,5 godziny (90 minut) jazdy samochodem zmniejsza się do 30%, a przy 2 godzinach jazdy (120 minut) zmniejsza się do 10%. Kształt funkcji oporu przestrzeni dla wyjazdów krótkoterminowych, średnioterminowych i długoterminowych określają krzywe przedstawione na rycinie (ryc. 6.2).



Ryc. 6.2. Wykres funkcji oporu przestrzeni w zależności od czasu podróży  
Opracowanie własne.

Dla turysty średnioterminowego, który na pogranicze polsko-słowackie przyjeżdża z zamiarem spędzenia 2–4 dni krzywa funkcji oporu przestrzeni nie ma już charakteru krzywej opadającej, a raczej przypomina krzywą Gaussa. Średnio- i długoterminowe wyjazdy turystyczne są jedynym przypadkiem motywacji podróży, dla której waga atrakcyjności celu podróży nie jest funkcją malejącą względem wydłużającego się czasu podróży. Wynika to z tego, że wśród osób wyjeżdżających na 2–4 dni bardzo niewielka liczba podróżujących

będzie skłonna do spędzenia weekendu w miejscowości oddalonej „jedyńie” o np. 15-30 minut jazdy samochodem. Założono, że największe prawdopodobieństwo realizacji wyjazdów weekendowych jest dla osób mieszkających około 45-90 minut jazdy samochodem od miejsca docelowego. Dla miejsc odległych więcej niż 90 minut jazdy samochodem prawdopodobieństwo wyboru podróży weekendowej maleje. Przy trzech godzinach jazdy wynosi jedynie 30%, a przy 5 jest w zasadzie bliskie zeru (bardzo niewiele osób decyduje się na ponad 5-godzinną podróż samochodem osobowym w celu spędzenia weekendu w górach lub nad morzem). Z przeprowadzonych badań ankietowych wynika jednak, że Polacy w celu spędzenia weekendu w atrakcyjnym turystycznie miejscu są skłonni podróżować samochodem nawet dłużej (por. rozdz. 5.2).

W przypadku wyjazdów długoterminowych (5 dni i więcej) prawdopodobieństwo wyjazdu jest opisane również za pomocą funkcji zbliżonej kształtem do krzywej Gaussa. Najwyższe prawdopodobieństwo skorzystania z usług turystycznych charakteryzują się osoby mieszkające w odległości czasowej ok. 3 godzin, a następnie prawdopodobieństwo pojawienia się turystów maleje, by zbliżyć się do zera przy 10 godzinach jazdy. Podobnie jak w przypadku średnich wyjazdów również i tu kształt powyższych krzywych odbiega nieznacznie od wyników uzyskanych podczas badań ankietowych.

Czas podróży między dowolną parą rejonów komunikacyjnych został obliczony za pomocą metody odnajdywania najkrótszych ścieżek przejazdu według algorytmu Dijkstry’ego. Ostatecznie dostępność potencjałową rejonu komunikacyjnego położonego na obszarze pogranicza obliczono za pomocą wskaźnika:

$$A_i = M_i f(t_{ii}) + \sum_j M_j f(t_{ij}) + \sum_k M_k f(t_{ik})$$

gdzie:

$A_i$  – dostępność rejonu komunikacyjnego  $i$ ,

$M_i$  – masa własna (liczba ludności) rejonu komunikacyjnego  $i$ ,

$M_j$  – masa (liczba ludności) rejonu komunikacyjnego  $j$  należącego do obszaru pogranicza polsko-słowackiego,

$M_k$  – masa (liczba ludności) rejonu komunikacyjnego  $k$  leżącego poza obszarem pogranicza polsko-słowackiego,

$t_{ii}$  – czas podróży wewnętrznej w rejonie komunikacyjnym  $i$ ,

$t_{ij}$  – czas przejazdu między rejonami komunikacyjnymi  $i$  a  $j$ ,

$t_{ik}$  – czas przejazdu między rejonami komunikacyjnymi  $i$  a  $k$ .

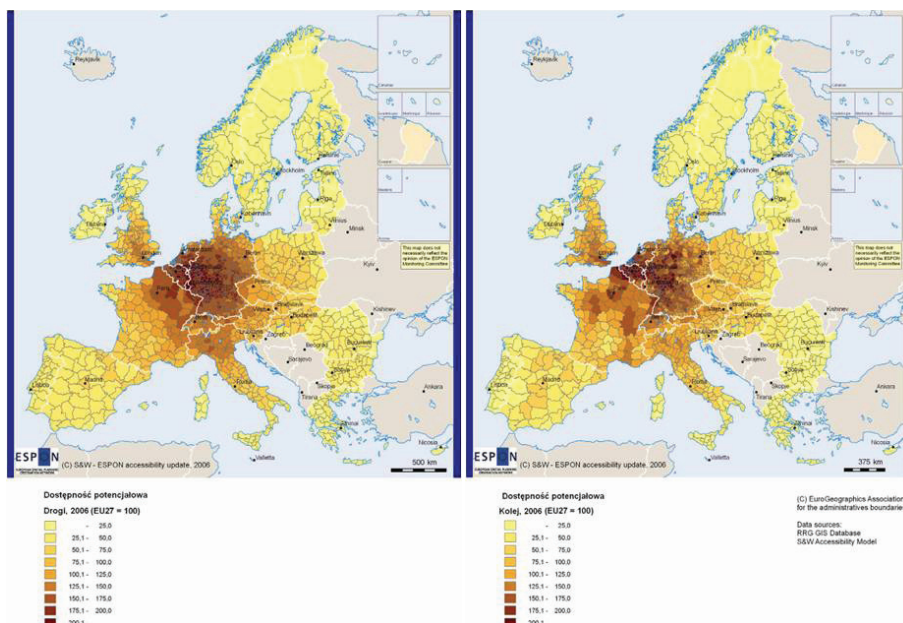
Wzór ten opisuje ogólną dostępność potencjałową 49 rejonów komunikacyjnych znajdujących się na obszarze pogranicza polsko-słowackim. Na dostępność tą składają się trzy potencjały w postaci tzw. potencjału własnego, tj.  $M_i f(t_{ii})$ , potencjału wewnętrznego, tj.  $\sum_j M_j f(t_{ij})$  oraz potencjału zewnętrznego, tj.  $\sum_k M_k f(t_{ik})$ . W obliczeniu potencjału zewnętrznego wykorzystano

masy (liczbę ludności) 84 rejonów komunikacyjnych położonych poza obszarem pogranicza.

Wskaźnik dostępności potencjałowej został wykorzystany nie tylko do obliczenia różnic w dostępności zewnętrznej 49 rejonów komunikacyjnych z obszaru pogranicza, ale także do wykonania symulacji zmian dostępności zewnętrznej tych jednostek w wyniku realizacji poszczególnych inwestycji infrastrukturalnych na sieci drogowej.

### 6.2.2. DOSTĘPNOŚĆ OBSZARU W BADANIACH EUROPEJSKICH

Obszar pogranicza polsko-słowackiego położony jest na peryferiach Unii Europejskiej. Wartości wskaźnika dostępności potencjałowej badanej w układzie przestrzeni ESPON na poziomie NUTS3 są niskie dla jednostek położonych po obu stronach granicy. Tym samym różnice w poziomie dostępności w polskiej i słowackiej części obszaru są minimalne. W obu przypadkach decydują relacje obu krajów z Europą Zachodnią. W efekcie granica polsko-słowacka nie jest „strefą nieciągłości” w zakresie dostępności potencjałowej. Oznacza to, że standard infrastruktury południkowej wyższego rzędu nie zmienia się skokowo na granicy.



Ryc. 6.3. Dostępność potencjałowa drogowa oraz kolejowa pogranicza polsko-słowackiego na tle Europy

Źródło: Spiekermann i Schürmann (2007).

W skali europejskiej lepiej dostępna jest zachodnia część badanego obszaru. Dostępność ta maleje ku wschodowi zarówno w Polsce, jak i na Słowacji. Zachowany zostaje tym samym koncentryczny układ dostępności potencjałowej względem jądra ekonomicznego Unii Europejskiej. O lepszej dostępności zachodniej części analizowanego obszaru decydują również inwestycje dokonywane poza jego obszarem pogranicza polsko-słowackiego. Dowodzą tego zmiany w poziomie wskaźnika ogólnoeuropejskiego diagnozowane w latach 2002–2006 (ryc. 6.3). Poprawa jest wynikiem inwestycji jakie w pierwszej połowie dekady XXI w. zrealizowano w rejonie Bratysławy i Wiednia, w Czechach, w zachodniej Polsce, a nawet w Niemczech. Poprawa wskaźników europejskich – to głównie powiązania równoleżnikowe z potencjałem demograficznym i ekonomicznym tzw. „pentagonu”. Inwestycje południkowe nie poprawiają tak rozumianej dostępności. Opisane zmiany dotyczą wyłącznie dostępności drogowej. Nie odnotowano podobnych przemian w zakresie transportu szynowego.

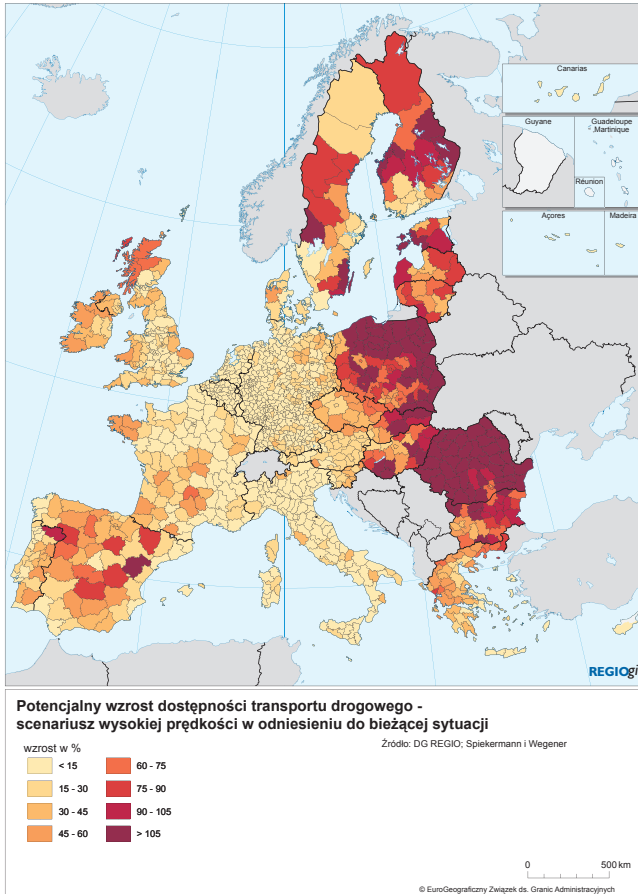
Badania wykonane na potrzeby V Raportu Kohezyjnego Unii Europejskiej (ryc. 6.4) dowodzą, że potencjał poprawy dostępności na skutek inwestycji transportowych należy na całym badanym obszarze jednym z najwyższych w skali Unii Europejskiej (tzw. efekt niskiej bazy).

### 6.2.3. DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA IZOCHRONOWA DO POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO<sup>3</sup>

W opracowaniu przyjęto, że dostępność czasowa (izochronowa) do obszaru pogranicza polsko-słowackiego jest tożsama z dostępnością do samej granicy państwowej (ryc. 6.5). W przypadku równomiernego rozmieszczenia sieci drogowej w całym otoczeniu badanego obszaru izochrony powinny przyjmować kształt ułożonej równoleżnikowo elipsy. Odchylenia od takiego układu świadczą o istnieniu kierunków lepiej wyposażonych infrastrukturalnie, względnie o istnieniu stref wyjątkowo upośledzonych w tym zakresie. Przy przyjętych założeniach duże zagęszczenie izochron po wschodniej stronie analizowanego obszaru jest spowodowane barierą przestrzenną jaką jest granica z Ukrainą. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie pogranicza polsko-słowackiego układ izochron jest częściowo zakłócony przez czynniki orograficzne.

Kierunki o lepszej dostępności do obszaru pogranicza można umownie nazwać „kanałami dostępu”. Są one widoczne przede wszystkim na zachód od badanego terytorium. Zdecydowanie najwyraźniejsze są cztery kanały:

<sup>3</sup> W tym i następujących podrozdziałach przedstawiono tylko część materiału związanego z analizowanymi izochronami. Całość obejmująca około 250 map znajduje się na dołączonej płycie CD.



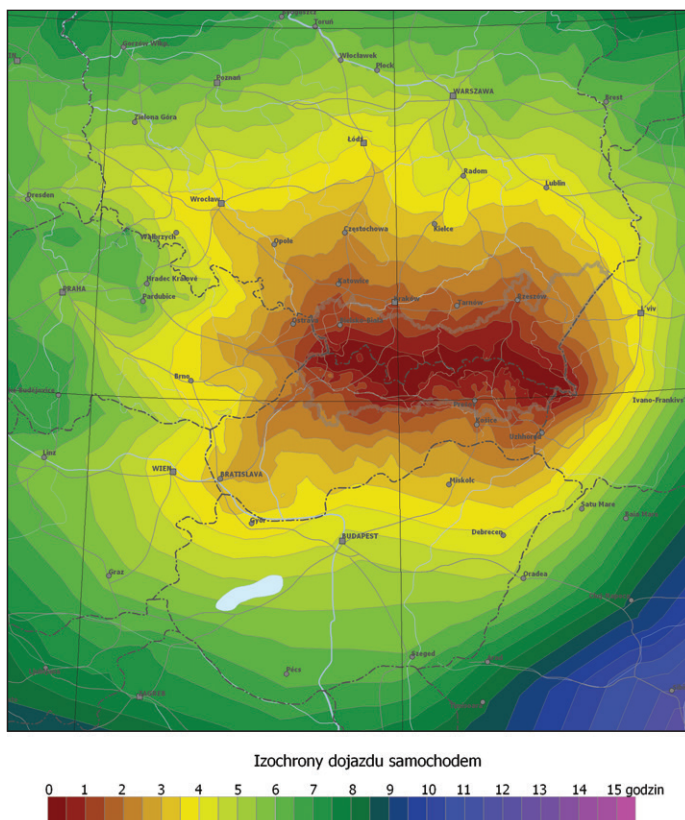
Ryc. 6.4. Możliwości poprawy dostępności w transporcie drogowym  
Źródło: V Raport Kohezyjny.

bratysławski, praski, wrocławski i łódzki. Ogólne różnice czasu dojazdu do granicy państwowej z północy i z południa są niewielkie. Biorąc pod uwagę wspomniany układ orograficzny oznacza to jednak istnienie relatywnie lepszej infrastruktury po stronie słowackiej. Widoczny jest szczególnie brak zewnętrznych kanałów dostępu w kierunku Warszawy i Budapesztu, największych obok Wiednia metropolii położonych w odległości mniejszej niż 500 km od badanego obszaru.

Szczegółowej analizie w trzech wymienionych przekrojach czasowych (2010, 2015, 2030) poddano położenie pogranicza polsko-słowackiego w układzie izochron ukazujących dostępność do największych ośrodków Europy Środkowej, stanowiących potencjalnie główne źródła ruchu turystycznego. Uwzględniono 6 miast: Warszawę, Bratysławę, Berlin, Pragę, Budapeszt oraz Gdańsk.



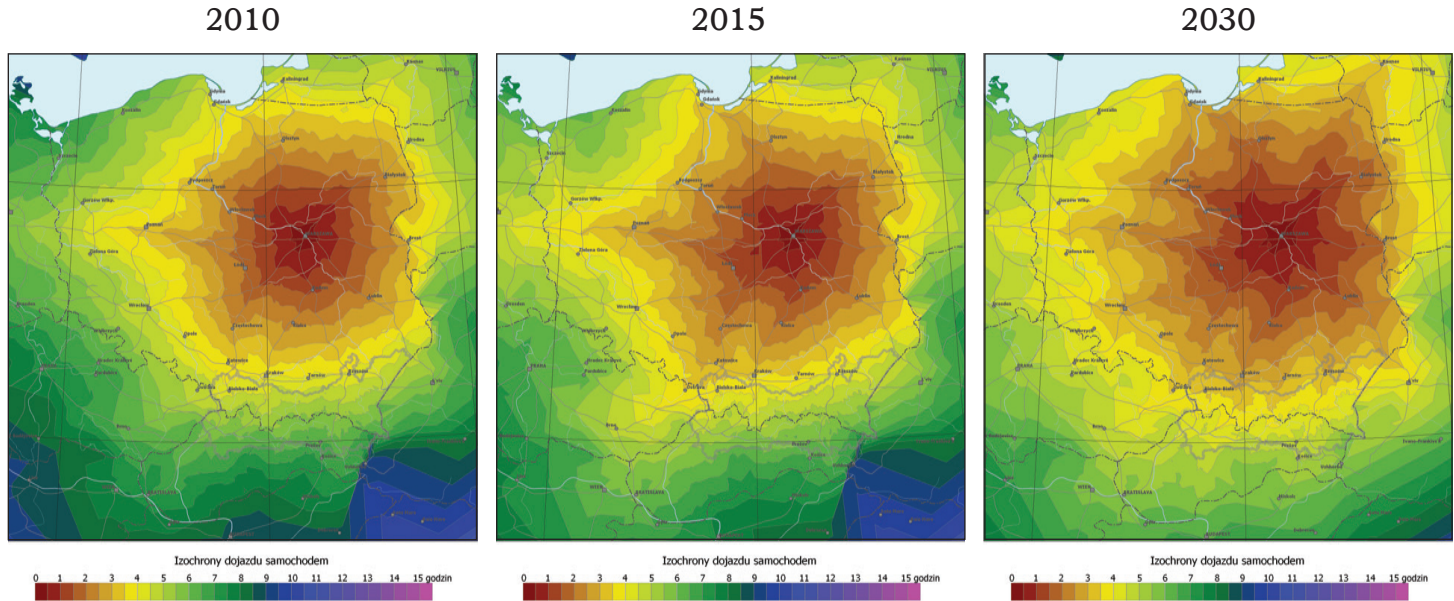
Analizy takiej nie wykonywano dla obszarów źródłowych położonych w bezpośrednim sąsiedztwie pogranicza (m.in. Kraków, Katowice, Koszyce), gdyż zostały one bezpośrednio lub pośrednio objęte innymi badaniami dostępności. Pełen zestaw map izochronowych w trzech przekrojach czasowych dla wymienionych miast zamieszczono na dołączonej do książki płycie CD.



Ryc. 6.5. Izochrony dojazdu do granicy polsko-słowackiej w 2010 r.  
Opracowanie własne.

Wykazano, że dostępność badanego regionu z Warszawy (ryc. 6.6) jest relatywnie słaba. Co więcej, realizowane obecnie inwestycje nie zmieniają znacząco tej sytuacji (poza poprawą na zachodnich krańcach pogranicza dzięki prognozowanemu ukończeniu budowy polskiej autostrady A1). Po roku 2015 czas dojazdu ze stolicy Polski do słowackiej części pogranicza będzie nadal przekraczać 7 godzin. Zasadnicze zmiany wystąpią dopiero w przypadku zrealizowania ambitnych inwestycji drogowych w perspektywie roku 2030. Układ izochron straci wówczas swoją pierwotną koncentryczność, a dostępność



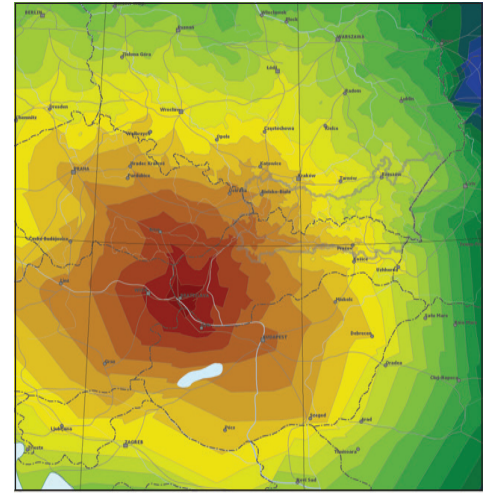
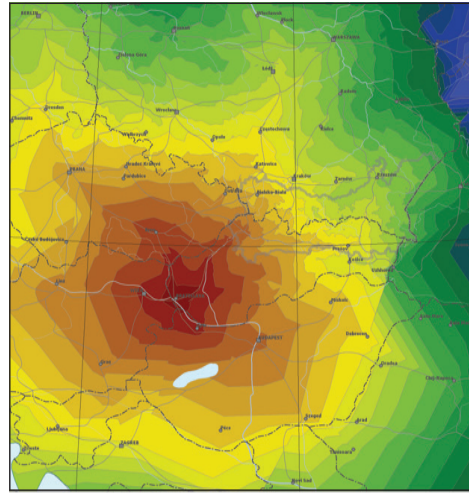
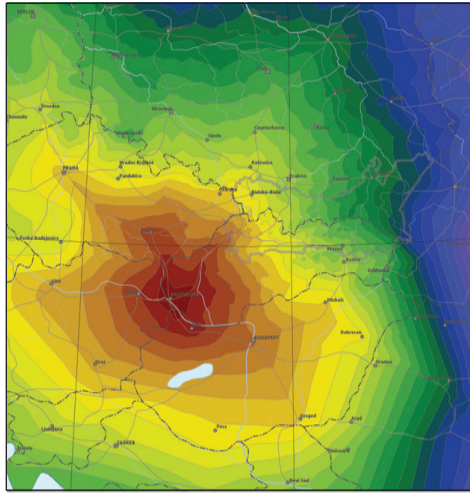


Ryc. 6.6. Izochrony dojazdu z Warszawy  
Opracowanie własne.

2010

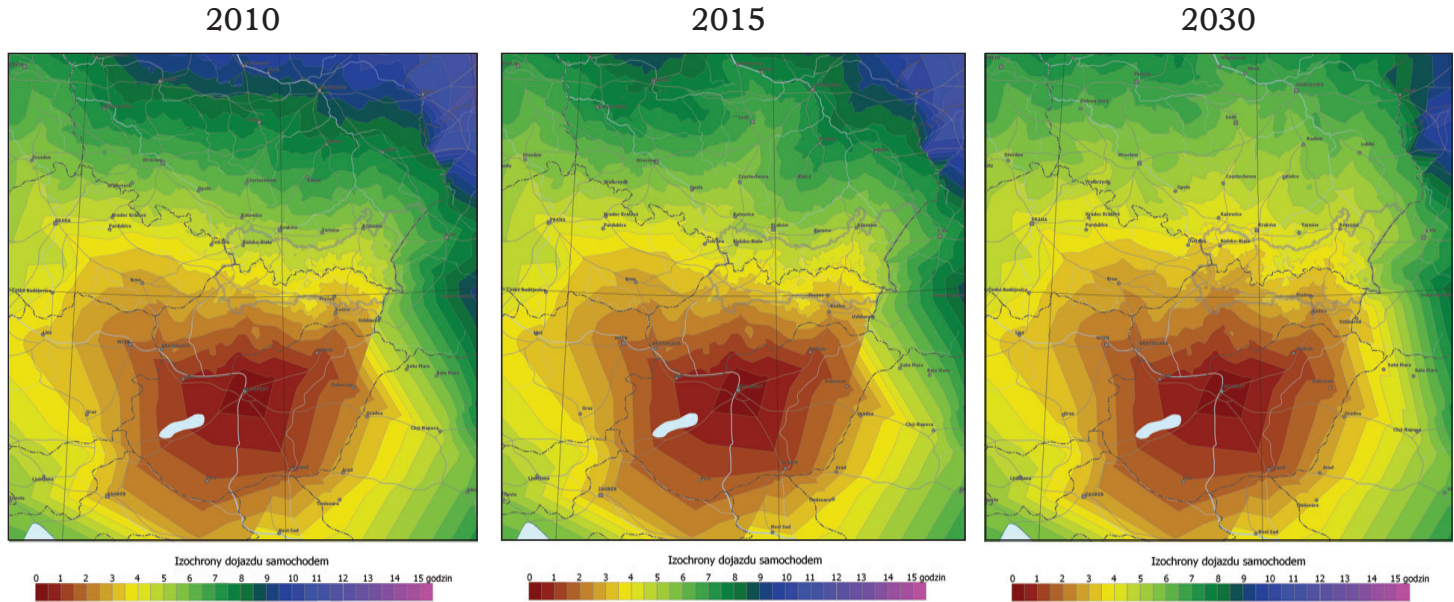
2015

2030



Ryc. 6.7. Izochrony dojazdu z Bratisławą

Opracowanie własne.



Ryc. 6.8. Izochrony dojazdu z Budapesztu  
Opracowanie własne.

regionu z Warszawy różnicuje się wewnątrznie. Większość obszaru pogranicza znajdzie się w obrębie izochrony 5 godzin.

Dzięki znacznemu zaawansowaniu budowy autostrady D1, dostępność z Bratysławy (ryc. 6.7) do zachodniej części obszaru pogranicza polsko-słowackiego jest wyraźnie lepsza niż z Warszawy. Różnice te maleją w miarę przemieszczania się ku wschodowi, gdzie braki w nowoczesnych połączeniach drogowych ze stolicą kraju są analogiczne w przypadku Polski i Słowacji. Należy podkreślić, że w przypadku Bratysławy zauważalna poprawa sytuacji nastąpi już w perspektywie roku 2015, zaś zmiany w latach kolejnych będą już mniejsze. Oznacza to, że z punktu widzenia dostępności badanego obszaru proces inwestycyjny na terenie Słowacji jest bardziej zaawansowany niż w Polsce. Tym samym można przewidywać, że po 2015 r. granica polsko-słowacka stanie się w większym niż obecnie stopniu linią oddzielającą obszary o różnym czasie dojazdu z Bratysławy. Biorąc pod uwagę, że dostępność z Bratysławy można do pewnego stopnia utożsamiać z dostępnością z Wiednia, oznacza to, że dla potencjalnego turysty z obu tych miast polska część badanego obszaru pozostanie w najbliższych latach wyraźnie słabiej dostępna czasowo.

Tradycyjnie ważnym miejscem pochodzenia turystów odwiedzających słowacką część pogranicza polsko-słowackiego jest stolica Czech – Praga. Rozwój infrastruktury drogowej w Czechach był w okresie transformacji (i do pewnego stopnia pozostaje nadal), podobnie jak w Polsce, nastawiony głównie na powiązania ze „starymi” krajami członkowskimi Unii Europejskiej (Niemcy, Austria). Spowodowało to, że dostępność do pogranicza polsko-słowackiego z tego kierunku jest umiarkowana (zobacz płyta CD). Co więcej, ograniczone wydają się także efekty inwestycji prowadzonych w perspektywie roku 2015. Niewielka poprawa dostępności nastąpi w tym wypadku tylko dla polskiej części pogranicza, dzięki skomunikowaniu autostrady Brno–Ostrawa z polskimi autostradami A1 i dalej A4. Nadal bardzo wyraźny pozostanie (istniejący obecnie) brak dogodnego powiązania drogowego w północnej części granicy czesko-słowackiej. Nieco większe zmiany nastąpią dopiero w perspektywie 2030 r. Istotne pozostaje przy tym, że we wszystkich analizowanych przekrojach czasowych badany obszar pozostanie dla turysty z Pragi słabiej dostępny czasowo niż potencjalnie z nim konkurujące ośrodki wypoczynkowej i narciarskiej w Alpach Austriackich.

Biorąc pod uwagę odległość geograficzną, relatywnie dobra jest dostępność do pogranicza polsko-słowackiego z Berlina (zobacz płyta CD). Dzięki odcinkom autostrad czynnych na terenie Polski czas dojazdu ze stolicy Niemiec do zachodnich krańców badanego obszaru wynosi tylko około 5–6 godzin (mniej niż z Warszawy). Inwestycje realizowane oraz planowane niewiele już zmienią w tym zakresie. Głównym kanałem dostępu w kolejnych przekrojach czasowych



pozostaje polska autostrada A4. Pewne zmiany uwidocznia się w perspektywie 2015 r., po ukończeniu jej wschodniego odcinka. Warunkiem poprawy dostępu do słowackiej części pogranicza będzie wówczas realizacja południowych transgranicznych tras ekspresowych (S7/R3, S9/S19/R4). Duże znaczenie miałyby również trasa Tarnów–Preszów, która niestety nie występuje w słowackich dokumentach.

Bardzo charakterystyczny jest układ izochron w przypadku Budapesztu (ryc. 6.8). Pozostaje on wyraźnie „spłaszczony” od strony północnej. Dostępność do słowackiej części badanego obszaru jest dobra (3–4 godziny), jednak wynika to głównie z niewielkiej odległości fizycznej. Mimo to należy podkreślić, że czas dojazdu ze stolicy Węgier w Tatry jest dłuższy niż w bliższe pasma Alp Austriackich. W perspektywie 2015 r. nie można oczekiwać wyraźnej poprawy dostępności na tym kierunku. Tak jak obecnie, granica polska pozostanie linią, poza którą czas dojazdu wyraźnie wzrasta. Zmiany dają się zauważyć dopiero w następstwie dalszych inwestycji (2030 r.). Strefa lepszej dostępności rozszerza się wtedy na Polskę, głównie na osiach S7/R3 i S9/S19/R4. Czas dojazdu do środkowej części obszaru właściwie się nie zmieniają w obu prognozowanych perspektywach czasowych.

Analiza dostępności izochronowej dla Gdańska (zobacz płyta CD) miała na celu pokazanie zróżnicowania dostępności do badanego obszaru z różnych regionów Polski. Obecnie czas dojazdu z Trójmiasta na obszar pogranicza polsko-słowackiego waha się od 7 godzin w przypadku Beskidu Żywieckiego i Śląskiego do 13–14 godzin w przypadku wschodniej Słowacji. Tym samym można stwierdzić, że badany obszar jest bardzo słabo dostępny za pomocą transportu drogowego z północnej Polski. Wyraźna poprawa nastąpi w wyniku inwestycji na autostradzie A1 (2015 r.), a później dzięki drodze S7/R3 i skośnemu ciągowi dróg S7/S17/S19/R4 (2030 r.). Dopiero te zmiany spowodują, że dla północnej Polski pogranicze polsko-słowackie będzie jednoznacznie najbliższym regionem górskim (dziś czasy przejazdu mogą być niewiele krótsze niż w Alpy, przy założeniu przejazdu tranzytowego przez Niemcy).

Reasumując należy stwierdzić, że dostęp do badanego obszaru siecią drogową ma charakter „kanałowy”. Są to kanały dostępu z południowego zachodu, zachodu i północnego zachodu. Bardzo wyraźnie zaznacza się brak takich kanałów z północy (Warszawa) i południa (Budapeszt). Należy podkreślić, że dostępność z Polski środkowej i północnej jest szczególnie istotna, gdyż są to jedyne obszary, dla których nie mamy do czynienia z konkurencyjnym czasem dojazdu w inne regiony górskie (Alpy). W najbliższych latach rozwój infrastruktury po stronie słowackiej będzie prawdopodobnie szybszy. Na Słowacji pogranicze z Polską, a zwłaszcza jego zachodnia i środkowa część, nie są w planach infrastrukturalnych traktowane tak peryferyjnie, jak to ma

miejsce w odniesieniu do polskich obszarów karpaccich. Różne tempo procesu inwestycyjnego może spowodować, że granica polsko-słowacka stanie się w ciągu najbliższych kilku lat większą niż obecnie barierą infrastrukturalną.

#### 6.2.4. DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA POTENCJAŁOWA W 2010 i 2030 R.

W przypadku dostępności potencjałowej analizę wykonano w dwóch przekrojach czasowych odpowiadających stanowi obecnemu oraz hipotetycznej pełnej rozbudowie systemu drogowego (2030 r.). Wyniki porównania sytuacji w obu przekrojach czasowych należy interpretować jako maksymalny osiągalny efekt poprawy dostępności.

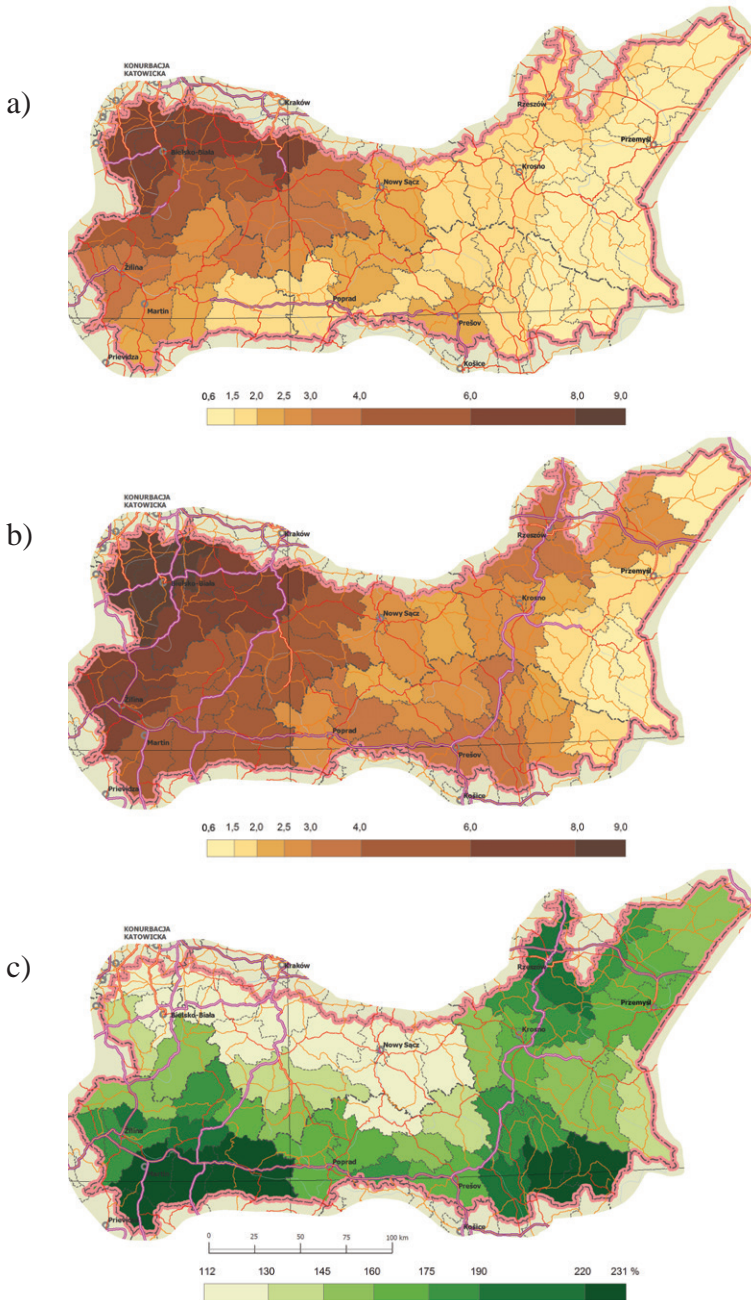
Rozkład krótkoterminowej dostępności potencjałowej pozostaje zdeterminowany położeniem względem dużych ośrodków miejskich, głównie konurbacji górnośląskiej i Krakowa, a w mniejszym stopniu także Bratysławy (ryc. 6.9). Najwyższy poziom wskaźnika notuje się w zachodniej części polskiej strony pogranicza. Wartości maleją następnie ku wschodowi i południowi. W części środkowej pogranicza polsko-słowackiego (szeroko rozumiany region tatrzański) wartość wskaźnika jest wyraźnie wyższa po stronie polskiej, a relatywnie bardzo niska po słowackiej. Dowodzi to, że słowackie Podtatrze pozostaje, z uwagi na ograniczoną dostępność transportową, mniej atrakcyjne dla turystów weekendowych z największych miast południowej Polski. Cała wschodnia część badanego obszaru nie ma w praktyce żadnych warunków transportowych do rozwoju turystyki krótkoterminowej.

Opisane różnice dostępności potencjałowej wewnątrz badanego obszaru pozostają widoczne, choć w wyraźnie złagodzonej formie, także w przypadku turystyki średnioterminowej (ryc. 6.10). Nadal z punktu widzenia potencjalnego zaplecza dla turystyki, sytuacja Zakopanego jest lepsza niż miasta Poprad lub Wysoké Tatry. Zauważalnie poprawia się natomiast sytuacja południowo-zachodniej (słowackiej) części obszaru – poprzez wpływ potencjału ludnościowego Bratysławy i Wiednia. Wskaźniki dla wschodniej części pogranicza polsko-słowackiego nie są lepsze, niż w turystyce weekendowej. Oddalenie transportowe tych terenów pozostaje istotną barierą także dla wycieczek kilkudniowych.

Lepsza sytuacja polskiej strony pogranicza zanika dopiero w przypadku turystyki długookresowej (ryc. 6.11). Rozkład staje się wówczas wyraźnie zależny od położenia względem potencjałów demograficznych dalszych ośrodków. Wartość wskaźnika równomiernie maleje ku wschodowi po obu stronach granicy.

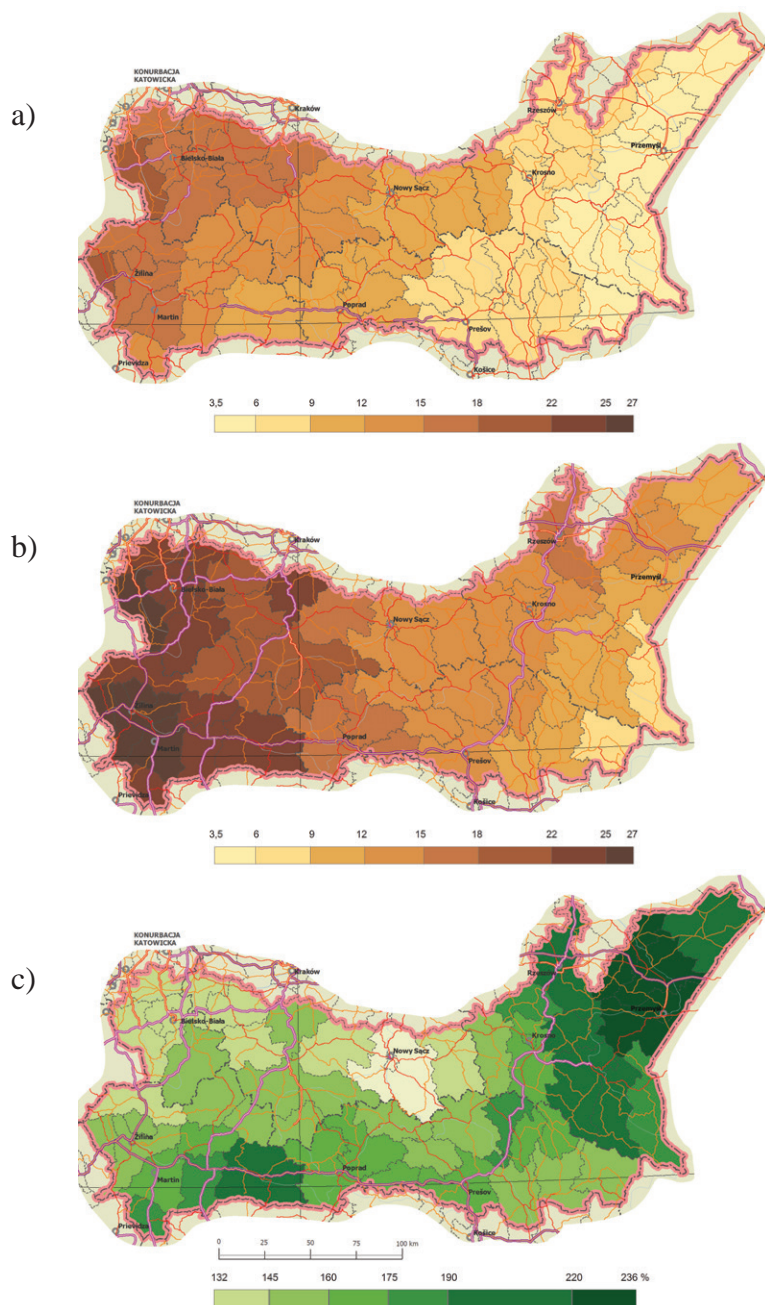
Znaczący rozwój infrastruktury drogowej po obu stronach granicy (wariant 2030) spowoduje największe zmiany pod względem dostępności dla turystyki





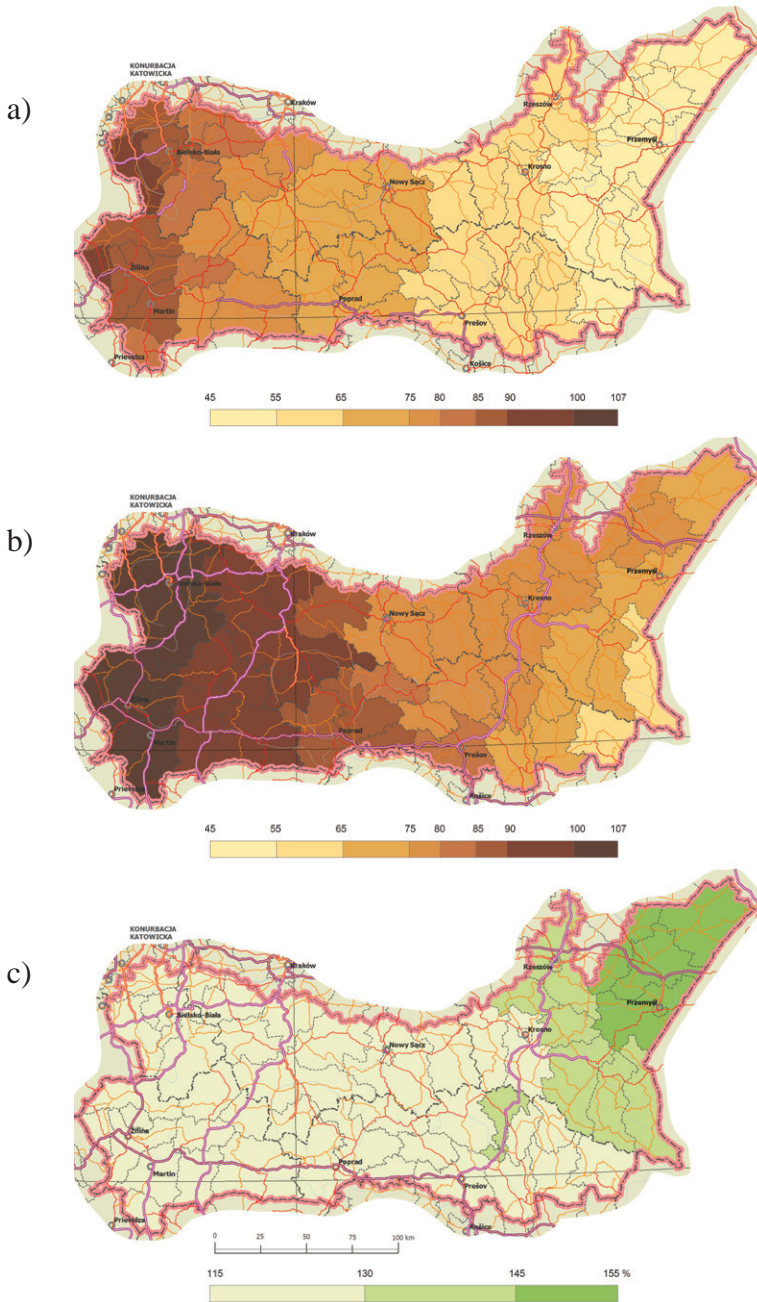
Ryc. 6.9. Potencjałowa dostępność drogową w turystyce krótkoterminowej w 2010 (a) i 2030 r. (b) oraz zmiany potencjałowej dostępności drogowej w turystyce krótkoterminowej w latach 2010-2030 (c)

Opracowanie własne.



Ryc. 6.10. Potencjałowa dostępność drogową w turystyce średnioterminowej w 2010 (a) i 2030 r. (b) oraz zmiany potencjałowej dostępności drogowej w turystyce krótkoterminowej w latach 2010-2030 (c)

Opracowanie własne.



Ryc. 6.11. Potencjałowa dostępność drogowa w turystyce długoterminowej w 2010 (a) i 2030 r. (b) oraz zmiany potencjałowej dostępności drogowej w turystyce krótkoterminowej w latach 2010-2030 (c)

Opracowanie własne.

krótkoterminowej. Obejmą one przede wszystkim słowacką część badanego obszaru, w tym zwłaszcza rejony miast: Martin, Ružomberok i Liptovský Mikuláš, które skorzystają na budowie dróg ekspresowych na trasie Kraków–Chyżne–Bańska Bystrzyca (R3 na trasie Trstená–Dolný Kubín–Martin–Bańska Bystrzyca; R1 na odcinku Bańska Bystrzyca–Ružomberok, który łączy D1 z R1). Zaskakujący jest wysoki wzrost dostępności potencjałowej z punktu widzenia turystyki krótkookresowej w okresie Snina, przez który nie przebiega żadna z planowanych tras. Jest to głównie wpływ planowanej budowy autostrady D1 z Koszyc do granicy z Ukrainą. Po stronie polskiej, w kontekście krótkich wizyt, najbardziej skorzystają krańce wschodnie, w tym Rzeszów.

W turystyce średnioterminowej zmiany są mniej spektakularne. Nadal w nieco większym stopniu dotyczą one części słowackiej, ale zdecydowany wzrost wartości wskaźnika notuje się również na wschodzie polskiej części pogranicza, w tym zwłaszcza w Bieszczadach oraz w rejonie Przemyśla i Lubaczowa.

Charakterystyczne, że w przypadku turystyki długoterminowej nawet najambitniejsze plany rozwoju sieci drogowej wewnątrz obszaru badań nie spowodują prawie żadnych zmian dostępności potencjałowej. Niewielki efekt zauważalny będzie wyłącznie na wschodzie pogranicza i to głównie po stronie polskiej. Prowadzi to do bardziej ogólnej konstatacji, że rozwój sieci transportowej w badanym regionie służyć będzie głównie ewentualnej intensyfikacji turystyki weekendowej i kilkudniowej. Tym samym zabieganie o rozwój dużej infrastruktury doprowadzającej ruch do pogranicza polsko-słowackiego powinny być czynione z uwzględnieniem lokalnych strategii rozwoju turystyki (które zakładają orientację na turystę przebywającego krócej lub dłużej na danym terenie). Z drugiej strony konieczne jest także uwzględnienie faktu, że cechą współczesnej turystyki jest skracanie pobytów na rzecz zwiększenia ich częstotliwości w ciągu roku.

#### 6.2.5. SYMULACJE ZMIAN DOSTĘPNOŚCI POTENCJAŁOWEJ W WYNIKU INWESTYCJI DROGOWYCH

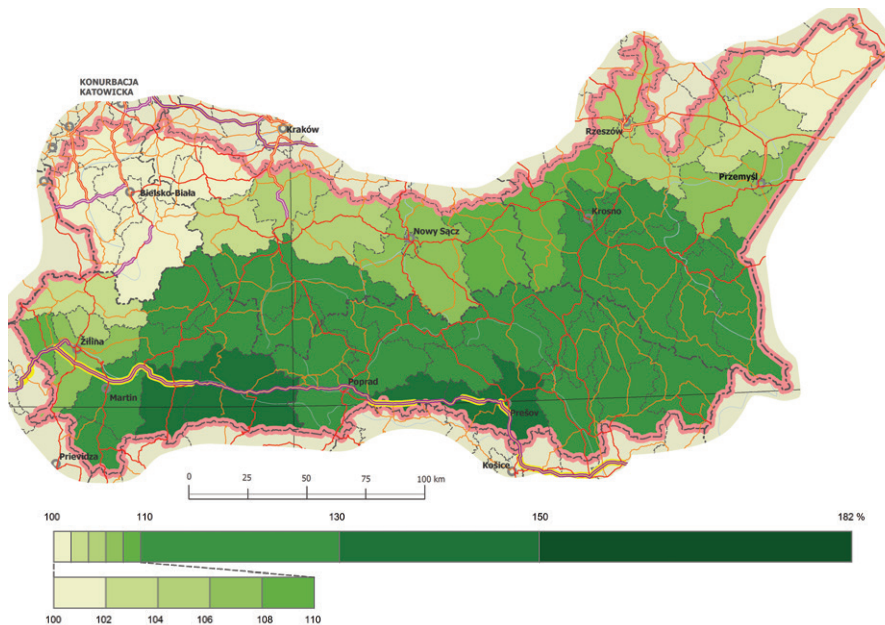
Opisane prognozy zmian dostępności dotyczą realizacji pełnych programów rozbudowy infrastruktury drogowej. Celem symulacji szczegółowych było określenie, które spośród planowanych inwestycji mają największe znaczenie dla poszczególnych podregionów i ośrodków turystycznych. Uzyskane wyniki mogą być wykorzystane jako podstawa polityki transportowej szczebla krajowego i regionalnego. Mogą one również stanowić ważną przesłankę dla polityki władz lokalnych w zakresie kształtowania przyszłych funkcji turystycznych (prognozy ruchu), a także prowadzenia lobbingu na rzecz określonych inwestycji centralnych.



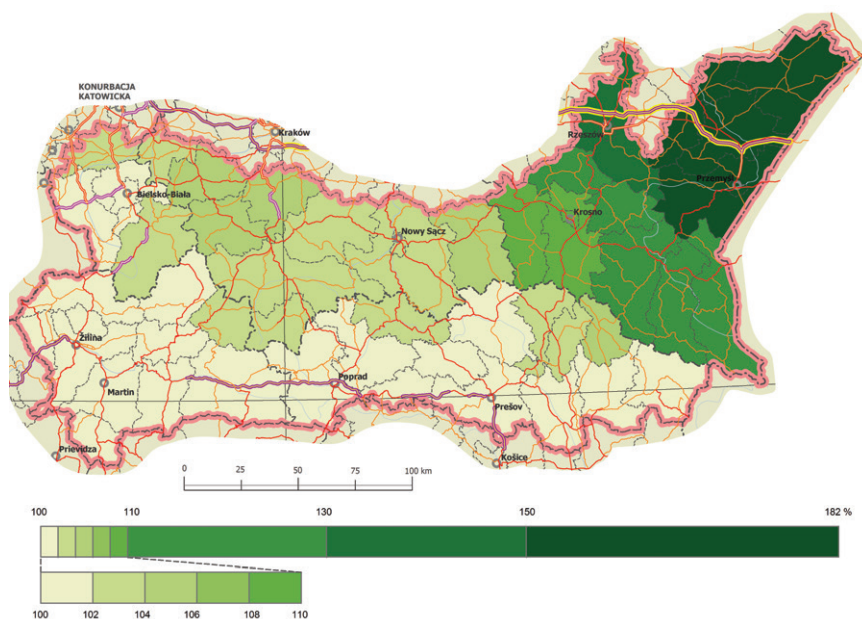
Każda z przeprowadzonych symulacji odzwierciedla zmianę dostępności, która wynika z dwóch stanów: (1) przed ukończeniem budowy drogi ekspresowej lub autostrady oraz (2) po oddaniu danej inwestycji do użytkowania. Należy zaznaczyć, że symulacje wpływu poszczególnych inwestycji w sieć drogową na zmiany dostępności potencjałowej obszaru zostały wykonane przy założeniu *ceteris paribus*, tj. niezmienności innych czynników. Zakłada się tym samym, że zmiana dostępności wynika wyłącznie z faktu, że została wybudowana (lub zmodernizowana) pojedyncza droga. Inne zmiany, wynikające np. ze zmian sieciowych lub społeczno-ekonomicznych nie są ujęte w analizie.

Do symulacji wykorzystano tylko analizę dostępności potencjałowej średnio-terminowej. Pełen zestaw map symulacji zamieszczono na płycie CD. Wybrane symulacje dla najważniejszych inwestycji przedstawiono na rycinach 6.12–6.18.

Uzyskane wyniki jednoznacznie wskazują, że ukończenie słowackiej autostrady D1 wyraźnie przyczyni się do poprawy dostępności głównie po słowackiej stronie pogranicza – praktycznie we wszystkich jego częściach. Poprawa dostępności pojawia się dzięki tej inwestycji również w polskiej części badanego obszaru. Dotyczy to przede wszystkim Podhala, a w wariantcie, gdy D1 zostanie doprowadzona aż do granicy z Ukrainą, (ryc. 6.12) także Bieszczadów. Na ukończeniu równoleżnikowej autostrady A4 (ryc. 6.13) skorzystają prawie



Ryc. 6.12. Symulacja zmian dostępności potencjałowej w turystyce średniookresowej w wyniku ukończenia słowackiej autostrady D1 (do granicy z Ukrainą)  
Opracowanie własne.



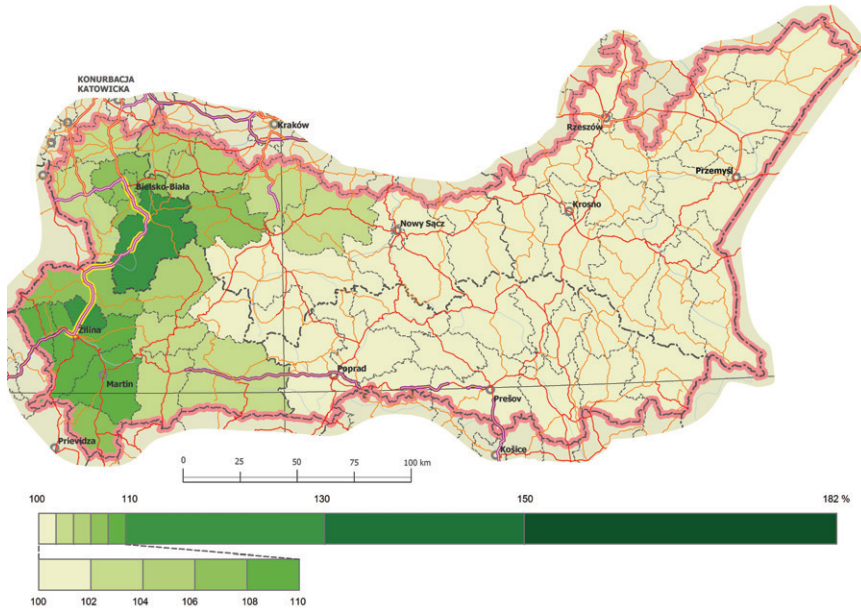
Ryc. 6.13. Symulacja zmian dostępności potencjałowej w turystyce średniookresowej w wyniku ukończenia polskiej autostrady A4

Opracowanie własne.

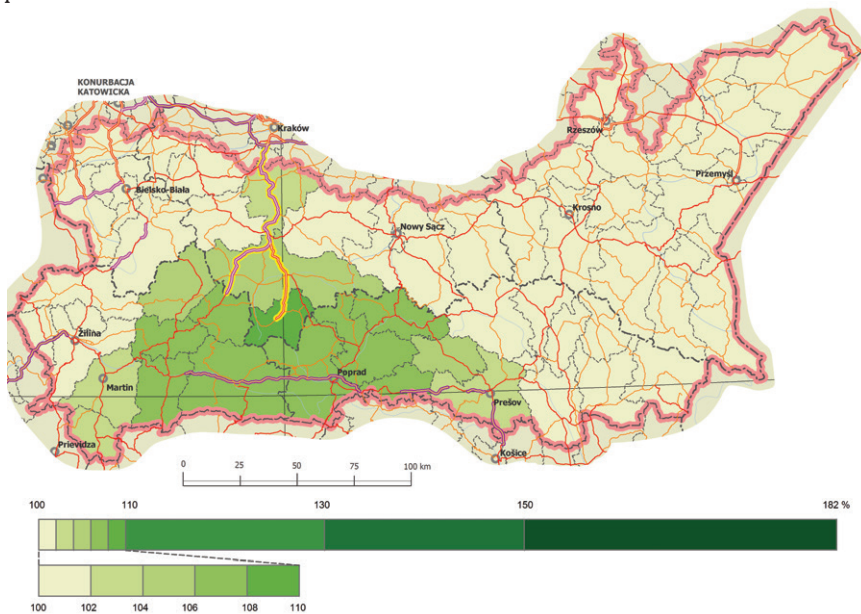
wyłącznie regiony polskie (głównie położone na wschodzie badanego obszaru). Tym samym można zaryzykować stwierdzenie, że to właśnie słowacka trasa D1 może przesądzić o wyrównaniu się wielkości zaplecza dla obszarów atrakcyjnych turystycznie po obu stronach granicy. Z ukończenia autostrady A1 również skorzystają głównie regiony polskie, a ze słowackich jedynie okres Čadca. Ukończenie budowy realizowanych obecnie odcinków polskiej jednojezdniowej drogi ekspresowej S69 będzie miało bardzo ograniczony przestrzennie wpływ na poprawę dostępności (tylko powiat żywiecki). Bardziej widoczna zmiana sytuacji nastąpi po powstaniu całej trasy Bielsko-Biała–Żylica – korzyści dotyczyć będą wówczas obszarów po obu stronach granicy (ryc. 6.14).

Trudna do przecenienia (z punktu widzenia dostępności transportowej pogranicza polsko-słowackiego) jest budowa drogi ekspresowej Kraków–Chyżne–Rużomberok–Bańska Bystrzyca (z odgałęzieniem do Zakopanego; ryc. 6.16). Wszystkie analizowane warianty tej inwestycji dają rozległe przestrzennie korzyści w zakresie poprawy dostępności w turystyce średnioterminowej. Na podstawie wykonanej symulacji można stwierdzić, że beneficjentami tej inwestycji są w większym stopniu regiony słowackie, i to nawet w przypadku realizacji wariantów zakładających budowę nowej drogi tylko w Polsce (ryc. 6.15).



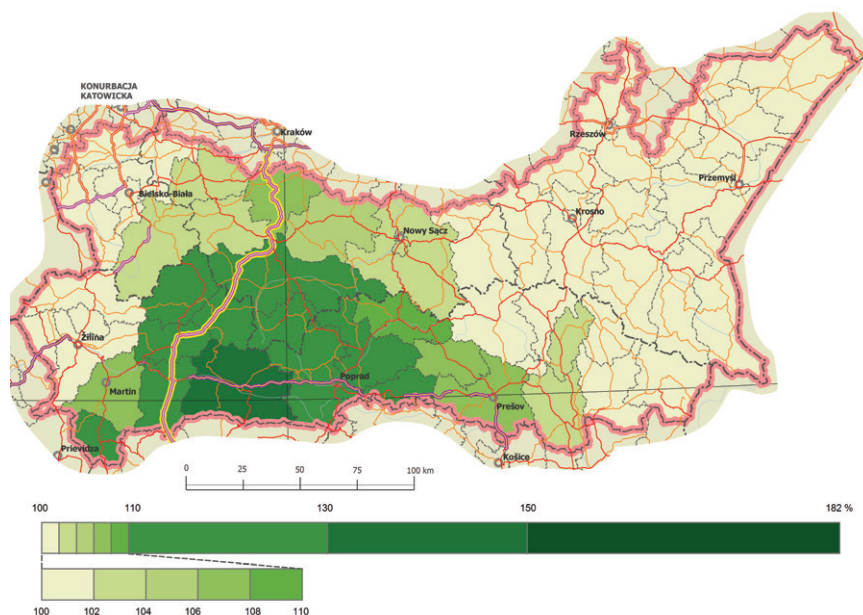


Ryc. 6.14. Symulacja zmian dostępności potencjałowej w turystyce średnio-okresowej w wyniku ukończenia drogi ekspresowej S69 oraz autostrada D3  
Opracowanie własne.



Ryc. 6.15. Symulacja zmian dostępności potencjałowej w turystyce średnio-okresowej w wyniku ukończenia polskiej drogi ekspresowej S7 do Chyżnego przy jednoczesnej realizacji odcinka Rabka–Zakopane  
Opracowanie własne.

Zmniejszenie czasu przejazdu spowoduje, że ośrodki położone na południe od Tatr znajdują się w zasięgu kilkudniowych przyjazdów z Krakowa i konurbacji górnośląskiej. Największym „wygranym” w przypadku realizacji tych inwestycji będzie okres Liptovský Mikuláš.

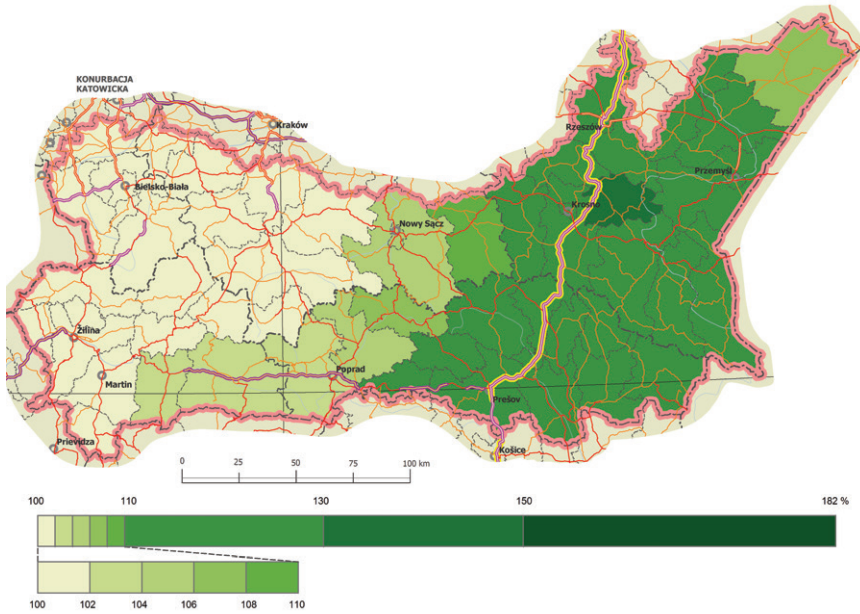


Ryc. 6.16. Symulacja zmian dostępności potencjalowej w turystyce średnio-okresowej w wyniku ukończenia drogi ekspresowej Warszawa–Kraków–Chyżne–Bańska Bystrzyca

Opracowanie własne.

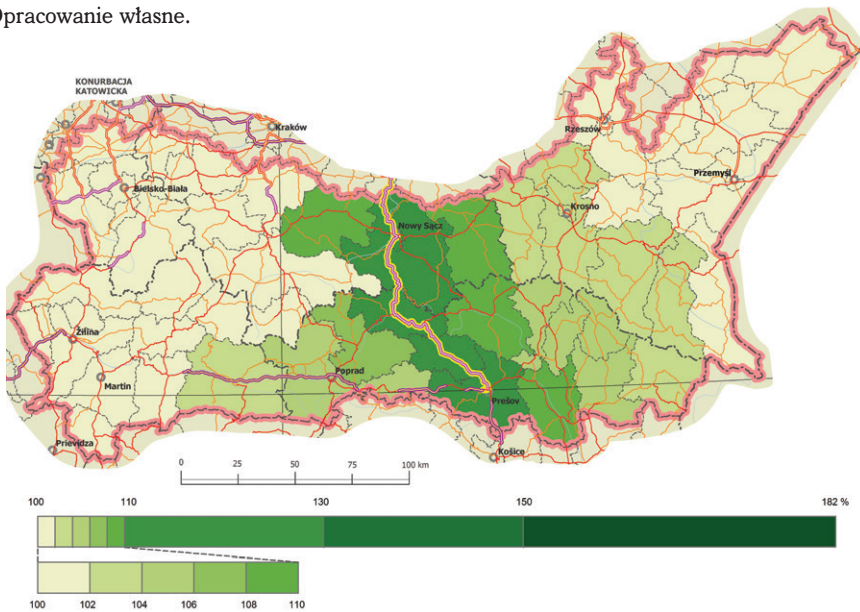
Budowa drogi ekspresowej Rzeszów–Koszyce–Miskolc przynosi duże korzyści obszarom po obu stronach granicy. W wariantcie zakładającym budowę tylko polskiego odcinka, beneficjentami są w większym stopniu regiony polskie. W przypadku powstania całej trasy (ryc. 6.17), istotna poprawa dostępności zauważalna jest również w centralnej części słowackiej strony pogranicza (Poprad). Staje się ona wówczas znacznie lepiej dostępna z relatywnie gęsto zaludnionej południowo-wschodniej Polski.

Zaskakująco rozległy przestrzennie jest także wpływ ewentualnej budowy drogi ekspresowej Tarnów–Preszów (ryc. 6.18). Co istotne, korzyści widoczne są w powiatach, w których nie były generowane (w tym stopniu) przez żadną z symulowanych inwestycji. Największym beneficjentem takiego rozwiązania będzie miasto Nowy Sącz oraz jego okolice. Uzyskane wyniki można uznać za silną przesłankę do starań, aby trasa znalazła się w polskim docelowym programie budowy dróg ekspresowych oraz aby uzgodniona



Ryc. 6.17. Symulacja zmian dostępności potencjałowej w turystyce średnio-  
okresowej w wyniku ukończenia drogi ekspresowej Lublin–Rzeszów–  
–Koszyce–Miskolc

Opracowanie własne.



Ryc. 6.18. Symulacja zmian dostępności potencjałowej w turystyce średnio-  
okresowej w wyniku realizacji drogi ekspresowej Kielce–Tarnów–Przysów

Opracowanie własne.

została jej kontynuacja po stronie słowackiej. Ważnym argumentem w tym zakresie jest umieszczenie szlaku w nowej polskiej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (z 13 grudnia 2011 r.).

Jeśli chodzi o wschodnią część polsko-słowackiego pogranicza, rozwój dużej infrastruktury (autostrad i dróg ekspresowych) jest decydujący dla dalszego rozwoju. W pierwszej kolejności muszą być dokończone autostrady do granicy z Ukrainą – w Polsce A4, a na Słowacji D1 – oraz droga ekspresowa Rzeszów–Koszyce–Miskolc (S19 i R4).

Z pojedynczych planowanych inwestycji duże znaczenie, zwłaszcza dla weekendowego ruchu turystycznego, ma wybudowanie dróg w ciągu komunikacyjnym Kraków–Trstená–Ružomberok–Bańska Bystrzyca (S7, R3, R1). Wpłyne to na poprawę dostępności z Krakowa oraz Górnego Śląska, tj. z obszarów, z których pochodzi największa grupa potencjalnych turystów.

#### 6.2.6. ZMIANY DOSTĘPNOŚCI DO OŚRODKÓW TURYSTYCZNYCH W WYNIKU INWESTYCJI DROGOWYCH

W tabeli 6.3 przedstawiono całościowy wpływ drogowych programów inwestycyjnych na poprawę dostępności w tych powiatach i okresach, w których zlokalizowane są najważniejsze ośrodki turystyczne pogranicza polsko-słowackiego.

Ukończenie inwestycji realizowanych obecnie (wariant 2015) po polskiej stronie granicy przyniesie największe korzyści ośrodkom położonym we wschodniej części badanego obszaru (np. Iwonicz-Zdrój, Cisna i Solina). Po stronie słowackiej beneficjentami będą natomiast ośrodki podtatrzzańskie (Liptovský Mikuláš, Jasná, Starý Smokovec). Największe różnice poziomu dostępności potencjałowej między docelowym układem autostrad i dróg ekspresowych proponowanym w niniejszym opracowaniu (wariant 2030 „rozszerzony”), a zapisanym w rozporządzeniach rządowych występują w ośrodkach powiatu nowosądeckiego (Krynica-Zdrój i Piwniczna-Zdrój), zaś po stronie słowackiej w przypadku miasta Bardejov. Miasta te relatywnie mało zyskają na inwestycjach oficjalnie planowanych. Dla każdego z nich ewentualna budowa drogi ekspresowej Tarnów–Nowy Sącz–Preszów (wziętej pod uwagę tylko w wariantcie „rozszerzonym”) skutkowałaby bardzo dużą poprawą dostępności przestrzennej. Efekt zmiany statusu granicy polsko-ukraińskiej (tzn. jej otwarcia) byłby zauważalny przede wszystkim we wschodniej części pogranicza polsko-słowackiego, a więc w ośrodkach takich jak Iwonicz-Zdrój, Cisna, Snina, a w mniejszym stopniu także w środkowej części (Bardejov, Krynica-Zdrój).



Tabela 6.3. Zmiana poziomu dostępności potencjałowej  
w turystyce średnioterminowej (%)

Kraj	Region/ powiat/ okres	Miejscowości turystyczne	Zmiana poziomu dostępności potencjałowej w turystyce średnioterminowej w stosunku do 2010 r.			
			wariant 2015	wariant 2030 „rządowy”	wariant 2030 „rozszerzony”	wariant 2030 „rozszerzony” z uwzględnieniem otwarcia granicy z Ukrainą
Polska	Cieszyn	Wisła	11,2	36,6	38,1	38,3
	Krosno	Iwonicz-Zdrój	19,5	65,5	66,5	80,2
	Lesko	Cisna Solina	21,8	92,2	104,5	144,9
	Nowy Sącz	Krynica-Zdrój	8,5	28,5	71,2	75,1
		Piwniczna-Zdrój				
	Nowy Targ	Szczawnica	10,1	50,6	52,2	52,9
	Tatry	Białka Tatrzańska	8,8	55,1	56,9	57,4
		Bukowina Tatrzańska Zakopane				
	Żywiec	Zwardoń	9,1	45,2	47,0	47,3
Słowacja	Bardejov	Bardejov	6,1	47,0	63,0	66,5
	Čadca	Oščadnica	7,3	39,1	40,9	41,0
	Kežmarok	Červený Kláštór	13,7	62,7	69,0	69,7
	Liptovský Mikuláš	Jasná Liptovský Mikuláš	22,0	93,8	94,4	94,6
	Poprad	Ždiar Starý Smokovec	14,0	63,6	67,1	67,5
	Snina	Snina	7,4	53,6	56,7	61,4
	Tvrdošín	Zuberec	9,9	57,3	57,3	57,7
	Žylica	Terchová	6,2	47,6	49,4	49,4

Opracowanie własne.

na skutek realizacji inwestycji drogowych (w różnych wariantach) (tab. 6.4) daje podstawy do określenia priorytetów inwestycyjnych, o których realizację powinny zabiegać władze lokalne w pierwszej kolejności, o ile zależy im na poprawie dostępności zewnętrznej. Analiza pozwala wskazać te trasy, które mogą najbardziej przyczynić się do rozwoju ośrodków już istniejących. Ranking tego rodzaju trzeba jednak interpretować ostrożnie, gdyż niektóre inne szlaki drogowe mogą odegrać znaczącą rolę w aktywizacji turystycznej obszarów niedysponujących obecnie rozwiniętą infrastrukturą. Ponadto polityka ośrodków turystycznych nie zawsze musi opierać się na zwiększaniu bezwzględnej liczby odwiedzających.

Tabela 6.4. Wariantowa zmiana poziomu dostępności potencjałowej w turystyce średnioterminowej (w %)

Kraj	Region/ powiat/ okres	Miejscowości turystyczne	Zmiana poziomu dostępności potencjałowej w turystyce średnioterminowej w stosunku do 2010 r. (nr wariantu)													
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Polska	Cieszyn	Wisła	1,3	1,2	1,5	6,0	0,1	3,8	0,0	0,0	0,1	0,2	0,0	0,0	0,1	10,5
	Krosno	Iwonicz-Zdrój	9,7	1,5	12,7	0,8	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,7	14,8	24,0	2,9	-
	Lesko	Cisna Solina	14,8	1,1	22,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,4	20,4	27,9	2,1	--
	Nowy Sącz	Krynica-Zdrój Piwniczna-Zdrój	3,9	2,1	7,4	2,9	0,2	1,3	0,2	0,6	0,6	2,7	3,0	4,3	22,3	-
	Nowy Targ	Szczawnica	3,3	7,0	11,4	2,5	0,4	1,1	3,0	3,8	5,6	10,3	0,2	0,7	1,6	-
	Tatry	Białka Tatrzańska Bukowina Tatrzańska Zakopane	2,6	8,5	13,3	1,2	0,1	0,9	3,6	4,2	8,6	11,3	0,1	0,8	1,2	-
	Żywiec	Zwardoń	2,1	0,8	1,4	2,8	2,1	10,1	0,2	0,2	0,3	2,6	0,0	0,1	0,2	12,6
Słowacja	Bardejov	Bardejov	0,1	4,9	17,5	0,6	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	1,9	8,2	14,5	8,1	-
	Čadca	Oščadnica	0,6	2,2	3,1	3,3	0,4	7,6	0,2	0,2	0,2	0,4	0,0	0,1	0,1	8,1
	Kežmarok	Červený Kláštor	1,1	17,3	27,6	0,5	0,2	1,3	3,9	4,7	6,7	10,9	1,5	5,8	7,6	-
	Liptovský Mikuláš	Jasná Liptovský Mikuláš	0,2	26,7	34,5	0,1	0,1	2,5	3,2	7,6	7,6	33,4	0,7	3,7	2,1	-
	Poprad	Ždiar Starý Smokovec	0,7	17,0	26,9	0,2	0,1	1,7	3,8	4,5	6,3	12,4	1,0	3,8	5,7	-
	Snina	Snina	1,7	4,0	25,5	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	1,3	8,7	10,6	3,2	-
	Tvrdošín	Zuberec	2,3	11,1	13,8	0,9	0,1	1,3	3,1	7,1	7,1	16,7	0,1	0,5	0,3	-
Žylica	Terchová	0,2	5,0	7,1	1,6	0,5	9,6	0,2	0,4	0,4	1,8	0,0	0,3	0,3	5,5	

Numery wariantów: 1 – ukończenie autostrady A4 do Korczowej; 2 – ukończenie autostrady D1 na Słowacji (do Koszyc); 3 – ukończenie autostrady D1 na Słowacji (do granicy z Ukrainą); 4 – ukończenie autostrady A1; 5 – ukończenie drogi ekspresowej S69 (Bielsko-Biała – Zwardoń, standard jednojezdniowy); 6 – ukończenie drogi ekspresowej Bielsko-Biała-Zwardoń-Żylica (S69 w Polsce, D3 na Słowacji); 7 – ukończenie drogi ekspresowej S7 do Rabki; 8 – ukończenie drogi ekspresowej S7 do Chyżnego; 9 – budowa drogi dwujezdniowej Rabka-Zakopane (wraz z ukończeniem S7 do Rabki); 10 – ukończenie ciągu dróg ekspresowych Kraków-Chyżne-Rużomberok-Bañska Bystrzyca-Bratysława (S7 w Polsce, R1 i R3 na Słowacji); 11 – ukończenie drogi ekspresowej S19 (od Lublina do Barwinka); 12 – ukończenie ciągu dróg ekspresowych/autostrad Lublin-Rzeszów-Przysów-Miszkolc (S19 w Polsce, R4 i fragmenty D1 na Słowacji); 13 – budowa drogi ekspresowej Kielce-Tarnów-Nowy Sącz-Przysów; 14 – ukończenie ciągu dróg ekspresowych Kraków-Bielsko-Biała.

Opracowanie własne.



Dla ośrodków położonych na zachodzie polskiej części pogranicza (Wisła, Zwardoń) duże znaczenie ma droga ekspresowa S69, jednak efekt widoczny będzie dopiero po ukończeniu jej przedłużenia po stronie słowackiej (autostrada D3). Wymienione miasta skorzystają także na ewentualnym wybudowaniu drogi ekspresowej S50 z Krakowa do Bielska-Białej. Pozytywny efekt będzie nawet wyższy niż w przypadku budowy drogi S69 (także w Zwardoń). Ponadto dla obu ośrodków poprawa dostępności będzie relatywnie duża również w następstwie ukończenia budowy polskiej autostrady A1. Wpływ dalszej rozbudowy autostrady A4 jest znikomy. Również położona po stronie słowackiej Ošćadnica najbardziej skorzysta na wymienionych inwestycjach, w tym realizowanych po stronie polskiej. Obok zakończenia budowy ciągu drogi ekspresowej S69 i autostrady D3, największą poprawę dostępności zapewni miejscowości Ošćadnica trasa S50 z Krakowa do Bielska-Białej. Rola inwestycji po stronie słowackiej jest w tym wypadku marginalna (podobnie jak dla Wisły i Zwardonia). Bliskość dużych aglomeracji Górnego Śląska i Krakowa oraz ich ciągle niedoskonałe skomunikowanie transportowe powoduje, że poprawa dostępności ośrodków turystycznych w zachodniej części pogranicza polsko-słowackiego możliwa jest przede wszystkim poprzez polskie inwestycje. Nieco bardziej wyrównane wartości zmian wskaźnika zanotowano w przypadku miejscowości Terchová, gdzie wpływ ukończenia słowackiej autostrady D1 jest wyraźniejszy.

Przyszłe zmiany dostępności regionu tatrzańskiego zależne są od inwestycji po obu stronach granicy. Dużą rolę odgrywa polska droga ekspresowa S7 łącznie ze słowackimi drogami ekspresowymi R1 i R3 oraz słowacka autostrada D1. Spośród wszystkich analizowanych inwestycji najkorzystniejszą opcją dla Zakopanego jest doprowadzenie słowackiej autostrady D1 aż do granicy z Ukrainą. Korzyści z budowy S7 uwidoczniają się wyłącznie wówczas, gdy towarzyszy im budowa odcinka ekspresowego Rabka–Zakopane. Podhale będzie także nieznacznym beneficjentem budowy drogi ekspresowej S50 z Krakowa do Bielska-Białej. Po stronie słowackiej największe efekty przyniesie ukończenie realizacji trasy D1. W przypadku miasta Liptovský Mikuláš spowodowana tym poprawa dostępności przekracza 34%, a w miejscowości Starý Smokovec sięga 27%. W obu przypadkach bardzo duży jest wpływ ewentualnej budowy drogi S7, R3/R1 (w pełnym przebiegu od Krakowa przez Chyżne, Ružomberok do Bańskiej Bystrzycy). W miejscowości Liptovský Mikuláš efekt tej inwestycji jest jednak znacząco większy i prawie dorównuje efektowi budowy D1 (ponad 33% poprawy dostępności).

Budowa dróg ekspresowych S7 i R3 jest też najważniejszą inwestycją z punktu widzenia ośrodków turystycznych Orawy (Zuberec, Tvrdošín). Zauważalne korzyści dla tatrzańskich ośrodków na Słowacji uwidoczniają się

nawet wówczas, gdy budowa trasy S7 skończy się w Chyżnem (tj. nie powstanie trasa R3 na Słowacji). Są one wówczas większe niż dla położonego po stronie polskiej Zakopanego. Ośrodki wschodniego Podtatru (Ždiar, Starý Smokovec) oraz słowackich Pienin (Červený Kláštor) skorzystają dodatkowo z ewentualnej realizacji trasy ekspresowej Tarnów–Nowy Sącz–Preszów. Wpływ ten nie jest natomiast widoczny w polskich Pieninach (Szczawnica), prawdopodobnie w wyniku braku połączenia drogowego między dolinami Dunajca i Popradu (między Szczawnicą a Piwniczną-Zdrój). Dla poprawy dostępności Szczawnicy ważne jest w tych warunkach ukończenie słowackiej autostrady D1 oraz polskiego odcinka drogi ekspresowej S7.

Środkową część polskiego obszaru pogranicza (ośrodki: Krynica-Zdrój i Piwniczna-Zdrój) charakteryzuje relatywnie niski efekt wszystkich inwestycji zawartych w polskich i słowackich planach rządowych. Największy wpływ ma doprowadzenie słowackiej autostrady D1 aż do granicy z Ukrainą. Jest to pośredni dowód na słabe skomunikowanie regionu z zapleczem krajowym (polskim). W takich warunkach o poziomie dostępności decydować zaczynają odległe geograficznie (ale, po ukończeniu D1, już nie czasowo) miasta Słowacji, a nawet Austrii i Węgier). Stanowi to istotną przesłankę do rozważenia budowy drogi ekspresowej Kielce–Tarnów–Preszów. Inwestycja ta zwiększyłaby dostępność regionu sądeckiego o ponad 22%, przyniosłaby także korzyści – po stronie słowackiej miasta Bardejov. W przypadku tego ośrodka kluczowa jest jednak budowa autostrady D1 po stronie słowackiej oraz transgranicznej drogi ekspresowej S19/R4.

Jedynymi ośrodkami turystycznymi pogranicza, które w znaczący sposób skorzystają na ukończeniu budowy polskiej autostrady A4 są Iwonicz-Zdrój, Cisna i Solina. Wyraźnie skróci się czas dojazdu z Krakowa i Górnego Śląska do Beskidu Niskiego i Bieszczadów. Dla wymienionych ośrodków bardzo istotne są także ciągi dróg S19 i R4 oraz słowackiej autostrady D1. W przypadku Cisnej i Soliny, oprócz drogi S19, inwestycją najbardziej poprawiająca dostępność (ponad 22%) jest pełna realizacja (aż do granicy z Ukrainą) autostrady D1. Ukończenie S19 i R4 oraz D1 może zauważalnie poprawić dostępność Sniny.

Reasumując należy stwierdzić, że z punktu widzenia większości badanych ośrodków najważniejszymi dużymi inwestycjami drogowymi są: słowacka autostrada D1 (w pełnym przebiegu) oraz ciąg dróg ekspresowych S7 i R3 (wraz z odgałęzieniem Rabka–Zakopane) (tab. 6.5). Znaczenie innych tras jest mniejsze. Spośród krótszych odcinków zauważalna jest rola potencjalnej drogi ekspresowej S50 z Krakowa do Bielska-Białej. Przeprowadzona analiza potwierdziła też efektywność ewentualnego szlaku Kielce–Tarnów–Preszów dla uzdrowisk sądeckich oraz miasta Bardejov. Istniejące ośrodki (zarówno

Tabela 6.5. Priorytety inwestycyjne dla wybranych ośrodków turystycznych

Kraj	Region/ powiat	Miejscowości turystyczne	Priorytety	
			I rzędu	II rzędu
Polska	Cieszyn	Wisła	S50	A1
	Krosno	Iwonicz-Zdrój	S19/R4	D1
	Lesko	Cisna Solina	S19/R4	D1 i A4
	Nowy Sącz	Krynica-Zdrój Piwniczna-Zdrój	Kielce–Preszów	D1
	Nowy Targ	Szczawnica	D1	S7/R3/R1 z odgałęzieniem do Zakopanego
	Tatry	Białka Tatrzańska Bukowina Tatrzańska Zakopane	D1	S7/R3/R1 z odgałęzieniem do Zakopanego
	Żywiec	Zwardoń	S69/D3	S50
Słowacja	Bardejov	Bardejov	D1	S19/R3/R1
	Čadca	Oščadnica	S69/D3	S50
	Kežmarok	Červený Kláštor	D1	S7/R3/R1 z odgałęzieniem do Zakopanego
	Liptovský Mikuláš	Jasná Liptovský Mikuláš	D1	S7/R3/R1 z odgałęzieniem do Zakopanego
	Poprad	Ždiar Starý Smokovec	D1	S7/R3/R1 z odgałęzieniem do Zakopanego
	Snina	Snina	D1	S19/R4
	Tvrdošín	Zuberec	S7/R3/R1	D1
	Žylica	Terchová	S69/D3	D1

Opracowanie własne.

polskie jak i słowackie) relatywnie mniej skorzystają na polskiej autostradzie A4 oraz na drogach ekspresowych S19 i R4. Wyjątkami są miejscowości w Bieszczadach.

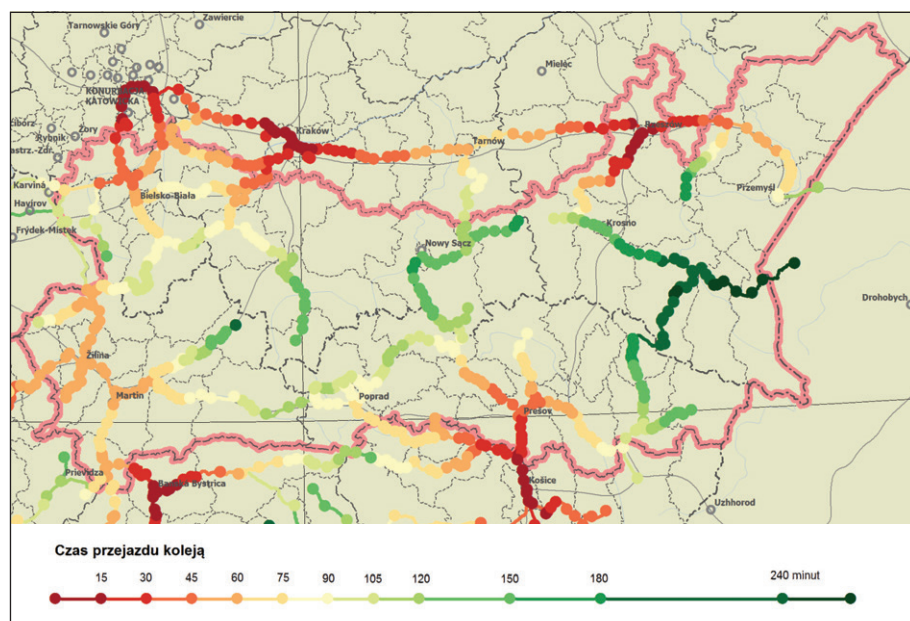
Uogólniając można stwierdzić, że w zachodniej części pogranicza ważniejsze (także dla strony słowackiej) są inwestycje drogowe realizowane po stronie polskiej. W rejonie tatrzańskim proporcje pod tym względem są wyrównane. Ku wschodowi zmieniają się one na korzyść ewentualnych realizacji inwestycji po stronie słowackiej (szczególnie autostrady D1).

#### 6.2.7. DOSTĘPNOŚĆ KOLEJOWA

Zewnętrzna dostępność kolejowa do obszaru pogranicza polsko-słowackiego nie jest zadowalająca. Lepsza jest po stronie słowackiej niż po polskiej. Obecnie czas dojazdu koleją do obszaru pogranicza ze stolic państw wynosi: z Warszawy ponad 4 godziny (do Zakopanego 6 godzin), a z Bratysławy około 2 godziny

(do Popradu 4 godziny). W ramach analizy dostępności kolejowej wykonano badania czasu przejazdu koleją z największych miast sąsiadujących z obszarem pogranicza. Rycina 6.19 przedstawia realny czas dojazdu koleją na obszar pogranicza polsko-słowackiego z Katowic, Krakowa, Rzeszowa, Trenczyna, Bańskiej Bystrzycy i Koszyc. O czasie przejazdu pociągiem do poszczególnych miejscowości decydują dwa główne czynniki: odległość oraz stan infrastruktury kolejowej. Z każdego z tych miast czas przejazdu do ośrodków turystycznych na pograniczu przekracza dwie godziny, co należy uznać za wynik niezadowalający. Najlepsza sytuacja jest na zachodzie słowackiej części pogranicza, na linii Trenczyn–Żylina–Čadca–granica państwa SK/CZ (Mosty u Jablunkova). Bardzo długi jest czas przejazdu koleją są do słowackiej Orawy oraz do Zakopanego (z Krakowa 3 godziny oraz na linii transgranicznej Nowy Sącz–Muszyna–Plavec (zwłaszcza ze strony polskiej). Najgorsza sytuacja jest na wschodzie obszaru, gdzie czas przejazdów przekracza nawet 4 godziny.

W przeciwieństwie do inwestycji drogowych, zakres planowanych nowych przedsięwzięć w transporcie kolejowym jest niewielki po obu stronach granicy. Co więcej, planom modernizacyjnym podlegają głównie szlaki



Ryc. 6.19. Dostępność kolejowa obszaru pogranicza polsko-słowackiego mierzona faktycznym czasem przejazdu koleją w 2010 r. z głównych miast sąsiadujących z obszarem (Katowice, Kraków, Rzeszów, Trenczyn, Bańska Bystrzyca, Koszyc)

Opracowanie własne.

równoległe do obszaru pogranicza, a więc biegnące z aglomeracji górnośląskiej i Krakowa w kierunku granicy z Ukrainą oraz z Bratysławy przez Żylinę do Koszyc. Plany dotyczące linii transgranicznych, a nawet tylko prowadzących w stronę granicy, są bardzo skromne. W wielu wypadkach ograniczają się one do aktywizacji dawnych połączeń lokalnych na potrzeby turystyki, tym samym mają wpływ najwyżej na dostępność pomiędzy ośrodkami a atrakcjami turystycznymi. Nie wpływają natomiast na poziom dostępności zewnętrznej regionu. Do wymagających omówienia wyjątków należą dwie nowe linie kolejowe planowane na terenie Polski:

- Piekiełko–Podłęże (połączenie nowym szlakiem Krakowa oraz Nowego Sącza, dające możliwość skrócenia trasy kolejowej do Zakopanego oraz do granicy ze Słowacją w Muszynie);
- Busko–Żabno (połączenie nowym szlakiem Kielc i Tarnowa, wraz z budową nowego mostu kolejowego na Wiśle).

Drugi z wymienionych szlaków znajduje się poza badanym obszarem pogranicza, ma jednak potencjalny wpływ na jego dostępność zewnętrzną ze środkowej Polski. Pierwsza z dwóch tras zapisana została w Master Planie dla kolei z 2008 r. jako szlak o docelowej prędkości technicznej 140–160 km/godz. Obie trasy znalazły się w nowej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, przyjętej przez polski rząd w grudniu 2011 r. Ich realizację przewidziano tam na okres 2020–2030 (etap III rozwoju infrastruktury kolejowej).

Efekty obu wymienionych inwestycji na rzecz poprawy dostępności przestrzennej nie były odrębnie analizowane z uwagi na wymienione wyżej ograniczenia metodyczne. Analiza zmian kolejowej dostępności potencjałowej wykonywana była jednak w skali całego kraju na potrzeby Strategii Rozwoju Transportu (Komornicki i inni 2010). Wykorzystano wówczas wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej (WMDT), zaś badanie przeprowadzono na poziomie powiatów. Pod uwagę brane były wyłącznie „masy” ośrodków na terenie Polski. Nominalne zmiany poziomu dostępności w efekcie inwestycji kolejowych są niewielkie, wynika to jednak z samej konstrukcji wskaźnika. Wpływ poszczególnych gałęzi transportu na wynik końcowy był tam proporcjonalny do udziału w aktualnej (2010 r.) pracy przewozowej. Dominacja transportu drogowego powoduje, że nawet nowe linie kolejowe nie zmieniają istotnie wartości wskaźnika. Mimo to uzyskane wyniki pozwalają na ocenę regionalnego zróżnicowania efektów (wskazanie jednostek najbardziej korzystających na inwestycji).

Rozkład efektów dla linii Piekiełko–Podłęże przedstawiono na rycinie 6.20. Zdecydowanie największymi beneficjentami nowego odcinka są powiaty limanowski oraz nowosądecki wraz z miastem Nowy Sącz. Na terenie pogranicza





Ryc. 6.20. Symulacja poprawy dostępności (WMDT) w efekcie budowy nowej linii kolejowej Piekietko–Podłęże

Źródło: Komornicki i inni (2010).

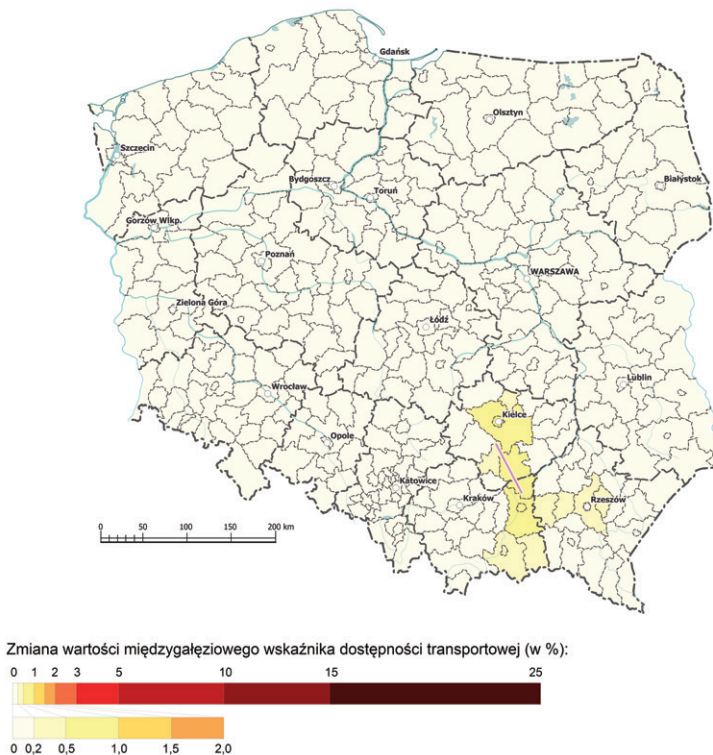
polsko-słowackiego korzyści zidentyfikowano także w powiatach nowotaraskim, tatrzańskim, myślenickim, zaś poza badanym terenem – w Krakowie i w powiecie krakowskim. W wyniku realizacji nowej linii na odcinku Podłęże–Szczyrzyc–Tymbark/Mszana długość linii kolejowej z Krakowa do Zakopanego mogłaby się skrócić z obecnych 147 do 117 km, a linii z Krakowa do Nowego Sącza ze 167 do 92 km (do Muszyny z 217 do 140 km) ([www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)). W każdym z wypadków obok samej budowy odcinka Piekietko–Podłęże zakładano również modernizację istniejących linii do Zakopanego (przez Chabówkę) oraz Nowego Sącza i Muszyny.

Zgodnie z tymi danymi dystans z Krakowa do Zakopanego skróciłby się dzięki opisanym inwestycjom o 30 km, do Nowego Sącza o 75 km, a do Muszyny o 67 km. Oznacza to wymierny efekt również pod względem czasowym. Można przyjąć, że realizacja linii Piekietko–Podłęże byłaby najważniejsza dla poprawy dostępności pogranicza polsko-słowackiego w transporcie kolejowym. Główną barierą realizacji tego przedsięwzięcia jest koszt, który według



różnych szacunków waha się pomiędzy 6 a 9 mld złotych. Inwestycja może być do pewnego stopnia traktowana jako alternatywa dla budowy drogi ekspresowej Kielce–Tarnów–Preszów. W obu przypadkach celem jest poprawa dostępności do środkowej części pogranicza polsko-słowackiego, w tym do uzdrowisk karpackich (Krynica-Zdrój, Piwniczna-Zdrój, Bardejov). Jednocześnie błędem byłoby traktowanie inwestycji kolejowej jako alternatywnej względem budowy korytarza drogi ekspresowej S7/R3/R1, gdyż obejmuje on swoim zasięgiem także inne części pogranicza, a ponadto popyt generowany przez region tatrzański jest i pozostanie większy niż w regionie sądeckim.

Analiza wykonana w 2010 r. na potrzeby rządowej Strategii Rozwoju Transportu dowodzi, że znaczenie drugiej rozważanej nowej inwestycji kolejowej (Busko–Żabno) dla regionu pogranicza jest zdecydowanie mniejsze (ryc. 6.21). Na badanym obszarze z przedsięwzięcia skorzysta powiat nowosądecki i gorlicki oraz Rzeszów. Zysk w Nowym Sączu jest jednak wyraźnie mniejszy niż w przypadku linii Piekiełko–Podłęże. Korzyści z trasy z Kielc



Ryc. 6.21. Symulacja poprawy dostępności (WMDT) w efekcie budowy nowej linii kolejowej Busko-Zdrój–Żabno

Źródło: Komornicki i inni (2010).

do Tarnowa są bardziej rozległe przestrzennie, ale mniej spektakularne pod względem wielkości przyrostu wskaźnika WMDT. Największymi beneficjentami byłyby w tym wypadku jednostki położone poza badanym obszarem pogranicza polsko-słowackiego.

Istotne znaczenie dla zmian dostępności po stronie słowackiej będzie miała modernizacja linii kolejowej Żylin-Koszyce, dzięki której przewidywana prędkość przejazdu pociągów osiągnie 120 km/godz. a w niektórych miejscach nawet 140–160 km/godz.

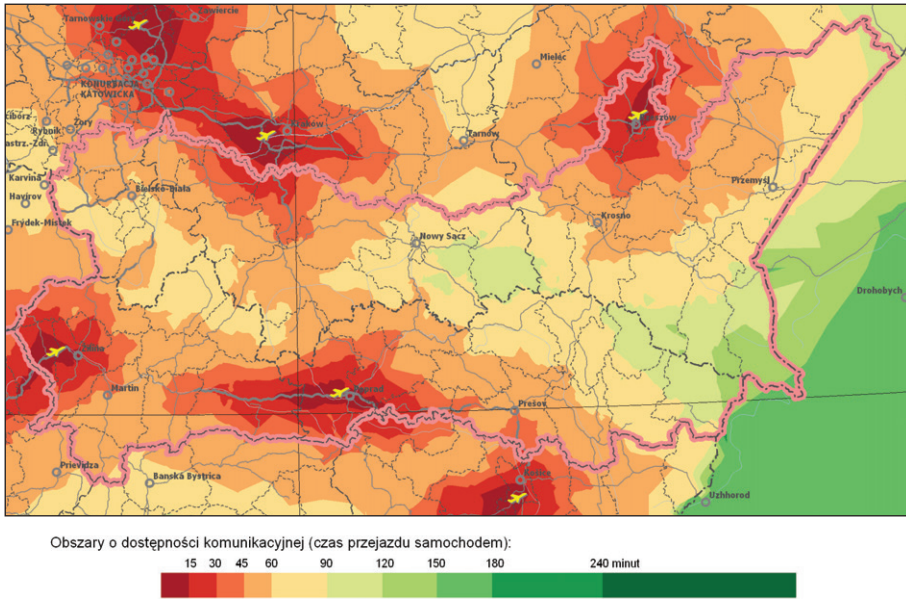
#### 6.2.8. DOSTĘPNOŚĆ DO TRANSPORTU LOTNICZEGO

Transport lotniczy nabiera coraz większego znaczenia w wyjazdach turystycznych. Wynika to z wielu przyczyn, m.in. obniżania cen biletów, wzrostu liczby połączeń (zarówno liczby lotów na istniejących połączeniach, jak też otwierania nowych), chęci wygody podróży (szybkie i wygodne dotarcie do miejscowości turystycznej oraz niejako zmuszanie, czy „wypychanie” przez inne środki transportu, którymi podróż jest długa i męcząca). W tym kontekście liczba podróży turystycznych z wykorzystaniem transportu lotniczego będzie rosła. Wpłyne na to również wzrost zamożności społeczeństw, a także „otwarcie się na zewnątrz”, czyli na turystów zagranicznych, którzy zamiast jechać samochodem kilkanaście godzin, mogą wybrać podróż samolotem trwającą 1–2 godziny. Zmiany znaczenia dostępności do transportu lotniczego wpłyną również na zmiany wyboru destynacji przez turystów. Z tego punktu widzenia istotna jest możliwość dotarcia do danego portu lotniczego (jego lokalizacja oraz tzw. siatka połączeń) oraz możliwość dojazdu z lotniska do wybranej przez turystę miejscowości turystycznej (odległość i czas dojazdu – transport dostępny cenowo, czasowo i o odpowiednim komforcie). Transport lotniczy może wpływać również na zwiększenie częstotliwości podróży turystycznych oraz stwarzać warunki do krótszych pobytów (dla mieszkańca Warszawy prawie nierealny jest samochodowy wyjazd weekendowy w Karpaty – minimalny czas przejazdu to 6 godzin, natomiast podróż samolotem na dwa dni przy odpowiednich godzinach lotów i niskich cenach jest możliwa i kusząca). Należy też pamiętać, że transport lotniczy wybierają zazwyczaj ludzie zamożniejsi, bardziej otwarci i korzystający z bogatszej oferty turystycznej w miejscu pobytu turystycznego. Tym samym jest to ważna grupa klientów, o którą ośrodki turystyczne będą zabiegać.

Obecnie na obszarze pogranicza polsko-słowackiego i w bliskim jego sąsiedztwie znajduje się sześć portów lotniczych z regularnym ruchem lotniczym (patrz rozdział 3). Ponadto niedaleko za granicą polsko-ukraińską znajduje się port lotniczy we Lwowie, ale sama odprawa na granicy lądowej trwająca średnio 2 godziny na razie eliminuje ten port jako istotne miejsce dojazdu na

pogranicze polsko-słowackie<sup>3</sup>. Port lotniczy w Wiedniu (w mniejszym stopniu w Bratysławie) ze względu na bogatą sieć połączeń i relatywnie dogodny dojazd w Karpaty (głównie dzięki autostradom<sup>4</sup>) już obsługuje turystów przyjeżdżających w słowackie góry.

Najlepszą dostępność do portów lotniczych (2010 r.) ma centralna część pogranicza, głównie dzięki funkcjonowaniu portu lotniczego w Popradzie (ryc. 6.22). Jest on najbliższym portem lotniczym dla 11 spośród 20 analizowanych ośrodków turystycznych na pograniczu polsko-słowackim, a dla kolejnych trzech jest drugim najbliższym lotniskiem. Wśród tej grupy znajdują się także polskie ośrodki turystyczne (m.in. Zakopane, Krynica-Zdrój, Szczawnica).



Ryc. 6.22. Dostępność transportem drogowym do lotnisk na pograniczu polsko-słowackim w 2010 r. (nie wzięto pod uwagę portu lotniczego we Lwowie, który zmieniłby jedynie czas dojazdu do obszaru po stronie ukraińskiej będącej poza obszarem badań)

Opracowanie własne.

Poza portem lotniczym w Popradzie należy wymienić lotnisko w Żylinie – obecnie najbliższy port lotniczy dla Zwardonia, Wisły i innych ośrodków w Beskidzie Śląskim. Beskid Żywiecki i częściowo Śląski mają relatywnie

<sup>3</sup> Czas dojazdu z portu lotniczego we Lwowie, np. w Bieszczady, może wynosić obecnie około czterech godzin.

<sup>4</sup> Przykładowy czas dojazdu w Wielką lub Małą Fatrę wynosi około 2 godzin (maksymalnie 3 godziny) – por. ryc. 6.7, izochrony z Bratysławy.

najbliższą dostępność w porównaniu z otaczającymi obszarami – zauważa się tu peryferyjność strefy przygranicznej. Połowa z analizowanych ośrodków jest oddalona od portów lotniczych o maksymalnie około 60–65 minut. Najbliżej lotnisk usytuowane są ośrodki w Tatrach i okolicach, zwłaszcza po słowackiej stronie (np. Starý Smokovec – 17 minut, Liptovský Mikuláš – 26 minut) (tab. 6.6). Najgorsza dostępność do transportu lotniczego charakteryzuje wschodnią część pogranicza polsko-słowackiego (np. Cisna – 126 minut do najbliższego portu lotniczego, Snina – 101 minut).

Słowacka część pogranicza ma lepszą dostępność do transportu lotniczego, co może mieć konsekwencje dla dalszego rozwoju turystyki, zwłaszcza w układzie konkurencyjnym (pomiędzy stronami pogranicza). Żaden polski port lotniczy nie jest najbliższym portem lotniczym dla któregośkolwiek ośrodka turystycznego Słowacji.

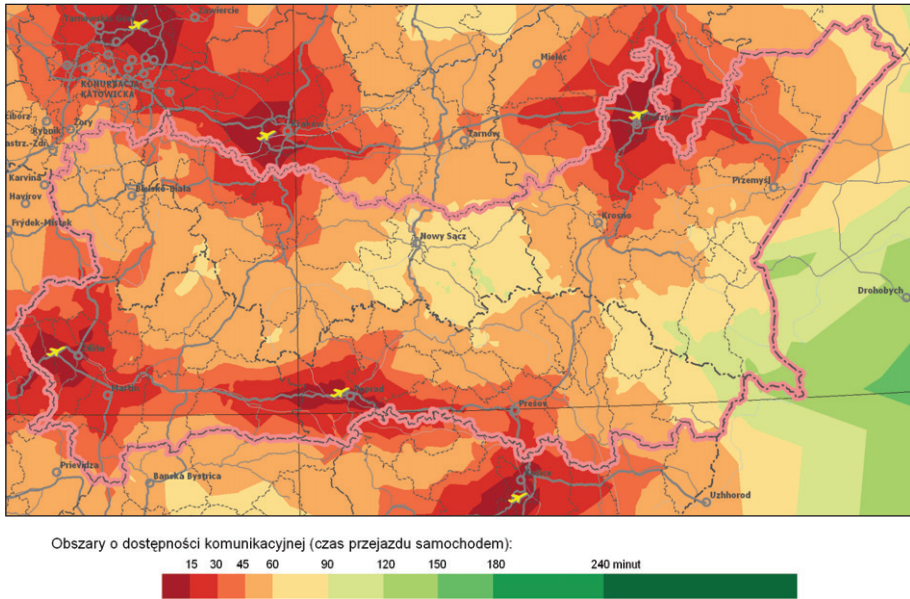
Tabela 6.6. Dwa najbliższe porty lotnicze dla 20 wybranych miejscowości turystycznych na obszarze pogranicza polsko-słowackiego (2010 r.)

Nazwa ośrodka turystycznego	Najbliższe lotnisko	Czas dojazdu (min.)	Drugie najbliższe lotnisko	Czas dojazdu (min.)
Bardejov	Koszyce	84	Poprad	93
Bukowina Tatrzańska, Białka Tatrzańska	Poprad	56	Kraków	78
Červený Kláštor	Poprad	61	Kraków	99
Cisna	Rzeszów	126	Koszyce	157
Iwonicz-Zdrój	Rzeszów	66	Koszyce	128
Jasná	Poprad	42	Zylina	109
Krynica-Zdrój	Poprad	91	Koszyce	111
Liptovský Mikuláš	Poprad	26	Zylina	93
Oščadnica	Zylina	46	Katowice	133
Piwniczna-Zdrój	Poprad	65	Kraków	107
Snina	Koszyce	101	Poprad	134
Solina	Rzeszów	103	Koszyce	175
Starý Smokovec	Poprad	17	Koszyce	117
Szczawnica	Poprad	84	Kraków	105
Terchová	Zylina	41	Poprad	82
Wisła	Zylina	80	Katowice	89
Zakopane	Poprad	73	Kraków	83
Ždiar	Poprad	39	Kraków	94
Zuberec	Poprad	71	Kraków	112
Zwardoň	Zylina	74	Kraków	118

Opracowanie własne.

Kolejne analizy miały na celu sprawdzenie kierunku zmian dostępności do portów lotniczych w roku 2030, przy założeniu wykonania wszystkich inwestycji drogowych. Widoczne zmiany dotyczą zwłaszcza wydłużenia się stref od lotnisk w wyniku budowy dróg ekspresowych i autostrad. Ponadto zmniejsza się obszar, który znajduje się w ponad godzinnej odległości czasowej od najbliższego portu lotniczego (ryc. 6.23). W zachodniej części pogranicza





Ryc. 6.23. Dostępność transportem drogowym do lotnisk na pograniczu polsko-słowackim w 2030 r. (nie wzięto pod uwagę portu lotniczego we Lwowie, który zmieniłby jedynie czas dojazdu do obszaru po stronie ukraińskiej będącej poza obszarem badań)

Opracowanie własne.

wszystkie ośrodki turystyczne znajdują się poniżej jednej godziny dojazdu do najbliższego portu lotniczego (tab. 6.7). Skrócenie czasu dojazdu do ośrodków turystycznych jest znaczne, np. w przypadku Zwardonia – 27 minut, a Wisły – 25 minut. Zmniejszają się również obszary słabej dostępności na wschodzie pogranicza (tab. 6.8).

W perspektywie 2030 r. dla dwóch ośrodków turystycznych zmieni się najbliższe lotnisko. Dla Zakopanego będzie to Kraków zamiast Popradu, co jest istotną zmianą w układzie konkurencji pomiędzy krajami. W przypadku funkcjonowania lotniska w Nowym Targu to ono będzie najbliższe dla Zakopanego, choć oczywiście nie będzie obsługiwało takiej liczby lotów i tras jak port lotniczy w Krakowie (podobna sytuacja będzie w przypadku Białki Tatrzańskiej, Bukowiny Tatrzańskiej i Szczawnicy). Dla Krynicy-Zdroju najbliższym lotniskiem będą Koszyce zamiast Popradu, ale zmiana ta jest mało istotna (tylko o 1 minutę, a więc w granicach błędów) i tylko w przypadku wybudowania drogi ekspresowej Tarnów-Przysów. W kilku przypadkach nastąpi zmiana drugiego co do odległości portu (dla miejscowości: Zakopane, Krynica-Zdrój, Zwardoń, Oścudnica, Zuberec).

Tabela 6.7. Dwa najbliższe porty lotnicze dla 20 wybranych miejscowości turystycznych na obszarze pogranicza polsko-słowackiego (2030 r.)

Nazwa ośrodka turystycznego	Najbliższe lotnisko	Czas dojazdu (min.)	Drugie najbliższe lotnisko	Czas dojazdu (min.)
Bardejov	Koszyce	61	Poprad	74
Bukowina Tatrzańska, Białka Tatrzańska	Poprad	56	Kraków	67
Červený Kláštor	Poprad	61	Kraków	89
Cisna	Rzeszów	107	Koszyce	128
Iwonicz-Zdrój	Rzeszów	44	Koszyce	87
Jasná	Poprad	42	Zyliną	61
Krynica-Zdrój	Koszyce	90	Poprad	91
Liptovský Mikuláš	Poprad	26	Zyliną	45
Oščadnica	Zyliną	30	Poprad	96
Piwniczna-Zdrój	Poprad	64	Kraków	90
Snina	Koszyce	76	Poprad	113
Solina	Rzeszów	84	Koszyce	130
Starý Smokovec	Poprad	17	Koszyce	79
Szczawnica	Poprad	84	Kraków	95
Terchová	Zyliną	37	Poprad	74
Wisła	Zyliną	55	Katowice	75
Zakopane	Kraków	69	Poprad	72
Zdiar	Poprad	39	Kraków	84
Zuberec	Poprad	71	Zyliną	79
Zwardoń	Zyliną	47	Katowice	89

Opracowanie własne.

Tabela 6.8. Zmiany czasu dojazdu do portów lotniczych dla 20 wybranych miejscowości turystycznych na obszarze pogranicza polsko-słowackiego w latach 2010–2030

Nazwa ośrodka turystycznego	Najbliższe lotnisko	Różnica czasu dojazdu 2010–2030 (min.)	Drugie najbliższe lotnisko	Różnica czasu dojazdu 2010–2030 (min.)
Bardejov	Koszyce	-23	Poprad	-19
Bukowina Tatrzańska, Białka Tatrzańska	Poprad	0	Kraków	-11
Červený Kláštor	Poprad	0	Kraków	-10
Cisna	Rzeszów	-19	Koszyce	-29
Iwonicz-Zdrój	Rzeszów	-22	Koszyce	-41
Jasná	Poprad	0	Zyliną	-48
Krynica-Zdrój	Koszyce	-1	Poprad	-20
Liptovský Mikuláš	Poprad	0	Zyliną	-48
Oščadnica	Zyliną	-16	Poprad	-37
Piwniczna-Zdrój	Poprad	-1	Kraków	-17
Snina	Koszyce	-25	Poprad	-21
Solina	Rzeszów	-19	Koszyce	-45
Starý Smokovec	Poprad	0	Koszyce	-38
Szczawnica	Poprad	0	Kraków	-10
Terchová	Zyliną	-4	Poprad	-8
Wisła	Zyliną	-25	Katowice	-14
Zakopane	Kraków	-4	Poprad	-11
Zdiar	Poprad	0	Kraków	-10
Zuberec	Poprad	0	Zyliną	-33
Zwardoń	Zyliną	-27	Katowice	-29

Kursywą zaznaczono zmianę portu lotniczego. Opracowanie własne.



### 6.2.9. PORTY LOTNICZE A TRANSPORT KOLEJOWY

Popularną na zachodzie Europy formą dojazdu do miejscowości turystycznych jest pokonanie dłuższej trasy samolotem, a następnie dojazd z lotniska do ośrodka turystycznego koleją. Unika się wówczas trudności związanych z transportem autobusowym, lub nie ma potrzeby wynajmowania samochodu na lotnisku (czyli przejazd jest tańszy – przy rozsądnych cenach transportu kolejowego). Wszystkie porty lotnicze znajdują się w sąsiedztwie linii kolejowych zarówno równoleżnikowych (w Polsce na trasie Katowice–Kraków–Rzeszów; na Słowacji Żylinia–Poprad–Koszyce) jak i południkowych – transgranicznych (Katowice–Żylinia; Rzeszów–Koszyce i Kraków–Zakopane z możliwością połączeń Kraków–Bielsko-Biała–Żylinia; dla Nowego Sącza połączenie do lotniska w Popradzie).

Największe szanse rozwoju transportu łączonego (samolot + pociąg) mają porty lotnicze w Krakowie, Żylinie i Popradzie. Najlepiej usytuowany jest port lotniczy w Popradzie, który znajduje się zaledwie kilka minut od dużego węzła kolejowego w centrum miasta. Obecnie Poprad ma połączenie kolejowe i z największymi ośrodkami turystycznymi słowackich Tatr (za wyjątkiem miejscowości Ždiar i Zuberec) i z dużymi miastami (np. Ružomberok, Liptovský Mikuláš czy Żylinia). Jest również możliwość bezpośrednich połączeń do Krynicy-Zdroju i Piwnicznej-Zdroju, ale oczywiście musiałyby zostać wykreowane pozytywny wizerunek takiego rodzaju transportu oraz popyt (turystów przyjeżdżających do tych miejscowości, jak też przebywających w polskich uzdrowiskach, a chcących udać się na jednodniową wycieczkę w Tatry). Obecny czas przejazdu koleją pomiędzy Popradem a miejscowością Plaveč (granica z Polską) wynosi około 90 minut.

Dobrą sytuację ma port lotniczy w Żylinie, który ma połączenia kolejowe (centrum Żyliny) zarówno z innymi słowackimi miastami i ośrodkami turystycznymi (np. Liptovský Mikuláš, Poprad, Čadca), jak też z ośrodkami turystycznymi w Polsce (zwłaszcza Zwardoń oraz Żywiec). Obecny czas przejazdu koleją z Żyliny do miejscowości Čadca wynosi około 23 pociągiem pospiesznym i około 35 minut pociągiem osobowym, do Zwardonia blisko 80 minut, a do Żywca około 2,5 godziny. Po modernizacji linii kolejowej czas ten może zostać zmniejszony nawet o połowę do miejscowości po stronie polskiej.

Przedłużeniem tej linii po stronie polskiej jest linia kolejowa prowadząca do Katowic. Port lotniczy Pyrzowice jest jednak znacznie oddalony od infrastruktury kolejowej (choć możliwe jest połączenie Katowice–Bielsko-Biała–Zwardoń–Żylinia). Dużo ważniejsza i możliwa do sprawnego przeprowadzenia jest poprawa połączeń kolejowych z portu lotniczego w Krakowie do miejscowości na pograniczu polsko-słowackim. Obecnie port lotniczy w Balicach ma czynne połączenie kolejowe do centrum Krakowa, skąd można dojechać pociągiem

do Zakopanego (niestety czas przejazdu wynosi około 3 godzin – nie jest to transport konkurencyjny).

Porty lotnicze w Rzeszowie i Koszycach obsługują stosunkowo małą liczbę pasażerów, a obszary przy linii kolejowej Rzeszów–Medzilaborce–Preszów–Koszycy nie są aż tak atrakcyjne turystycznie, aby uruchamianie połączeń kolejowych było obecnie opłacalne.

### 6.3. DOSTĘPNOŚĆ DO CENTRÓW TURYSTYCZNYCH POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO

Niniejszy podrozdział dotyczy szczegółowych analiz rozwoju turystyki na pograniczu polsko-słowackim oraz wpływu dostępności transportowej na rozwój tego obszaru. Wykorzystano analizy izochronowe wyznaczające obszary o jednakowej dostępności czasowej – czasie przejazdu samochodem według założonego modelu prędkości ruchu (rozdz. 6.1):

- w stosunku do pojedynczych miejscowości;
- przeprowadzane jednocześnie w stosunku do wielu miejscowości (dostępność do sieci obiektów tego samego typu).

W wyznaczonych izochronach obliczano liczbę ludności oraz obiektów turystycznych, prezentując te dane metodą krzywej kumulatywnej (można tę metodę nazwać analizą dostępności kumulatywnej). Miało to na celu uzyskanie danych na temat spodziewanego popytu lub podaży w zakresie usług i atrakcji turystycznych.

Poprzez wielokryterialną analizę możliwe jest ukazanie złożoności zjawiska i wyciągnięcie wniosków z różnych punktów widzenia, tj. w odniesieniu do ośrodków turystycznych, turystów, a także spodziewanej antropopresji, zwłaszcza na obszarach cennych przyrodniczo. Można również formułować wnioski dotyczące transportowych (dostępnościowych) uwarunkowań rozwoju różnych rodzajów turystyki oraz konkurencyjności (zarówno pomiędzy ośrodkami, jak i pomiędzy krajami).

Wszystkie przedstawione wyniki analiz były wykonywane w kilku przekrojach czasowych dla wybranych wariantów planowanych dróg. Za punkt wyjścia przyjęto sytuację aktualną w 2010 r. Tego typu diagnoza jest wykonana po raz pierwszy dla obszaru pogranicza polsko-słowackiego – po stronie polskiej, słowackiej i w układzie transgranicznym. Uzyskano wiele informacji, które mogą być wykorzystane do innych badań naukowych oraz służyć zainteresowanym instytucjom do planowania rozwoju sieci infrastruktury i rozwoju turystyki<sup>5</sup>.

W celu zbadania dostępności do poszczególnych miejscowości wybrano 27 miast i centrów turystycznych znajdujących się na obszarze pogranicza

<sup>5</sup> Pełen zestaw ilustracji kartograficznych znajduje się na dołączonej płycie CD.

oraz dodatkowo 5 większych miast w jego sąsiedztwie (Katowice, Kraków, Tarnów, Bańska Bystrzyca, Koszyce<sup>6</sup>). Łącznie w analizie uwzględniono 32 miejscowości, z których 17 znajduje się w Polsce i 15 na Słowacji. W ramach analiz izochronowych dostępności wewnętrznej wykonano 207 szczegółowych serii obliczeniowych, dokumentujących zmiany dostępności czasowo-przestrzennej w zależności od wariantowego rozwoju sieci drogowej (tabela 6.9). Analizy te wykonano dla wszystkich miejscowości w wariantach bazowym A (stan z 2010 r.), B (stan obecnie realizowanych inwestycji do roku 2015) oraz C (docelowy, maksymalny wariant rozwoju sieci drogowej, uwzględniający wszystkie zaplanowane inwestycje, który jest prawdopodobny do osiągnięcia około 2030 r.).

Warianty cząstkowe pozwalają lepiej przeanalizować wpływ poszczególnych zmian w sieci drogowej na zmiany dostępności czasowo-przestrzennej w regionach oddziaływania inwestycji i porównać je w stosunku do planowanych „oficjalnie” budów i modernizacji. Zaproponowano także analizy kilku wariantów dróg, których plany nie znajdują się w żadnych dokumentach oficjalnych.

### **Dostępność kumulatywna – metoda analizy**

Do badań dostępności transportowej, których wyniki są przedstawiane w niniejszym rozdziale, posłużono się tzw. dostępnością kumulatywną. Jest to metoda jest wykorzystywana w badaniach IGiPZ PAN od kilku lat (m.in. Komornicki i Śleszyński 2009, 2010 oraz Komornicki i inni 2010). Dostępność kumulatywna tym różni się od dostępności potencjałowej (metoda badania dostępności zewnętrznej, przedstawiona w rozdz. 6.1), że nie różnicuje (wazy) atrakcyjności mas w zależności od czasu podróży, który jest potrzebny, aby je osiągnąć, a jedynie sumuje wszystkie cele podróży (np. liczba mieszkańców lub przedsiębiorstw albo liczba atrakcji turystycznych) dostępne w obrębie danej izochrony, np. 15, 30 lub 45 minut. Tym samym wszystkie cele podróży położone w obrębie danej izochrony są jednakowo atrakcyjne dla uczestnika ruchu. Przykładowe różnice między dostępnością potencjałową a kumulatywną (przy założeniu dla dostępności kumulatywnej maksymalnej izochrony 45 minut oraz początkowych izochron wytyczonych na 15 i 30 minut) przedstawiono na rycinie 6.24.

Przy obliczaniu dostępności kumulatywnej czasy podróży zostały obliczone analogicznie jak w przypadku dostępności potencjałowej, za pomocą modelu prędkości ruchu skonstruowanego na potrzeby niniejszego projektu (rozdz. 6.1).

---

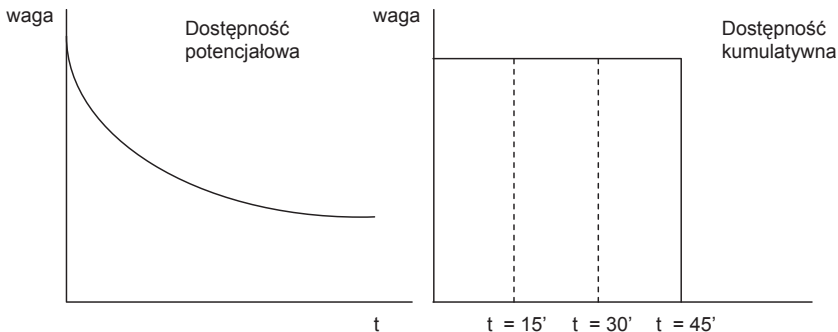
<sup>6</sup> Dodatkowe miasta zostały wybrane dlatego, że są ważnymi ośrodkami (m.in. z powodów administracyjnych) tzw. otoczenia pogranicza polsko-słowackiego – także miejscami generującymi ruch turystyczny.

Tabela 6.8. Zmiany czasu dojazdu do portów lotniczych dla 20 wybranych miejscowości turystycznych na obszarze pogranicza polsko-słowackiego w latach 2010–2030

Miejscowość	Cała sieć				Wariant							Razem	
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K		
Bańska Bystrzyca	+	+	+		+		+	+	+	+		8	
Bardejov	+	+	+			+		+		+	+	7	
Bukowina Tatrzańska/ Białka Tatrzańska	+	+	+	+	+					+	+	7	
Červený Kláštor	+	+	+	+	+					+	+	+	8
Cisna	+	+	+			+						4	
Iwonicz-Zdrój	+	+	+			+						4	
Jasná	+	+	+	+	+		+	+	+	+		9	
Katowice	+	+	+	+	+		+		+	+		8	
Koszyce	+	+	+			+		+		+	+	7	
Kraków	+	+	+	+	+		+		+	+	+	9	
Krynica	+	+	+			+				+	+	6	
Liptovský Mikuláš	+	+	+	+	+		+	+	+	+		9	
Nowy Targ	+	+	+	+	+				+	+		7	
Ošadnica	+	+	+				+	+				5	
Piwniczna-Zdrój	+	+	+							+	+	5	
Poprad	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+	10	
Preszów	+	+	+			+		+		+	+	7	
Rzeszów	+	+	+			+					+	5	
Sanok	+	+	+			+						4	
Snina	+	+	+			+		+			+	6	
Solina	+	+	+			+						4	
Stary Smokovec	+	+	+	+	+			+	+	+		8	
Szczawnica	+	+	+	+	+				+	+	+	8	
Tarnów	+	+	+								+	4	
Terchová	+	+	+		+		+	+		+		7	
Wisła	+	+	+				+					4	
Zakopane	+	+	+	+	+				+	+		7	
Ždiar	+	+	+	+	+			+	+	+		8	
Žylica	+	+	+				+	+	+	+		7	
Zuberec	+	+	+	+	+				+	+		7	
Zwardoń	+	+	+				+					4	
Żywiec	+	+	+				+					4	
Razem	32	32	32	13	15	11	11	13	15	21	12	207	

Opis wariantów: A – 2010; B – 2015; C – 2030 oficjalny, rządowy; D – droga ekspresowa S7 Kraków–Rabka–Zakopane; E – droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca; F – droga ekspresowa Rzeszów–Koszyce; G – droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żylica; H – ukończenie całej autostrady D1 wraz z inwestycjami po stronie czeskiej; I – droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1; J – droga obwodowa Twardoszyń–Czarny Dunajec–Piwniczna o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych ruchu; K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów.

Opracowanie własne.



Ryc. 6.24. Waga masy celu podróży w dostępności potencjałowej i kumulatywnej wraz z wydłużającym się czasem podróży

Opracowanie własne.

Dostępność kumulatywną wykorzystano do analizy i popytowej i podażowej. Analiza popytowa pokazuje zmiany zasięgów oddziaływania (przyciągania) turystów przez poszczególne ośrodki turystyczne w zależności od wariantów rozwoju sieci drogowej. Za pomocą analizy popytowej wykazano, jak poszczególne warianty rozwoju sieci drogowej wpływają na sprawność systemu transportowo-osadniczego. Jest to istotne również z punktu widzenia ogólnego rozwoju społeczno-gospodarczego, a także m.in. przedsiębiorczości, funkcjonowania handlu, transportu wewnętrznego, dostaw towarów, które pośrednio stymulują rozwój turystyki.

Z kolei analiza podażowa, po obliczeniu liczby atrakcji turystycznych według ich znaczenia i kategorii rodzajowych, pozwala na docenienie oferty turystycznej w zasięgu określonego czasu od głównych miejsc pobytów turystycznych i koncentracji miejsc noclegowych.

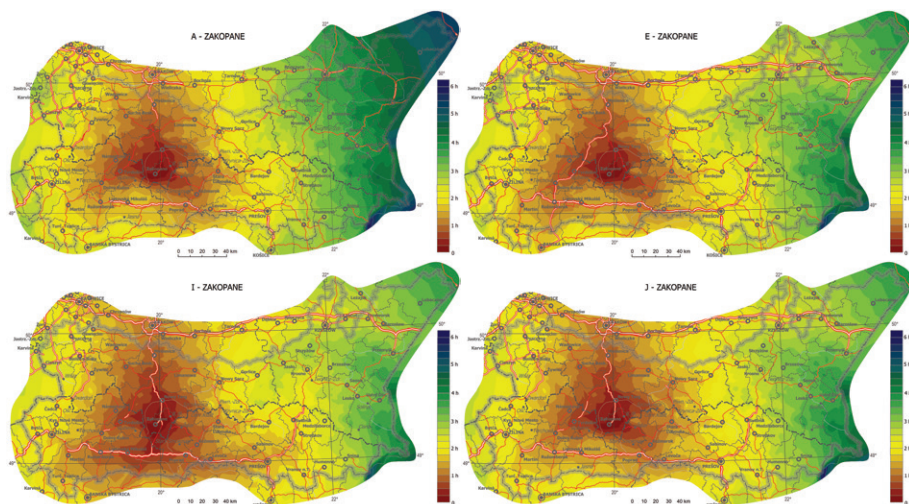
### 6.3.1. IZOCHRONY DOJAZDU DO WYBRANYCH MIAST W OBRĘBIE POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO

Analizy dostępności przestrzennej, wykonane za pomocą izochron, przedstawiają zasięgi dojazdu (strefy jednakowej dostępności czasowej) do poszczególnych miejscowości (czas dojazdu w godzinach) oraz przyszłe zmiany w zależności od powstawania konkretnych inwestycji<sup>7</sup>. Czas dojazdu do miejscowości i wyznaczenie stref godzinnych dotarcia do ośrodka turystycznego w przypadku analizy na obszarze samego pogranicza polsko-słowackiego ma znaczenie głównie przy wyjazdach krótko- i średnioterminowych. Wyznaczone izochrony pokazują jednocześnie strefy dojazdu z miejscowości turystycznych na wycieczki podczas pobytu

<sup>7</sup> Zamieszczenie w książce map izochron do wszystkich miejscowości, w każdym z wybranych wariantów, uznano za niecelowe – zawiera je płyta CD.

turystów na pograniczu (oczywiście w tym przypadku znaczenia nabierają izochrony 15-minutowe i z ograniczeniem ich do około 60 minut). Takie podejście jest przydatne do ukazania stref dojazdu w danym kraju, a także w układzie transgranicznym.

Prezentowane ryciny ukazują izochrony dostępności przestrzennej do trzech wybranych miast: Zakopanego, Jasnej i Sniny. W przypadku Zakopanego (ryc. 6.25) widać znaczne wydłużenie się izochron w wariantach dróg ekspresowych dochodzących do Zakopanego oraz co zrozumiałe w przypadku wykonania tunelu pod Tatrami (byłaby to najkrótsza droga na Słowację, ale co zostanie wykazane w innych analizach nie mająca znaczącej przewagi nad innymi wariantami, np. drogi ekspresowej Kraków–Chyżne–Bańska Bystrzyca.



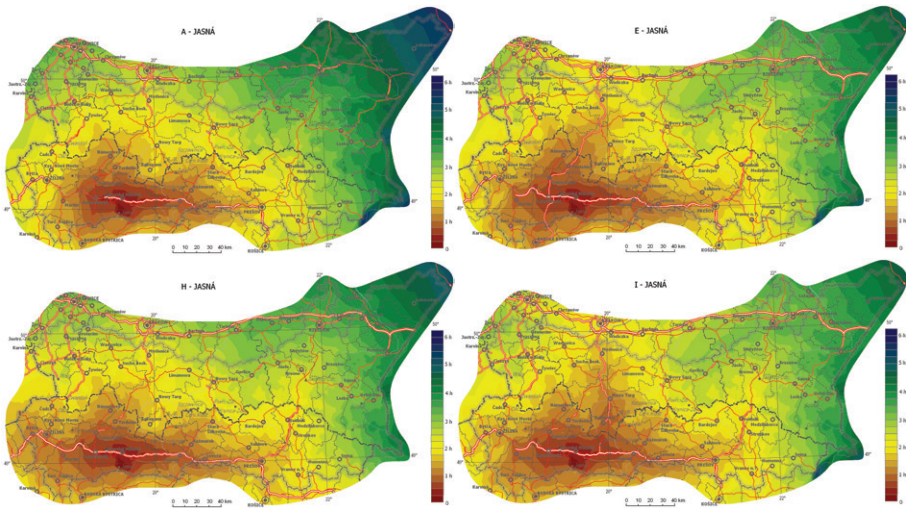
Ryc. 6.25. Zmiany dostępności przestrzennej do Zakopanego w różnych wariantach rozwoju sieci drogowej

Opracowanie własne.

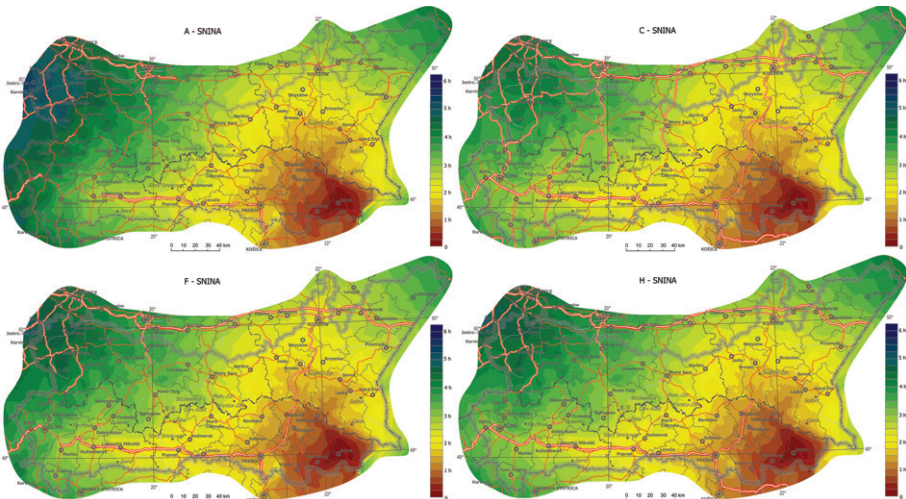
W przypadku zmian dostępności do miejscowości Jasną widać wyraźnie pozytywny wpływ drogi ekspresowej Kraków–Chyżne–Bańska Bystrzyca oraz autostrady D1, szczególnie po jej całkowitym ukończeniu (ryc. 6.26).

Snina, jak już wspomiano, jest położona peryferyjnie. Zwiększenie możliwości rozwoju turystyki w jej sąsiedztwie w znaczący sposób jest uzależnione od poprawy dostępności. Może się to stać w zasadzie jedynie w wyniku ukończenia autostrady D1 – oraz pośrednio – po zbudowaniu drogi ekspresowej Rzeszów–Barwinek–Koszycy. W tym ostatnim przypadku Snina znajdzie się odległości czasowej poniżej 90 minut od Koszyc i Preszowa, co zwiększy znacząco potencjał obszaru, zwłaszcza dla krótkoterminowych wyjazdów turystycznych.





Ryc. 6.26. Zmiany dostępności przestrzennej do miejscowości Jasna w różnych wariantach rozwoju sieci drogowej  
Opracowanie własne.



Ryc. 6.27. Zmiany dostępności przestrzennej do miasta Snina w różnych wariantach rozwoju sieci drogowej  
Opracowanie własne.

### 6.3.2. ANALIZA POPYTOWA

Analizę popytową przeprowadzono na podstawie liczby ludności dostępnej w izochronie 60 i 120 minut w trzech wariantach rozwoju sieci drogowej (A, B, C) oraz w poszczególnych pojedynczych wariantach. Ze względu na

czasochłonność obliczeń, analizowano tylko 27 wybranych ośrodków turystycznych<sup>6</sup>. Określono wielkość rynku dla turystyki krótkookresowej, w tym zwłaszcza jednodniowej dla izochrony 60 minut i kilkudniowej dla izochrony 2- i 3-godzinnej. Odpowiednie mapy obrazujące wielkość i strukturę narodową liczby ludności w izochronie 60 minut przedstawiono na rycinie 6.28, a efekty rozbudowy sieci drogowej w izochronie 60, 120 i 180 minut na rycinie 6.29 i w tabeli 6.10 oraz 6.11.

Analizy objęły również zróżnicowanie pochodzenia według kraju zamieszkania. Taka informacja może być przydatna ze względu na możliwość różnicowania oferty turystycznej dla różnych kategorii turystów. Ukazuje ona także zmiany liczby potencjalnych turystów z innych krajów w wyniku rozbudowy infrastruktury drogowej.

Wykonanie analizy popytowej pozwala bardziej szczegółowo zapoznać się z wpływem rozbudowy sieci drogowej na dostęp mieszkańców do ośrodków turystycznych obszaru pogranicza polsko-słowackiego. W perspektywie inwestycyjnej 2015 r. zmiany wynoszą średnio 9% przyrostu ludności w strefie 0–60 minut (najwięcej w przypadku miejscowości: Jasną, Poprad i Zwardoń – ok. 25%). Natomiast w perspektywie 2030 r. (wariant C – plany rządowe) przyrost liczby ludności jest znacznie większy (59%), a najkorzystniejsze zmiany nastąpią w odniesieniu do miejscowości: Oščadnica, Žylyna, Zwardoń i Žywiec (ale np. dla Wisły już nie).

Zmiany w przypadku izochrony 60-minutowej w pierwszym okresie nie są duże, ale znacznie rosną w drugim przedziale czasowym. Rekordowe wartości bezwzględne dotyczą Žywca, w przypadku którego liczba ludności w analizowanej izochronie wynosi ponad 2 mln mieszkańców. Dwukrotne zwiększenie interwału izochrony daje zwiększenie spodziewanych korzyści maksymalnie do 5,8 mln osób (Žylyna).

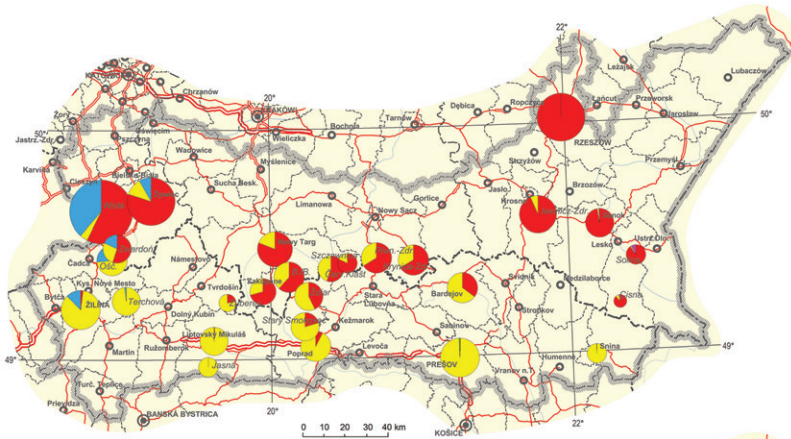
Na rozbudowie i modernizacji dróg w pierwszym okresie (do 2015 r.) bardziej zyskują ośrodki położone na Słowacji, w drugim (do 2030 r.) – te po polskiej stronie. Większe różnice liczby ludności w zasięgu oddziaływania ośrodków turystycznych zaznaczają się przy izochronie 2-godzinnej.

Obecnie największy popyt wewnętrzny wykazuje rejon żywiecko-żyliński. Warto zauważyć, że w perspektywie 2030 r. zostanie to nie tylko utrzymane, ale i zwiększone. Daje to przesłanki do specjalizacji tego regionu w turystyce krótkookresowej, zwłaszcza weekendowej.

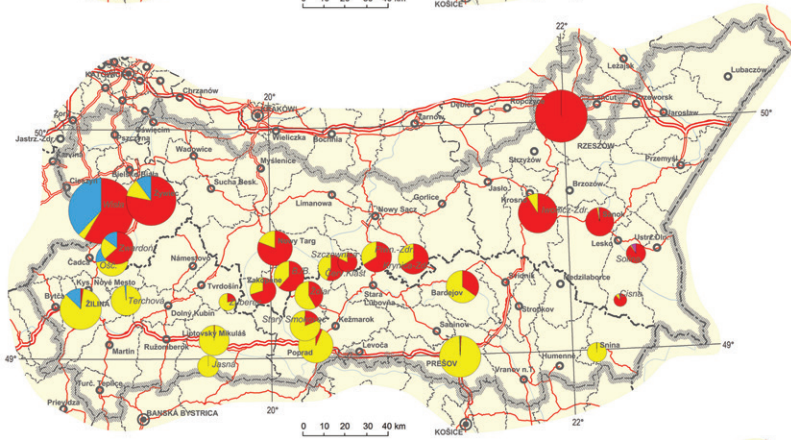
---

<sup>6</sup> Było to 11 stolic powiatów w Polsce i na Słowacji (*okresné mesta*) oraz 16 dodatkowych miejscowości – Bukowina Tatrzańska/Białka Tatrzańska, Červený Kláštor, Cisna, Iwonicz-Zdrój, Jasná, Krynica-Zdrój, Oščadnica, Pivniczna-Zdrój, Solina, Starý Smokovec, Szczawnica, Terchová, Wisła, Ždiar, Zuberec i Zwardoń.

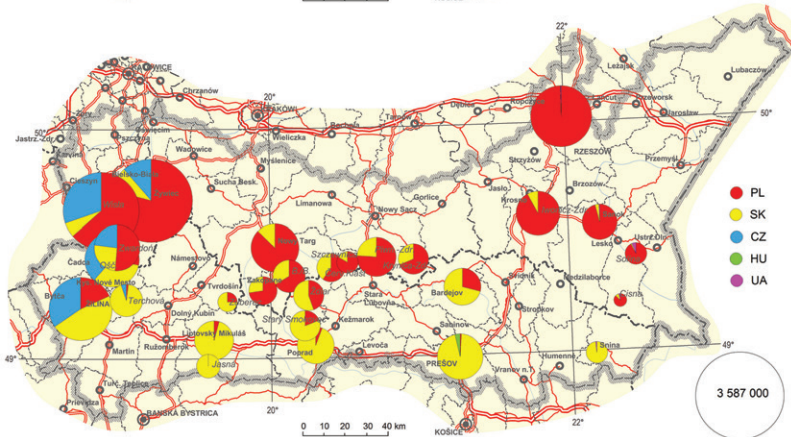
A



B



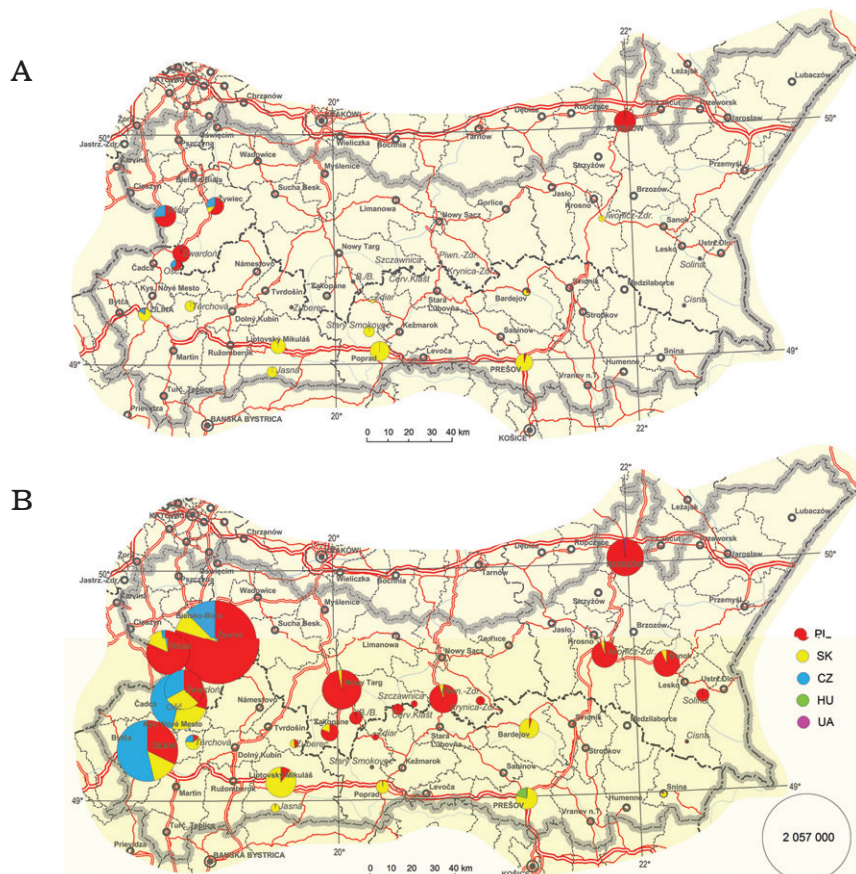
C



Ryc. 6.28. Liczba i struktura ludności według kraju zamieszkania w izochronie jednogodzinnej od wybranych 27 ośrodków turystycznych w wariantach rozwoju sieci drogowej A (stan na 2010 r.), B (2015 r.), C (2030 r.)

Opracowanie własne.





Ryc. 6.29. Przyrost liczby i struktura ludności według kraju zamieszkania w izochronie jednogodzinnej od wybranych 27 ośrodków turystycznych w wariantach rozwoju sieci drogowej

A – różnica pomiędzy stanem na 2010 r.(wariant A) a 2015 r. (wariant B);  
 B – różnica pomiędzy stanem na 2015 r. (wariant B) a 2030 r. (wariant C)  
 Opracowanie własne.

Liczebność ludności mieszkającej w obrębie do 2 godzin dojazdu wynosi od 1,7 mln (Cisna) do 9,5 mln (Wisła), a do 3 godzin – od 5,1 mln (Snina) do 19,6 mln (Żylica). Po realizacji planowanych inwestycji do roku 2030 (wariant C) wartości te zmieniają się dla izochrony do 2 godzin od 2,1 mln (Cisna) do 13,9 (Żylica), a dla izochrony do 3 godzin od 6,9 mln (Cisna) do 29,7 mln (Żylica) (tab. 6.10).

Ciekawym zagadnieniem są zmiany udziału ludności z poszczególnych krajów w poszczególnych izochronach. Dla ośrodków położonych w zachodniej

Tabela 6.10. Liczba ludności w obrębie izochrony 2-godzinnej od wybranych miejscowości turystycznych oraz jej zmiany w różnych wariantach rozwoju infrastruktury drogowej (liczba ludności w tysiącach)

Nazwa ośrodka turystycznego	liczba ludności				% wzrost	Nr	Gł. wariant	Nr	II wariant
	A	B	C	C-A			liczba ludn.		liczba ludn.
Bardejov	3581	3775	4820	1240	34,6	F	4015	H	3976
Bukowina Tatrzańska, Białka Tatrzańska	5264	5622	7947	2683	51,0	I	7332	J	7175
Červený Kláštor	3792	3862	5262	1470	38,8	J	5037	K	4639
Cisna	1689	1768	2081	392	23,2	F	1917	-	-
Iwonicz-Zdrój	3858	4339	5467	1610	41,7	F	4945	-	-
Jasná	2025	2835	5349	3324	164,2	I	3773	E	3586
Krynica-Zdrój	3880	3950	5280	1400	36,1	K	4949	J	4134
Liptovský Mikuláš	3137	4098	8780	5644	179,9	E	5828	I	5637
Nowy Targ	6577	7136	9689	3111	47,3	I	8879	J	8517
Oščadnica	6462	7266	11696	5234	81,0	G	8734	H	7503
Piwniczna-Zdrój	4334	4468	6771	2437	56,2	K	6355	J	5000
Poprad	3392	4181	6435	3043	89,7	I	5298	J	48097
Preszów	3538	3980	5668	2130	60,2	H	4587	K	4428
Rzeszów	3901	5879	8329	4428	113,5	F	6529	K	6019
Sanok	3017	3250	4422	1405	46,6	F	3602	-	-
Snina	1725	1873	2430	705	40,9	H	2270	F	1940
Solina	2150	2261	2781	630	29,3	F	2421	-	-
Stary Smokovec	3263	3847	5757	2494	76,4	J	4485	E	4377
Szczawnica	3153	3185	4181	1027	32,6	J	4369	J	3634
Terchová	4934	5398	9261	4327	87,7	E	6219	G	5849
Wisła	9464	9974	12201	2737	28,9	G	10504	-	-
Zakopane	4489	4739	7544	3055	68,1	I	7385	J	6705
Ždiar	4032	4384	6373	2342	58,1	J	5504	I	5294
Žilina	7223	8070	13858	6634	91,8	G	9968	H	8453
Zuberec	2750	3081	4656	1906	69,3	J	4448	E	3957
Zwardoń	6477	7542	10847	4370	67,5	G	8283	-	-
Žywiec	8931	9568	12545	3613	40,5	G	10238	-	-

Opis wariantów: A – 2010; B – 2015; C – 2030 oficjalny, rządowy; D – droga ekspresowa S7 Kraków–Rabka–Zakopane; E – droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca; F – droga ekspresowa Rzeszów–Koszyce; G – droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żylica; H – ukończenie całej autostrady D1 wraz z inwestycjami po stronie czeskiej; I – droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1; J – droga obwodowa Twardoszyn–Czarny Dunajec–Piwniczna o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych ruchu; K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów.

Opracowanie własne.

Tabela 6.11. Liczba ludności w obrębie izochrony 3 godzin od wybranych miejscowości turystycznych oraz jej zmiany w zależności od wariantu rozwoju infrastruktury drogowej (liczba ludności w tysiącach)

Nazwa ośrodka turystycznego	liczba ludności				% wzrost	Nr	Gł. wariant		II wariant	
	A	B	C	C-A			liczba ludn.	Nr	liczba ludn.	Nr
Bardejov	8836	9496	14809	5972	67,6	K	11058	H		10871
Bukowina Tatrzańska, Białka Tatrzańska	13683	15450	19767	6084	44,5	I	18006	J		17122
Červený Kláštor	11793	13104	17306	5513	46,7	J	15377	I		14949
Cisna	5307	5502	6870	1563	29,5	F	5815	-		-
Iwonicz-Zdrój	9453	11417	16824	7371	78,0	F	13393	-		-
Jasná	9081	12141	21931	12851	141,5	E	16121	I		15514
Krynica-Zdrój	10765	11416	15858	5093	47,3	K	13463	J		11761
Liptovský Mikuláš	12573	15927	26633	14060	111,8	E	20990	H		20002
Nowy Targ	14582	16361	21484	6902	47,3	I	19296	E		18543
Ośčadnica	17041	18106	25874	8833	51,8	G	20254	H		18746
Piwniczna-Zdrój	12089	13426	19406	7317	60,5	K	16540	J		15010
Poprad	12258	14801	22744	10486	85,5	H	17411	I		16875
Preszów	10381	12015	18262	7881	75,9	H	13765	K		13282
Rzeszów	12091	16993	21919	9828	81,3	F	17801	K		16968
Sanok	8312	9152	13615	5303	63,8	F	10287	-		-
Snina	5143	5509	7858	2715	52,8	H	6752	F		5867
Solina	6368	7142	9716	3348	52,6	F	7995	-		-
Stary Smokovec	11633	14220	20613	8980	77,2	H	16684	J		15471
Szczawnica	10503	11451	15686	5183	49,4	J	14338	I		13283
Terchová	17581	18871	23922	6341	36,1	E	19829	G		19393
Wisła	18066	20441	26176	8110	44,9	G	21251	-		-
Zakopane	13163	14722	20146	6984	53,1	I	18292	J		16685
Ždiar	12528	14617	19035	6507	51,9	J	16355	I		16138
Žilina	19561	21076	29723	10162	52,0	G	22251	H		22040
Zuberec	11508	13034	18651	7143	62,1	J	15496	E		15171
Zwardoń	15415	16427	23597	8182	53,1	G	18354	-		-
Żywiec	16952	19279	27643	10691	63,1	G	20935	-		-

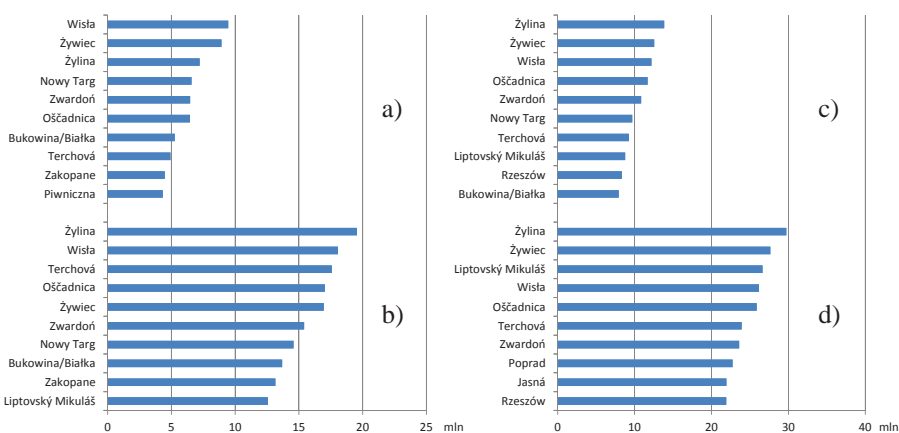
Opis wariantów: A – 2010; B – 2015; C – 2030 oficjalny, rządowy; D – droga ekspresowa S7 Kraków–Rabka–Zakopane; E – droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca; F – droga ekspresowa Rzeszów–Koszyce; G – droga ekspresowa Bielsko-Biała–Žylin; H – ukończenie całej autostrady D1 wraz z inwestycjami po stronie czeskiej; I – droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1; J – droga obwodowa Twardoszyń–Czarny Dunajec–Piwniczna o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych ruchu; K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów.

Opracowanie własne.



części pogranicza istotną zmianą jest rosnący udział Czechów, zwłaszcza w izochronach do 2 i do 3 godzin (głównie w ośrodkach słowackich – Żylna, Ošćadnica). Z ośrodków polskich największe zmiany liczby Czechów, którzy mieszkają na obszarze oddalonym do 2-3 godzin, zanotowano w miejscowościach Beskidu Śląskiego – Wiśle i Ustroniu.

Obecnie (2010 r.) z analizowanych ośrodków największe grupy ludności, w odległości czasowej zarówno do 2 jak i do 3 godzin, charakteryzują miejscowości leżące w zachodniej części pogranicza (Wisła, Żywiec, Żylna). Po zrealizowaniu wszystkich wariantów (C) największy potencjał ludności będzie miała Żylna, a następnie Wisła i Terchová (w izochronie do 2 godzin) oraz Żywiec i Liptovský Mikuláš (w izochronie do 3 godzin) (ryc. 6.30).



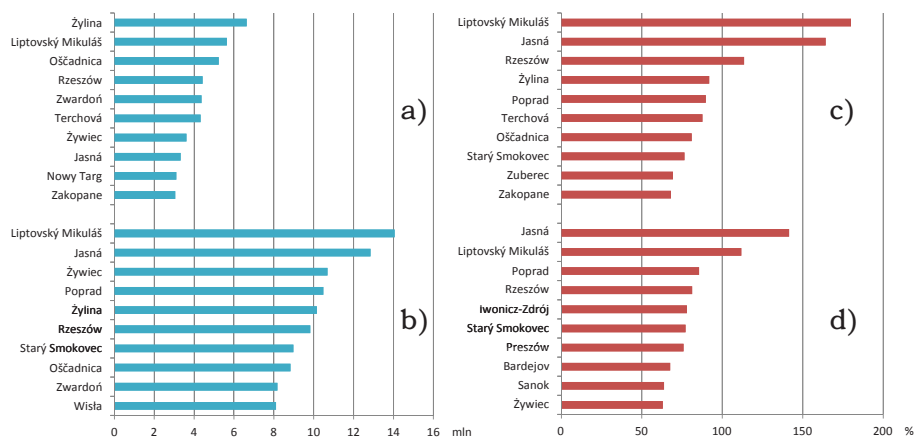
Ryc. 6.30. Ośrodki o największym potencjale ludnościowym w izochronie 2 godzin (a – 2010; b – 2030) oraz 3 godzin (c – 2010; d – 2030)

Opracowanie własne.

Korzyści jakie będą udziałem miejscowości do roku 2030 są znaczące. Dla izochrony do 2 godzin zmiany w wartościach bezwzględnych wynoszą od 0,4 mln (Cisna) do 6,6 mln (Żylna), natomiast zmiany procentowe wahają się od 23% (Cisna) do 180% (Liptovský Mikuláš). Dla izochrony do 3 godzin analogiczne zmiany wahają się od 1,6 mln (Cisna) do 14,1 mln (Liptovský Mikuláš) oraz od prawie 30% (Cisna) do 141,5% (Jasná) (ryc. 6.31).

Zmiany jakie mogą nastąpić w wyniku rozbudowy infrastruktury drogowej są korzystne dla rozwoju zachodniej części pogranicza oraz regionu tatrzańskiego. Najbardziej skorzystają ośrodki słowackie, głównie dzięki rozbudowie autostrad na Słowacji (i objęciu Bratysławy izochroną 3 godzin) oraz dróg ekspresowych do Polski, co zwiększy znacząco liczbę Polaków w zasięgu izochrony 3-godzinnej. Największymi beneficjentami po stronie słowackiej

będą: Żylica i Ošadnica oraz Liptovský Mikuláš, Jasná i Poprad. Po stronie polskiej najbardziej na zmianach skorzystać może Źywiec, Zwardoń oraz Rzeszów i Iwonicz-Zdrój.



Ryc. 6.31. Ośrodki o największych zmianach potencjału ludnościowego pomiędzy rokiem 2010 a 2030 (wartość bezwzględna: a – izochrona 2 godz., c – izochrona 3 godz.) oraz wzrost procentowy (b – izochrona 2 godz., d – izochrona 3 godz.)

Opracowanie własne.

Najmniejszy wzrost liczby ludności w izochronie 2- i 3-godzinnej będą miały ośrodki położone na wschodzie pogranicza (Cisna i Snina). Może to z jednej strony wpłynąć na dalszą peryferyzację obszaru, ale z drugiej może skutkować mniejszą presją turystów na te atrakcyjne tereny.

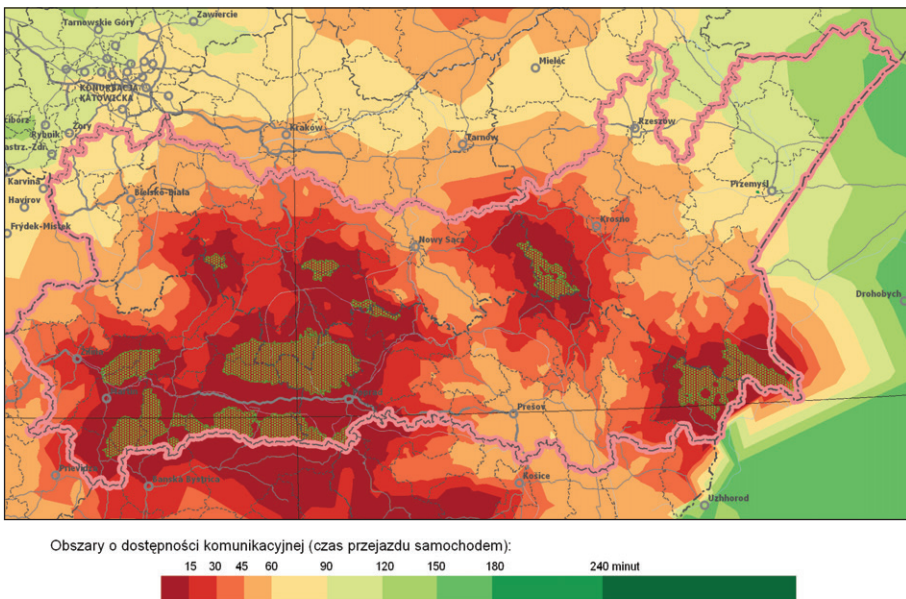
Z poszczególnych pojedynczych inwestycji największe znaczenie dla konkretnych miejscowości mają przede wszystkim drogi o układzie południkowym oraz autostrada D1 po stronie słowackiej.

Przedstawiona metoda badania popytu dostarcza danych na temat kształtowania się obszarów konsumenckich. Dlatego postanowiono wykonać szczegółową analizę dotyczącą dwóch przykładowych ośrodków zamieszczoną w rozdziale 6.6.

### 6.3.3. WPŁYW ZMIAN DOSTĘPNOŚCI NA OBSZARY CENNE PRZYRODNICZO

Należy pamiętać, że na pograniczu polsko-słowackim przeprowadzenie dróg, które w ogóle nie kolidowałyby z obszarami przyrodniczo cennymi jest praktycznie niemożliwe (por. rozdz. 2). Prawie nie ma możliwości, aby drogi

nie przebiegały w bliskim sąsiedztwie obszarów prawnie chronionej przyrody, takich jak parki narodowe, krajobrazowe lub inne obszary Natura 2000. Na potrzeby niniejszego opracowania przeprowadzono analizę dostępności jedynie do parków narodowych, które mają najwyższą rangę z wielko-powierzchniowych obszarów ochrony przyrody. W centralnej części pogranicza nie ma obszarów, które byłyby oddalone o więcej niż 30 minut od najbliższej drogi, łącznie z planowanymi drogami szybkiego ruchu. Obszary najbardziej oddalone od parków narodowych znajdują się w Beskidzie Śląskim (zwłaszcza w dolinie Wisły) oraz na północnym wschodzie polskiej części pogranicza. Większy obszar znacznie oddalony od parków narodowych to Dolina Popradu (ryc. 6.32).

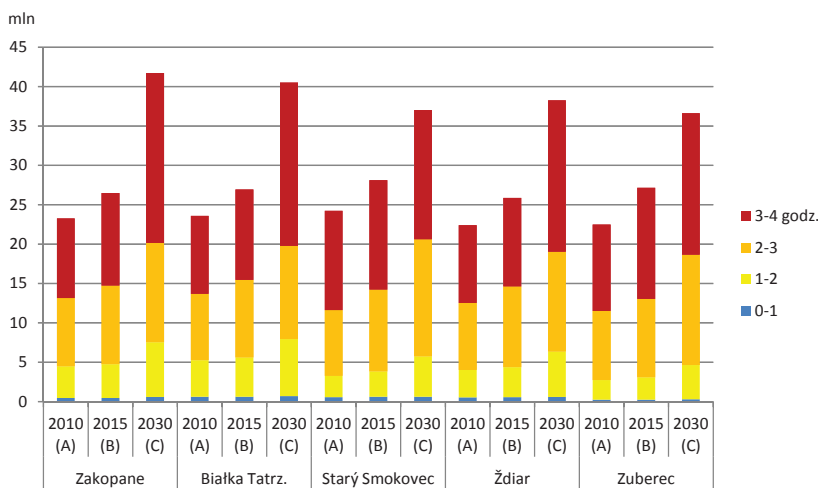


Ryc. 6.32. Dostępność transportowa do parków narodowych na pograniczu polsko-słowackim w 2010 r.

Opracowanie własne.

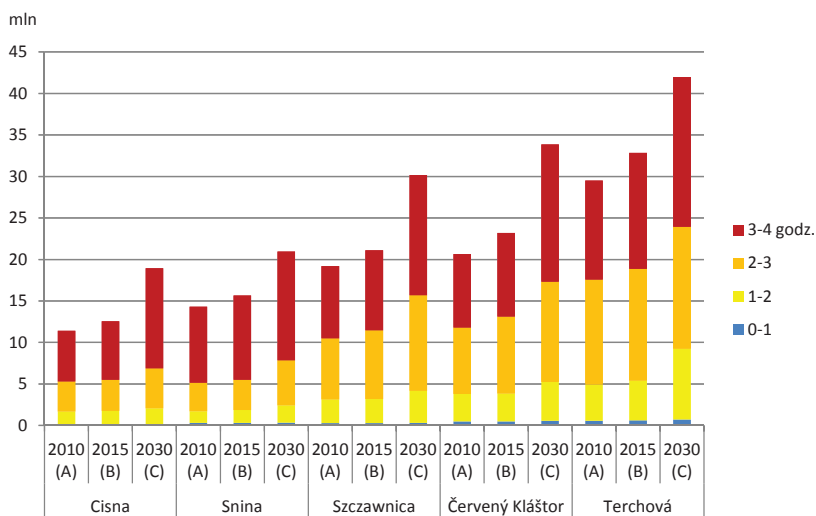
Obecnie presja na obszary cenne przyrodniczo jest znaczna, a na pewno się zwiększy po wybudowaniu planowanych dróg. Już wysoka koncentracja ruchu turystycznego w sąsiedztwie najbardziej atrakcyjnych i wypromowanych miejsc (głównie Tatrzański Park Narodowy i Pieniński Park Narodowy) może stać się jeszcze większa. Niektóre inwestycje spowodują istotne zwiększenie potencjału ludnościowego.

Szczególne znaczenie może mieć drastyczne zwiększenie się liczby potencjalnych turystów w zasięgu izochrony do 4 godzin, czyli takich osób, które mogą przyjeżdżać na pobyty krótko- i średnioterminowe (ryc. 6.33 i 6.34).



Ryc. 6.33. Potencjał ludnościowy w izochronach od 1 do 4 godzin dojazdu do ośrodków turystycznych sąsiadujących z Tatrzańskim Parkiem Narodowym (Zakopane, Białka Tatrzańska, Zuberec, Starý Smokovec, Ždiar) w roku 2010, 2015 oraz 2030 r.

Opracowanie własne.



Ryc. 6.34. Potencjał ludnościowy w izochronach od 1 do 4 godzin dojazdu do ośrodków turystycznych sąsiadujących z Bieszczadzki Parkiem Narodowym (Cisna) oraz Parkiem Narodowym Połoniny (Snina), Pienińskim Parkiem Narodowym (Szczawnica i Červený Kláštor) oraz Parkiem Narodowym Mała Fatra (Terchová) w roku 2010 (wariant A), 2015 (wariant B) oraz 2030 r. (wariant C)

Opracowanie własne.

## 6.4. DOSTĘPNOŚĆ DO ATRAKCJI TURYSTYCZNYCH

### 6.4.1. DOSTĘPNOŚĆ DO SIECI JEDNORODNYCH ATRAKCJI TURYSTYCZNYCH I ANALIZA PODAŻOWA

Jak wspomniano w rozdziale 4., w ramach badań stworzono bazę ponad 1800 atrakcji turystycznych, na którą składają się obiekty sklasyfikowane w 8 kategorii. W każdej z nich pogrupowano te obiekty w trzy grupy według ich rangi (znaczenia). Przygotowana baza atrakcji turystycznych posłużyła do analiz podażowych oraz przedstawienia dostępności do sieci jednorodnych atrakcji turystycznych.

Analiza dostępności do tematycznie jednorodnych ośrodków turystycznych została przeprowadzona w celu ukazania ich rozmieszczenia i możliwości konkurencyjnego wyboru przez potencjalnych turystów. Pokazano oddzielnie dostępność do ośrodków narciarskich, a także dostępność do atrakcji przyrodniczych oraz hoteli wysokiej klasy.

Dostępność transportowa do wszystkich ośrodków narciarskich ukazana za pomocą izochron służy zarówno przedstawieniu zróżnicowania przestrzennego lokalizacji tychże, jak wskazaniu miejsc gdzie są możliwości ich powstania, m.in. w ramach rozpraszania ruchu turystycznego.

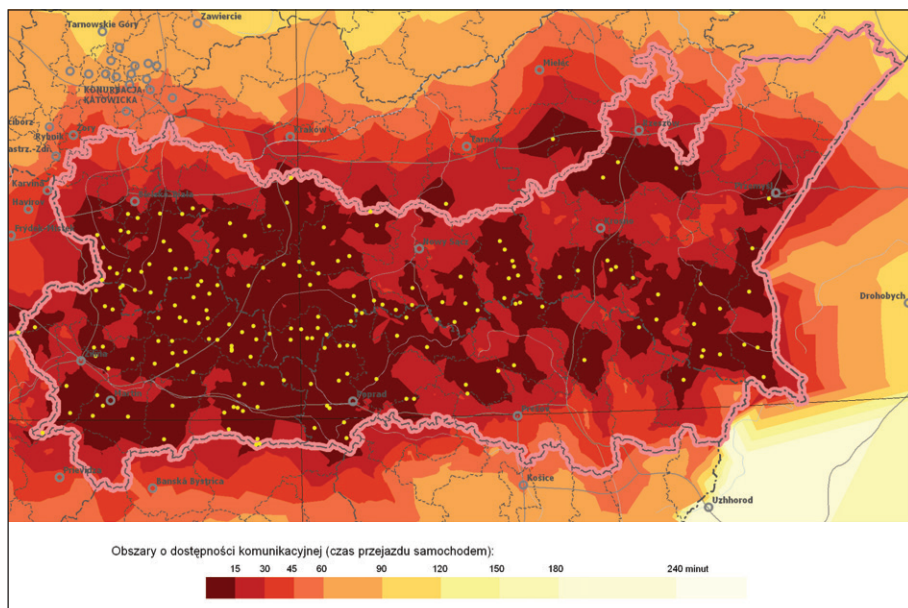
Wszystkie ośrodki narciarskie i dostępność do nich przedstawia rycina 6.35. Wyraźnie widoczne jest zagęszczenie ośrodków w zachodniej i centralnej (region tatrzański) części pogranicza. Większość ośrodków usytuowana jest w odległości nieprzekraczającej 15 minut o dowolnego ośrodka narciarskiego.

Dopiero analiza największych ośrodków (z przepustowością powyżej 5 tys. osób na godzinę) ukazuje większe zróżnicowanie. Największe ośrodki narciarskie są również największymi atrakcjami turystycznymi obszaru pogranicza w okresie zimowym (ryc. 6.36). Zaznacza się wyraźny brak dużych ośrodków we wschodniej części pogranicza, gdzie warunki do tworzenia stacji narciarskich są gorsze, a popyt mniejszy.

Poniżej zamieszczono wyniki analiz dostępności do atrakcji przyrodniczych oraz hoteli wysokiej klasy (ryc. 6.38) – pozostałe wyniki analiz przedstawione są na płycie CD.

Analiza podażowa została wykonana analogicznie jak popytowa, za pomocą metody kumulatywnej. Głównym celem było ukazanie ośrodków z największą liczbą atrakcji turystycznych oraz dostępnością do atrakcji w izochronach 15, 30, 45 i 60 minut. Ponadto pokazano zmiany dostępności do atrakcji turystycznych w związku z rozbudową sieci drogowej.

Obliczenia liczby poszczególnych kategorii atrakcji przeprowadzono dla izochron co 15 minut dla wszystkich 27 ośrodków w 207 wariantach symulacyjnych. Najpierw zaprezentowano wyniki obliczeń w tradycyjnym



Ryc. 6.35. Dostępność transportowa do wszystkich ośrodków narciarskich w 2010 r. na pograniczu polsko-słowackim

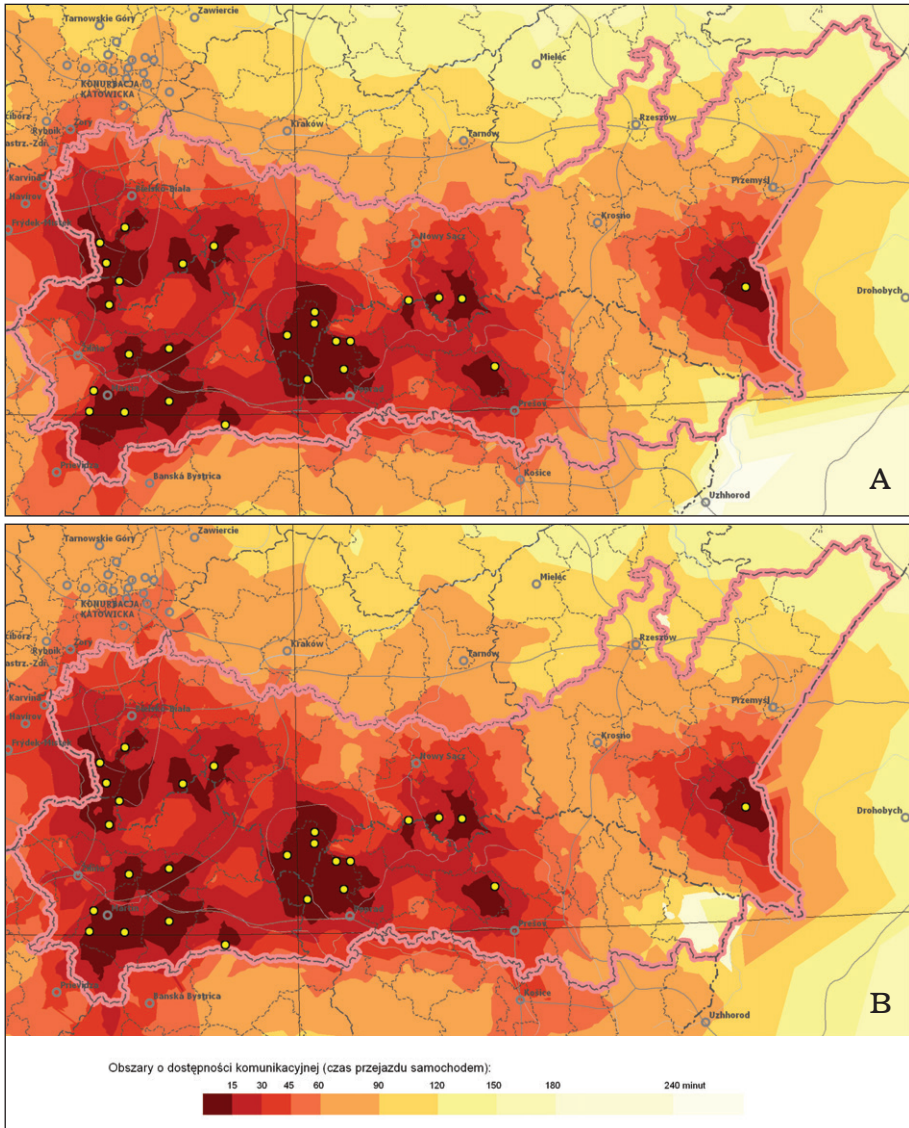
Opracowanie własne.

podziale pod względem rodzaju i wielkości (znaczenia) atrakcji, a następnie zagregowano wszystkie atrakcje do jednolitej klasyfikacji, stosując logistyczną gradację kategorii wielkościowych (kategoria 1 – wartość 1, kategoria 2 – wartość 3, kategoria 3 – wartość 9). Ponadto przeprowadzono kilka prób porównawczych liczby i struktury atrakcji, decydując się na ostateczne przedstawienie wyników w izochronie 15- i 45-minutowej, dając tym samym obraz „szybkiej” (krótszej) i „wolniejszej” (dłuższej) dostępności czasowej. Pierwsza z nich obrazuje dostępność dla turysty w miejscu tymczasowego zamieszkania, druga – warunkuje podjęcie dodatkowego wysiłku, związanego z przemieszczeniem się w dłuższym czasie. 45 minut wydaje się intuicyjnie akceptowalną granicą, pozwalającą na satysfakcjonującą eksplorację turystyczną.

Bezwzględną liczbę atrakcji w 11 miastach powiatowych o rozwiniętej funkcji turystycznej w izochronie 45-minutowej oraz w podziale na kategorie atrakcji i ich znaczenie przedstawia tabela 6.12.

Obliczenia pokazują, że największą liczbę obiektów w izochronie 45-minutowej mają obecnie (tj. w 2010 r.): Poprad (333) i Liptovský Mikuláš (144) po stronie słowackiej, a w polskiej części – Nowy Targ (173), Zakopane (133) i Żywiec (132). Podaż atrakcji turystycznych po stronie słowackiej jest wyższa.

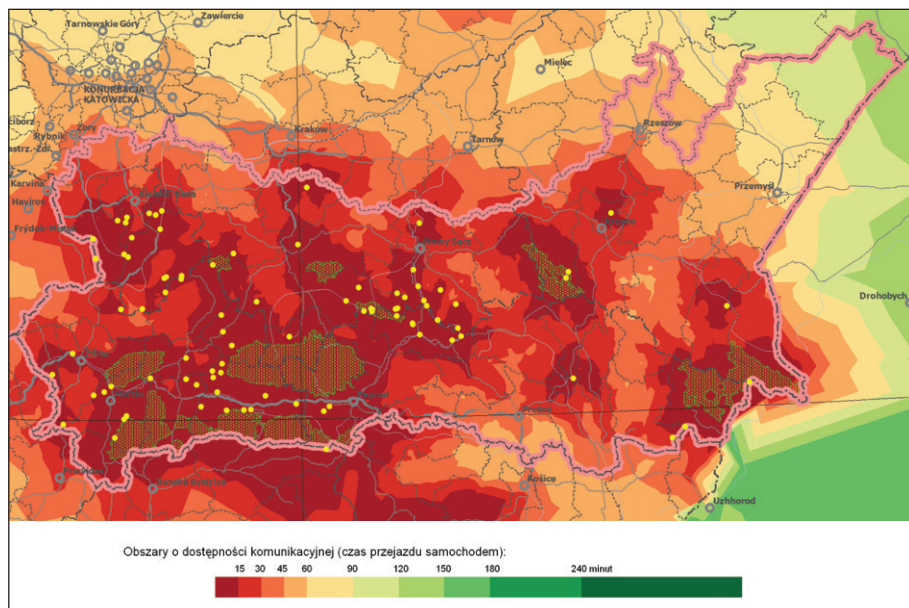




Ryc. 6.36. Dostępność transportowa do największych ośrodków narciarskich (o przepustowości ponad 5 tys. osób na godzinę) na pograniczu polsko-słowackim w 2010 r. (A) oraz 2030 r. (B)

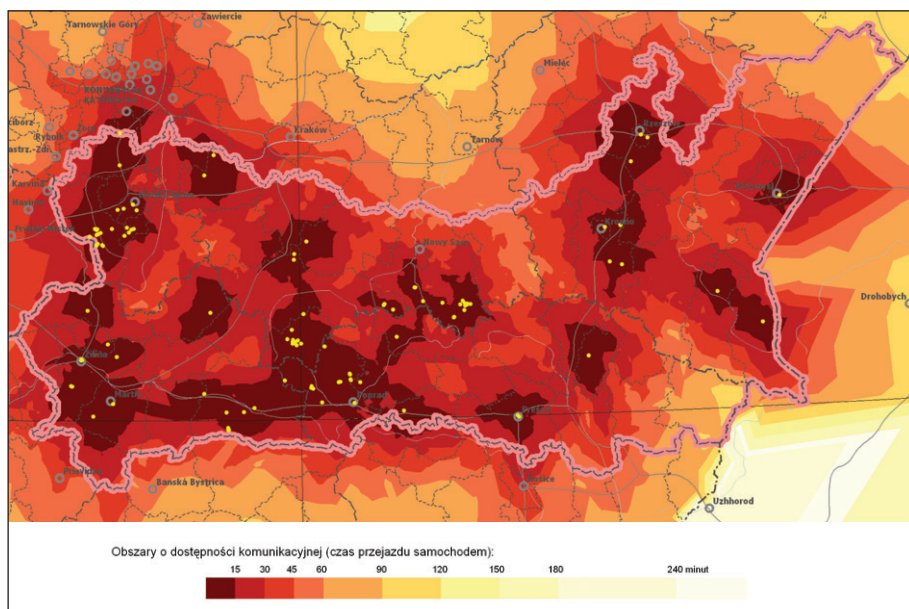
Opracowanie własne.

Warianty rozwoju sieci drogowej istotnie modyfikują liczbę atrakcji w danej izochronie, ale oddziaływanie nowych uwarunkowań dostępności czasowo-przestrzennej jest dosyć selektywne. Ponadto przyrost liczby atrakcji, szczególnie o wyższej randze, jest niewielki.



Ryc. 6.37. Dostępność transportowa do atrakcji przyrodniczych na pograniczu polsko-słowackim w 2010 r. (atrakcje II i III klasy)

Opracowanie własne.



Ryc. 6.38. Dostępność transportowa do hoteli najwyższej klasy w 2010 r.

Opracowanie własne.

Tabela 6.12. Liczba atrakcji różnych kategorii w zochronie 45-minut dojazdu samochodem

Miasto	Warianty	Razem	Według kategorii wielkościowej			Aquaparki i baseny			Hotele (4- i 5-gwiazdkowe)
			1	2	3	1	2	3	
Bardejov	A	144	98	36	10	3	0	0	16
	BCDEFGHIJ	146	100	36	10	3	0	0	16
	K	158	105	43	10	3	0	0	16
Liptovský Mikuláš	A	243	126	83	34	16	6	3	16
	BF	289	160	95	34	17	6	3	17
	C	343	199	109	35	19	6	3	19
	D	290	161	95	34	17	6	3	17
	E	327	183	109	35	18	6	3	18
	G	289	160	95	34	17	6	3	17
	H	291	162	95	34	17	6	3	17
	I	386	184	135	67	18	6	6	29
Nowy Targ	J	340	187	112	41	21	7	3	21
	ABFGHK	173	91	45	37	3	1	3	17
	C	186	100	48	38	4	1	3	17
	D	182	97	47	38	4	1	3	17
	E	179	96	46	37	4	1	3	17
	I	294	134	98	62	11	3	3	24
Poprad	J	220	118	62	40	5	1	3	21
	A	333	170	104	59	20	8	3	20
	BDFH	340	176	105	59	20	8	3	20
	CEK	341	177	105	59	20	8	3	20
	I	375	186	119	70	20	8	5	27
Preszów	J	354	179	116	59	20	8	3	20
	A	84	49	24	11	1	0	0	1
	BCDEFGHI	115	70	32	13	2	0	1	2
	J	118	71	34	13	2	0	1	2
Rzeszów	K	128	77	38	13	2	0	1	2
	A	33	25	7	1	0	0	0	1
	BDEGHIJ	37	29	7	1	0	0	0	1
	C	80	59	14	7	0	0	0	4
	F	78	57	14	7	0	0	0	3
Sanok	K	37	29	7	1	0	0	0	1
	ABDEGHIJK	79	61	10	8	0	0	0	5
	C	88	69	11	8	0	0	0	5
Snina	F	81	63	10	8	0	0	0	5
	ABCDEFGHGIJK	35	28	6	1	0	0	0	0
	ABFGHK	133	61	45	27	2	1	1	3
	C	141	67	46	28	2	1	1	4
	D	140	66	46	28	2	1	1	4
Żylna	E	134	62	45	27	2	1	1	3
	I	316	160	101	55	15	3	4	17
	J	151	74	49	28	2	1	1	4
	A	143	97	39	7	5	0	0	5
	BDEFIJ	148	100	41	7	5	0	0	5
	C	284	202	69	13	8	1	3	8
Żywiec	G	185	129	48	8	5	0	0	5
	H	237	166	59	12	8	1	3	8
	A	132	95	34	3	7	0	0	14
	BDEFHIJK	135	98	34	3	8	0	0	17
	C	204	142	54	8	12	0	0	28
Żywiec	G	165	117	44	4	11	0	0	20

Opis wariantów: A – 2010; B – 2015; C – 2030 oficjalny, rządowy; D – droga ekspresowa S7 Kraków–Rabka–Zakopane; E – droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca; F – droga ekspresowa Rzeszów–Koszyce; G – droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żylna; H – ukończenie całej autostrady D1 wraz z inwestycjami po stronie czeskiej; I – droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1;

osobowym z wybranych 11 ośrodków turystycznych pogranicza polsko-słowackiego

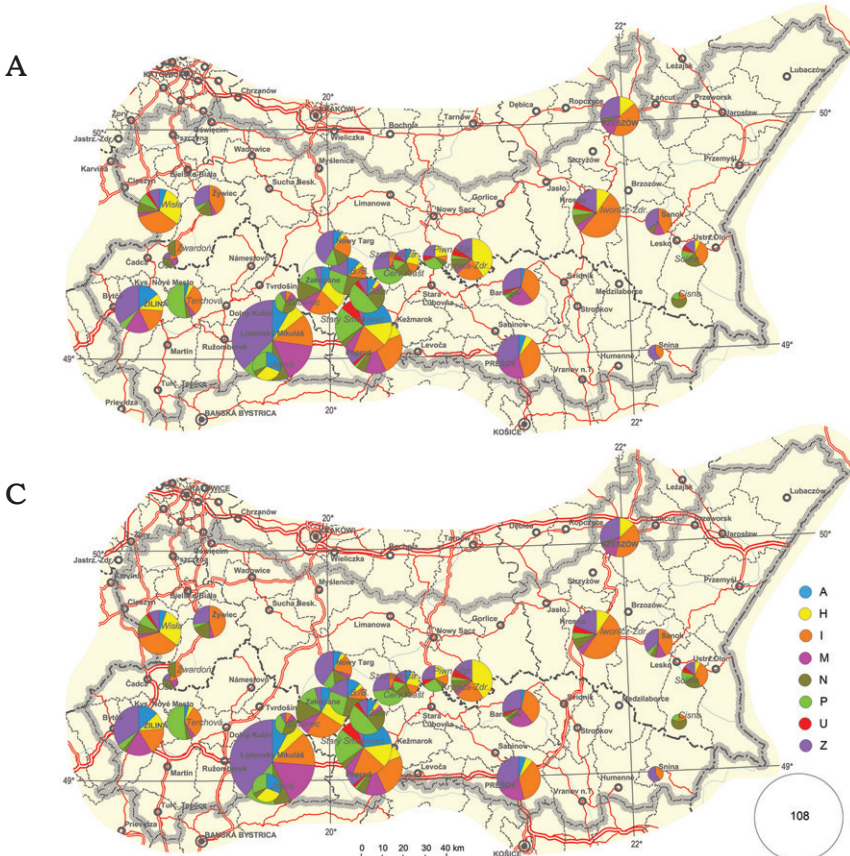
Imprezy (wydarzenia)			Muzea			Ośrodki narciarskie			Obiekty przyrodnicze			Uzdrowiska	Zabytki nieruchome (głównie architektoniczne)		
1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3		1	2	3
8	23	2	14	0	0	15	1	1	7	6	0	3	51	6	4
8	23	2	14	0	0	15	1	1	7	6	0	3	53	6	4
10	25	2	14	2	0	15	1	1	7	7	0	3	56	8	4
12	23	3	23	2	0	18	3	1	22	32	15	8	35	17	4
18	28	3	35	3	0	18	4	1	23	36	15	8	49	18	4
23	36	3	41	3	0	25	4	1	27	39	15	8	64	21	5
18	28	3	35	3	0	18	4	1	23	36	15	8	50	18	4
21	36	3	37	3	0	25	4	1	27	39	15	8	55	21	5
18	28	3	35	3	0	18	4	1	23	36	15	8	49	18	4
18	28	3	35	3	0	18	4	1	23	36	15	8	51	18	4
25	32	5	39	3	0	22	4	3	29	71	41	8	51	19	4
22	35	5	43	3	0	20	5	1	23	40	17	9	58	22	6
11	13	2	9	3	0	28	2	2	19	19	26	2	21	7	2
13	13	2	10	2	0	31	2	2	20	22	27	2	22	8	2
13	13	2	9	2	0	30	2	2	19	22	27	2	22	7	2
11	13	2	10	3	0	29	2	2	20	19	26	2	22	8	2
16	19	4	15	2	0	33	3	2	24	58	48	3	35	13	2
16	17	3	11	2	0	40	2	2	20	31	27	3	26	9	2
15	22	4	34	2	0	22	4	0	22	36	38	8	57	32	6
15	22	4	36	2	0	22	4	0	24	36	38	8	59	33	6
15	22	4	36	2	0	22	4	0	24	36	38	8	60	33	6
18	26	6	39	2	0	24	4	1	25	45	44	8	60	34	6
17	32	4	38	2	0	22	4	0	24	38	38	8	58	32	6
6	14	1	11	0	0	4	1	0	6	2	0	2	21	7	8
8	21	1	15	0	0	5	1	0	6	2	0	2	34	8	9
8	23	1	16	0	0	5	1	0	6	2	0	2	34	8	9
9	22	1	15	0	0	6	1	0	7	5	0	2	38	10	9
11	1	0	2	1	0	2	0	0	0	1	0	0	10	4	1
13	1	0	2	1	0	2	0	0	0	1	0	0	12	4	1
35	2	0	3	1	1	4	0	0	1	1	0	2	16	10	4
35	2	0	3	1	1	3	0	0	0	1	0	2	16	10	4
13	1	0	2	1	0	2	0	0	0	1	0	0	12	4	1
33	2	0	2	0	1	8	1	0	8	0	1	3	10	7	3
35	2	0	5	0	1	10	1	0	7	1	1	3	12	7	3
34	2	0	2	0	1	9	1	0	8	0	1	3	10	7	3
8	4	0	2	1	0	1	0	0	1	1	1	0	16	0	0
7	7	2	4	2	0	16	3	1	14	27	18	2	18	5	3
5	7	2	4	2	0	18	3	0	16	28	20	2	22	5	3
5	7	2	4	2	0	18	3	0	16	28	20	2	21	5	3
7	7	2	4	2	0	16	3	1	14	27	18	2	19	5	3
15	20	5	23	2	0	28	4	0	28	51	39	4	51	21	3
7	7	2	4	2	0	22	3	0	17	30	20	2	22	6	3
13	21	1	25	1	0	12	3	1	11	9	3	2	31	5	0
14	21	1	26	1	0	12	3	1	11	11	3	2	32	5	0
43	27	1	43	2	0	21	6	1	14	17	4	3	73	16	1
31	22	1	27	2	0	19	4	1	12	12	4	2	35	8	0
21	24	1	41	1	0	14	5	1	13	16	3	3	69	12	1
29	14	0	14	2	0	22	1	3	4	15	0	0	19	2	0
28	14	0	17	2	0	21	1	3	4	15	0	0	20	2	0
41	26	0	28	4	1	24	2	3	5	16	1	1	32	6	2
30	23	0	25	2	0	23	2	3	5	15	1	0	23	2	0

J – droga obwodowa Twardoszyń–Czarny Dunajec–Piwniczna o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych ruchu; K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów.

Opracowanie własne.



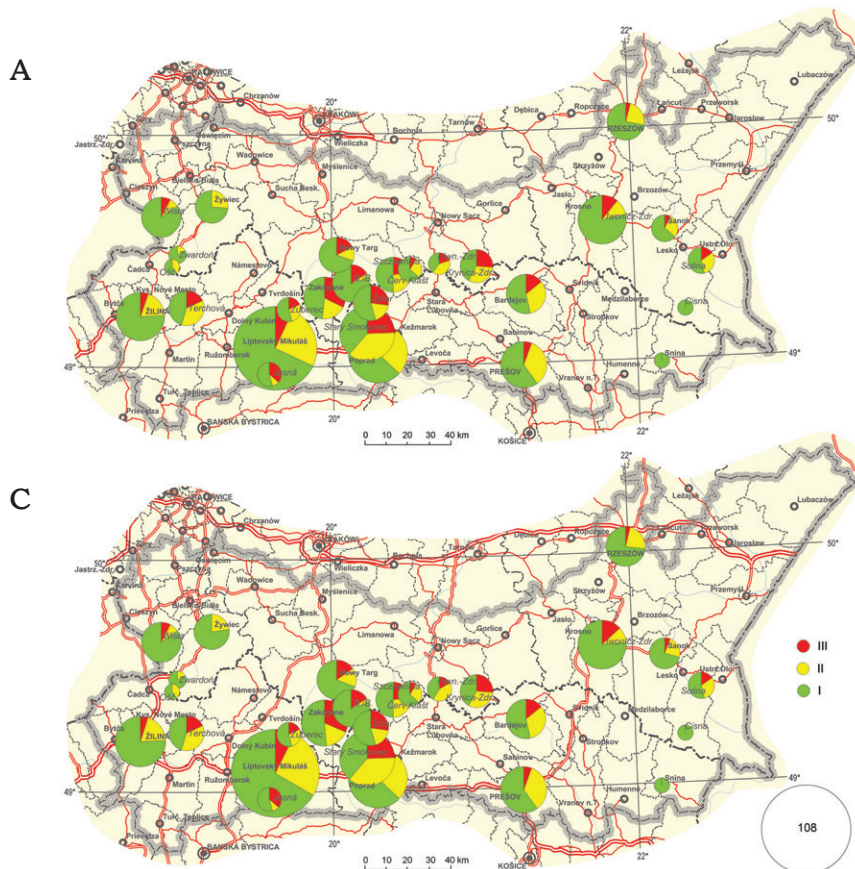
W miejscowości Bardejov liczba atrakcji wzrasta w większym stopniu jedynie w wariancie K (droga ekspresowa Kielce–Tarnów–Preszów) (ze 144 do 158), ale atrakcji najwyższej kategorii (III) – pozostaje ta sama (10). W przypadku miasta Liptovský Mikuláš na liczbę atrakcji w izochronie jednogodzinnej oddziałują wszystkie warianty rozbudowy makroskalowego układu drogowego, a w największym stopniu wariant I (droga ekspresowa do Zakopanego oraz tunel pod Tatrami). Gdyby był on urzeczywistniony, liczba atrakcji ogółem wzrosłaby do 386, w tym zwłaszcza najwyższej kategorii – do 67 (z obecnych 34). W Nowym Targu najbardziej korzystny jest również wariant I (wzrost ze 173 do 294), a następnie J – droga obwodowa Tvrdošín–Czarny Dunajec o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych



Ryc. 6.39. Liczba atrakcji w izochronie 15-minutowej dla wybranych miejscowości turystycznych według podziału na rodzaje atrakcji w wariantach A (2010) i C (oficjalny, rządowy 2030)

A – aquaparki; H – hotele 4- i 5- gwiazdkowe; I – imprezy; M – muzea; N – ośrodki narciarskie; P – atrakcje przyrodnicze; U – uzdrowiska; Z – obiekty dziedzictwa kulturowego.

Opracowanie własne.



Ryc. 6.40. Liczba atrakcji w izochronie 15-minutowej dla wybranych miejscowości turystycznych w podziale na kategorie wielkościowe atrakcji w wariantach A (2010) i C (oficjalny, rządowy 2030)

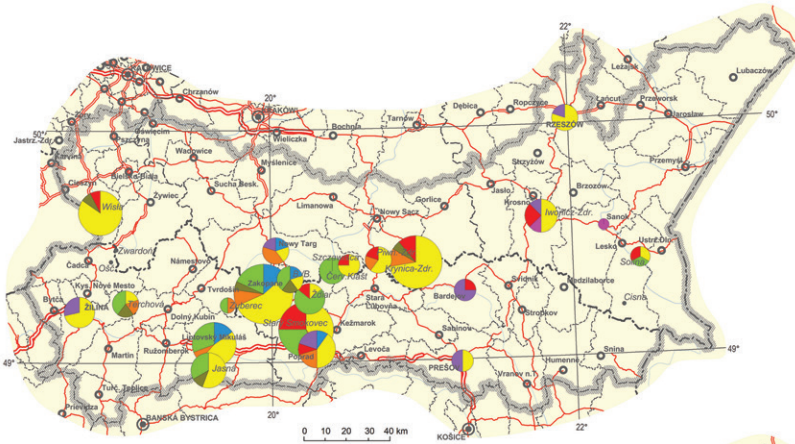
I – najniższa kategoria atrakcji turystycznych; II – odpowiednio środkowa; III – odpowiednio najwyższa.

Opracowanie własne.

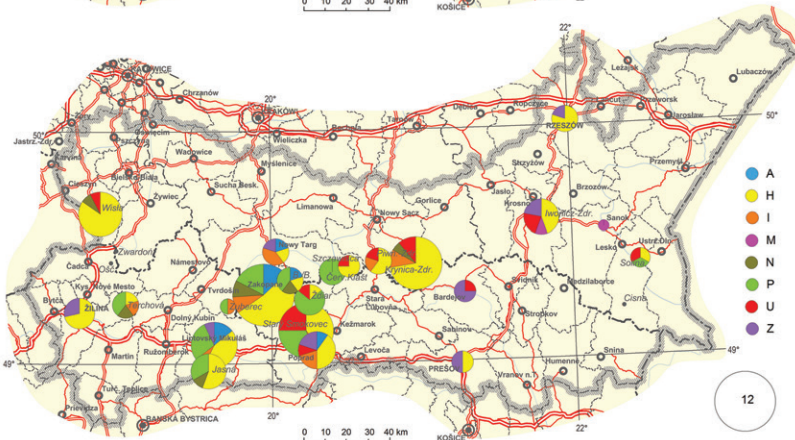
ruchu – (do 220), a pozostałe mają mniejsze znaczenie. W Popradzie wpływ jest podobny – najkorzystniejszy jest wariant I, a następnie J (przyrost atrakcji z 333 do odpowiednio 375 i 344), ale nie jest to spektakularna zmiana. W przypadku Preszowa najlepsze są warianty C (całkowita sieć wg wariantu rządowego) i F – droga ekspresowa Rzeszów–Koszyce (wzrost z 33 do odpowiednio 78 lub 80). Sanok odnotowuje minimalne, a Snina nie ma żadnych korzyści w jakimkolwiek z wariantów. Zróżnicowana jest sytuacja Zakopanego, w przypadku którego wariant I daje przyrost z 133 do 316 atrakcji, w tym w kategorii najwyższej z 27 do 55. Również Żylica osiąga duży przyrost – w wariantie C (ze 143 do 284), podobnie jak Żywiec, ale w nieco mniejszym stopniu (ze 132 do 204).



A



C



Ryc. 6.41. Liczba atrakcji w izochronie 15-minutowej dla wybranych miejscowości turystycznych w najwyższej kategorii wielkościowej (III) w podziale na rodzaje atrakcji w wariantach A (2010) i C (oficjalny, rządowy 2030)

A – aquaparki; H – hotele 4- i 5- gwiazdkowe; I – imprezy; M – muzea; N – ośrodki narciarskie; P – atrakcje przyrodnicze; U – uzdrowiska; Z – obiekty dziedzictwa kulturowego.

Opracowanie własne.

Analiza kartograficzna dla izochrony 15-minutowej (ryc. 6.39–6.41) wskazuje, że poprawa dostępności do atrakcji w układzie lokalnym w najbliższej perspektywie (porównanie wariantów A i B) nastąpi jedynie w przypadku miasta Liptovský Mikuláš (zwłaszcza jeśli chodzi o zabytki) i Żywca (imprezy). Natomiast w dalszej perspektywie (wariant C), poprawa dostępności atrakcji będzie bardziej równomierna, ale również ograniczy się do wybranych ośrodków (Żylica, Zakopane, Nowy Targ, Sanok). Podobnie jak w porównaniach wariantów A i B (2015), przyrost dotyczy głównie zabytków i imprez, wskazując na możliwe zwiększanie popytu ze strony turystyki pobytowej i krajoznawczej.

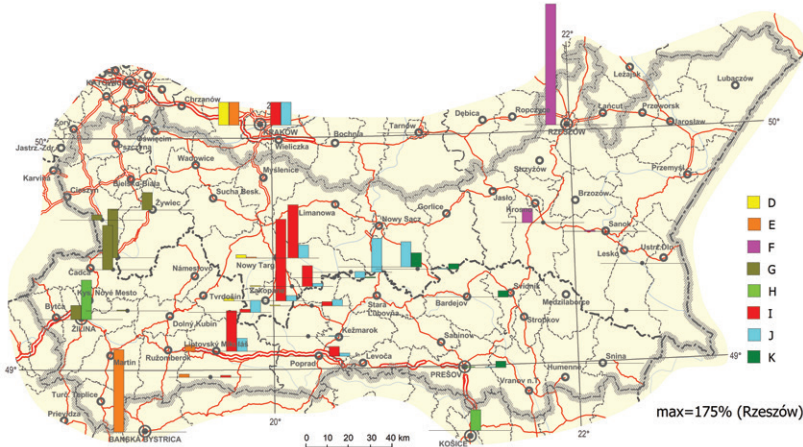
Większe efekty zwiększenia dostępności czasowo-przestrzennej do atrakcji są widoczne dopiero w przypadku dłuższych izochron (30, a zwłaszcza 45 minutowej), jednak dotyczy to głównie zabytków i imprez, co przy takich czasach podróży niekoniecznie musi przełożyć się na zwiększony popyt. Opracowano szczegółową analizę, w której obliczenia podaży w izochronie 45-minutowej przeprowadzono na podstawie sumarycznego wskaźnika, różnicującego znaczenie (rangę) obiektów (kategoria I – wartość 1, kategoria II – wartość 3,



Ryc. 6.42. Sumaryczna podaż atrakcji turystycznych w izochronie 45-minutowej w wybranych ośrodkach według syntetycznego miernika, sumującego wartość atrakcji według kategorii wielkościowych

Opracowanie własne

kategoria III – wartość 9). Wyniki tych obliczeń przedstawiono na rycinie 6.42, a porównanie efektów poszczególnych wariantów w stosunku do wariantu bazowego B – na rycinie 6.43.



Ryc. 6.43. Wpływ zmian w makroskalowym układzie drogowym na dostępność do atrakcji turystycznych w izochronie 45 minut (podaż atrakcji według miernika sumarycznego, uwzględniającego rangę obiektów; zmiany obliczone w stosunku do wariantu B – 2015)

Opis wariantów: D – droga ekspresowa S7 Kraków–Rabka–Zakopane; E – droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca; F – droga ekspresowa Rzeszów–Koszyce; G – droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żylinia; H – ukończenie całej autostrady D1 wraz z inwestycjami po stronie czeskiej; I – droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1; J – droga obwodowa Twardoszyń–Czarny Dunajec–Piwniczna o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych ruchu; K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów.

Opracowanie własne.

#### 6.4.2. ATRAKCYJNOŚĆ MIEJSCOWOŚCI TURYSTYCZNYCH W ŚWIETLE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ

Kolejnym elementem badań była analiza dojazdu do pojedynczych atrakcji turystycznych z wybranych 27 miejscowości turystycznych na pograniczu polsko-słowackim. Do analizy wybrano izochrony co 15 minut (0–15; 15–30; 30–45 oraz 45–60 oraz wartości skumulowane, tj. 0–15; 0–30; 0–45; 0–60 minut). Uwzględniono tylko takie atrakcje turystyczne, które mogą szczególnie zainteresować turystę podczas jego pobytu na pograniczu, tj.: atrakcje przyrodnicze i kulturowe, muzea, aquaparki oraz imprezy. Najważniejsza część analizy dotyczy grupy najważniejszych atrakcji, czyli zaliczonych do kategorii II oraz III.

Ponadto, dzięki pominięciu grupy (I), czyli atrakcji pospolitych i powszechnych, wyniki są bardziej reprezentatywne i nie zafałszowane subiektywnością wyboru. Z punktu widzenia turystów największe znaczenie mają duże i znane

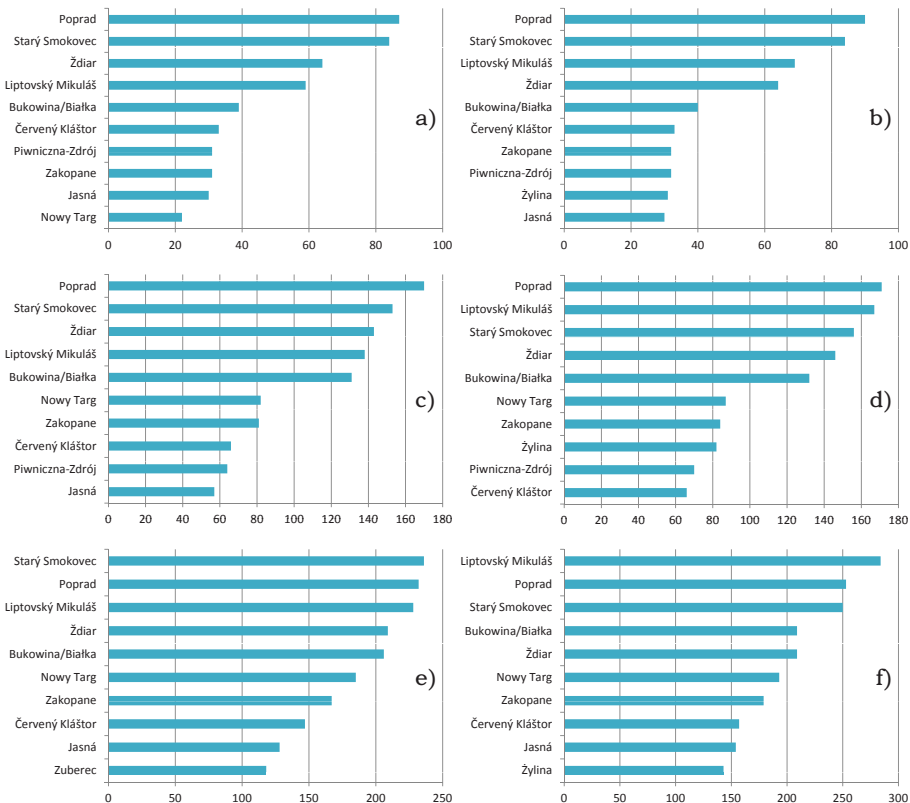
atrakcje turystyczne. Te małe i słabo znane mogą być ewentualnie przedmiotem zwiedzania podczas pobytu, ale rzadziej są magnesem przyciągającym turystę do danej miejscowości. Zbiorcze wyniki przedstawia tabela 6.13.

Tabela 6.13. Liczba atrakcji turystycznych II i III kategorii, w izochronach do 15, 30, 45 i 60 minut od wybranych (27) ośrodków turystycznych na pograniczu polsko-słowackim w roku 2010 oraz 2030, wraz z wielkością zmian

	15 minut		30 minut				45 minut				60 minut			
	A	C	A	C	C-A		A	C	C-A		A	C	C-A	
					licz.	%			licz.	%			licz.	%
Bardejov	12	12	21	21	0	0,0	53	53	0	0,0	84	88	4	4,8
Bukowina Tatrzańska, Białka Tatrzańska	3	3	39	40	1	2,6	131	132	1	0,8	206	209	3	1,5
Červený Kláštor	11	11	33	33	0	0,0	66	66	0	0,0	147	157	10	6,8
Cisna	0	0	1	1	0	0,0	7	7	0	0,0	16	16	0	0,0
Iwonicz- Zdrój	6	7	12	13	1	8,3	26	31	5	19,2	40	46	6	15,0
Jasná	4	4	30	30	0	0,0	57	64	7	12,3	128	154	26	20,3
Krynica- Zdrój	8	8	20	20	0	0,0	46	47	1	2,2	75	75	0	0,0
Liptovský Mikuláš	32	36	59	69	10	16,9	138	167	29	21,0	228	284	56	24,6
Nowy Targ	6	7	22	29	7	31,8	82	87	5	6,1	185	193	8	4,3
Oščadnica	1	1	6	12	6	100,0	20	33	13	65,0	49	78	29	59,2
Piwniczna- Zdrój	5	6	31	32	1	3,2	64	70	6	9,4	114	118	4	3,5
Poprad	19	19	87	90	3	3,4	170	171	1	0,6	232	253	21	9,1
Preszów	14	14	19	23	4	21,1	46	57	11	23,9	74	105	31	41,9
Rzeszów	7	7	7	14	7	100,0	15	26	11	73,3	27	39	12	44,4
Sanok	5	5	7	8	1	14,3	19	20	1	5,3	30	43	13	43,3
Snina	0	0	2	2	0	0,0	7	7	0	0,0	11	11	0	0,0
Solina	4	4	7	7	0	0,0	10	10	0	0,0	18	24	6	33,3
Stary Smokovec	24	24	84	84	0	0,0	153	156	3	2,0	236	250	14	5,9
Szczawnica	3	3	13	13	0	0,0	25	25	0	0,0	58	66	8	13,8
Terchová	11	11	13	13	0	0,0	38	45	7	18,4	93	122	29	31,2
Wisła	2	2	11	11	0	0,0	27	31	4	14,8	41	56	15	36,6
Zakopane	15	15	31	32	1	3,2	81	84	3	3,7	167	179	12	7,2
Ždiar	7	7	64	64	0	0,0	143	146	3	2,1	209	209	0	0,0
Žylica	9	10	14	31	17	121,4	49	82	33	67,3	64	143	79	123,4
Zuberec	5	5	22	22	0	0,0	51	51	0	0,0	118	119	1	0,8
Zwardoń	0	0	2	3	1	50,0	16	29	13	81,3	43	61	18	41,9
Żywiec	5	5	17	18	1	5,9	38	61	23	60,5	70	84	14	20,0

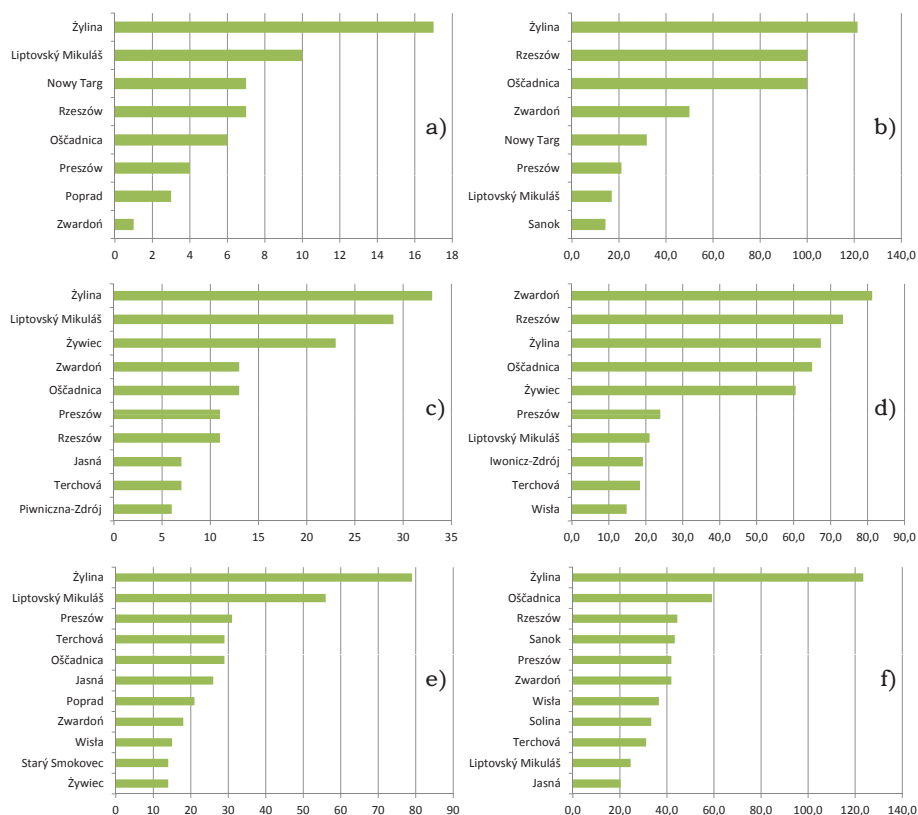
Opracowanie własne.

Ośrodki turystyczne są bardzo zróżnicowane pod względem dostępności do atrakcji turystycznych. Największa na pograniczu polsko-słowackim liczba atrakcji turystycznych znajduje się w regionie tatrzańskim (z przewagą w części słowackiej). Tym samym najlepsza dostępność do atrakcji turystycznych we wszystkich przedziałach czasowych charakteryzuje ośrodki sąsiadujące z Tatrami, głównie po stronie słowackiej. Z wybranych ośrodków zdecydowaną przewagę nad konkurencją, i to we wszystkich przedziałach dostępności mają: Poprad, Liptovský Mikuláš oraz Starý Smokovec. Największa liczba atrakcji w najkrótszej izochronie (do 15 minut) charakteryzuje Liptovský Mikuláš (aż 32 w kategoriach II i III, a 101 we wszystkich kategoriach), na co składa się sąsiedztwo Tatr jak i Niżnych Tatr (z jaskiniami), bliska lokalizacja akwaparku Tatralandia oraz zabytki samego miasta. W izochronie do 30 minut przewagę zyskują



Ryc. 6.44. Miejscowości z największą liczbą atrakcji turystycznych w izochronach do 30, do 45 oraz do 60 minut w 2010 oraz 2030 r. (dla izochrony 30 minut: a – 2010, b – 2030; dla izochrony 45 minut: c – 2010, d – 2030; dla izochrony 60 minut: e – 2010, f – 2030)

Opracowanie własne.



Ryc. 6.45. Miejscowości z największą zmianą liczby atrakcji w izochronach do 30, do 45 oraz do 60 minut w latach 2010–2030 (dla izochrony 30 minut: a – wartość bezwzględna, b – zmiana procentowa; dla izochrony 45 minut: c – wartość bezwzględna, d – zmiana procentowa; dla izochrony 60 minut: e – wartość bezwzględna, f – zmiana procentowa)

Opracowanie własne.

ośrodki sąsiadujące z Tatrami Wysokimi (Poprad – 87 atrakcji z kategorii II i III oraz Starý Smokovec – 84). Podobnie jest z izochroną 45 minut (Poprad – 170, Starý Smokovec – 153). Po rozszerzeniu zasięgu do 1 godziny ośrodkiem z dostępnością do największej liczby atrakcji staje się Starý Smokovec (236), następnie Poprad (232) oraz Liptovský Mikuláš (228), ale różnice te się zacieśniają (ryc. 6.44. a, c, e).

Po wybudowaniu planowanych dróg sytuacja niewiele się zmienia. Nadal dominują ośrodki tatrzańskie, choć znacząco zyskuje Liptovský Mikuláš, który we wszystkich przedziałach izochron awansuje o kilka pozycji, a w zasięgu izochrony 15 oraz 60 minut będzie miał największą liczbę atrakcji (ryc. 6.44. b, d, e).



Warto przeanalizować zmiany liczby atrakcji w wyniku wybudowania nowych dróg do roku 2030 (wariant C). W izochronie do 15 minut, co zrozumiałe, są najmniejsze zmiany liczby atrakcji. Przybywa ich tylko w pięciu ośrodkach – najwięcej w mieście Liptovský Mikuláš (aż 4), a procentowo najwyższą zmianę notuje się w Piwnicznej (o 20% – zmiana z 5 do 6 atrakcji – tylko w przypadku wybudowania trasy ekspresowej Tarnów–Piwniczna–Zdrój–Preszów). W izochronie do 30 minut od ośrodków turystycznych dzięki rozbudowie dróg przybywa już 61 atrakcji turystycznych. Największą zmianę liczby atrakcji notuje Żylica (17), Liptovský Mikuláš (10) oraz Rzeszów i Nowy Targ (po 7). Największa zmiana procentowa charakteryzuje Żylinę (121,4%), Rzeszów i miejscowość Ošćadnica (po 100%).

W izochronie do 45 minut przybywa łącznie 180 atrakcji turystycznych, z tego blisko połowa w trzech miejscowościach (Żylica – 33; Liptovský Mikuláš – 29, Żywiec – 23). Liczba atrakcji wzrasta też w przypadku miejscowości Ošćadnica i Zwardoń (po 13) również w wymiarze względnym (odpowiednio 65,0 i 81,3%). Oprócz nich zmiany powyżej 60% charakteryzują także Rzeszów (73,3), Żylinę (67,3) oraz Żywiec (60,5%) (ryc. 6.45).

W najdłuższej z mierzonych izochron (do 60 minut) zmiany liczby atrakcji są znaczące, ale należy pamiętać, że godzinny dojazd do atrakcji podczas pobytu turystycznego w jednym miejscu ma ograniczone znaczenie. W tej izochronie dla wszystkich 27 miejscowości zwiększa się dostępność do 419 atrakcji turystycznych, najwięcej w miejscowościach: Żylica (79), Liptovský Mikuláš (56), Preszów (31), Ošćadnica i Terchová (po 29). Procentowo największe zmiany charakteryzują: Żylinę (123,4%), miejscowości Ošćadnica (59,2%), Rzeszów (44,4%), Sanok (43,3%) oraz Preszów i Zwardoń (po 41,9%).

Wyniki badań potwierdzają i uszczegóławiają wnioski z wcześniejszych analiz. Symulowane zmiany pokazują, że warianty rozbudowy dróg dosyć istotnie wpływają na podaż atrakcji turystycznych, ale zasięg tego jest w oczywisty sposób ograniczony do konkretnych regionów. Największe korzyści daje wariant I dla Nowego Targu, Zakopanego i Popradu, znaczne – wariant G w miejscowościach Ošćadnica i Zwardoń, a nieco mniejsze stopniu w Żywcu. Wariant J wpłynie na zmiany sytuacji ośrodków zlokalizowanych w Tatrach i Pieninach – głównie dla Piwnicznej-Zdroju. Spośród innych symulacji istotny jest wpływ wariantu F na Rzeszów (zwiększenie sumarycznego wskaźnika podaży atrakcji o 175%) oraz wariantu E na Bańską Bystrzycę (120%). W przypadku pozostałych analizowanych ośrodków, wpływ rozbudowy sieci drogowej jest na ogół albo minimalny, albo liczba atrakcji jest i tak na tyle duża, że jej wzrost nie wpłynie na poprawę atrakcyjności miejscowości.

## 6.5. EFEKTYWNOŚĆ SIECI TRANSPORTOWO-OSADNICZEJ

### 6.5.1. METODA ANALIZY

Wyniki badań efektywności sieci wskazują miejsca, gdzie występują braki i niedobory w infrastrukturze (pomiędzy miejscowościami) oraz gdzie możliwa jest poprawa aktualnego stanu. W celu wykazania tych elementów na pograniczu polsko-słowackim, obliczone wcześniej macierze czasów przejazdu uzupełniono wartościami wskaźnika tzw. efektywności sieci transportowo-osadniczej (Śleszyński 2011). Oblicza się go porównując optymalny czas przejazdu (w linii prostej w przestrzeni euklidesowej pomiędzy dwoma ośrodkami z prędkością 90 km/godz.) z realnym czasem podróży po istniejącej sieci uzyskanym z modelu prędkości ruchu (w przypadku połączeń samochodowych) lub na podstawie prędkości rozkładowych (w przypadku połączeń kolejowych). Obliczenia były wykonane dla innego zestawu ośrodków niż w przypadku analiz izochronowych. Oprócz 32 miejscowości o charakterze turystycznym, uwzględniono pozostałe miasta powiatowe na pograniczu polsko-słowackim (na Słowacji *okresné mestá*). Otrzymano łącznie zbiór 70 miejscowości, dla których obliczono wzajemne czasy przejazdów we wszystkich wariantach (łącznie blisko 2,5 tys. relacji). Do dalszych szczegółowych studiów wybrano około 300 relacji, reprezentujących pary miast znajdujących się najbliżej siebie.

Wzór na wskaźnik efektywności sieci transportowo-osadniczej przyjmuje postać:

$$E = \frac{t_o}{t_r} \times 100\%$$

gdzie:

$E$  – efektywność sieci transportowo-osadniczej,

$t_o$  – optymalny czas przejazdu (przejazd w linii prostej z prędkością 90 km/godz.),

$t_r$  – rzeczywisty czas podróży po istniejącej sieci.

### 6.5.2. EFEKTYWNOŚĆ SIECI DROGOWEJ

Efektywność systemu transportowo-osadniczego była analizowana na dwa uzupełniające się sposoby. Po pierwsze, zbadano rzeczywisty symulowany czas przejazdu w poszczególnych wariantach w stosunku do przejazdu idealnego, zdefiniowanego jako przejazd bez ograniczeń w linii prostej z jednej miejscowości do drugiej ze stałą prędkością 90 km/godz. Po drugie, porównywano czas i zmiany czasu przejazdu pomiędzy tymi miejscowościami.

Uśrednione zmiany czasu przejazdów oraz efektywności transportowo-osadniczej przedstawiono w tabelach 6.14 i 6.15. Z analiz wynika, że najbardziej skuteczny w pokonywaniu barier dostępnościowych jest wariant C<sup>7</sup>, łączący większość poszczególnych zmian sieci drogowej. Natomiast jeśli chodzi o pojedyncze ośrodki widać wyraźne różnice w przypadku symulacji opierających się na bardziej zróżnicowanych wariantach drogowych.

Tabela 6.14. Średni czas przejazdów pomiędzy wybranymi 11 miastami powiatowymi o rozwiniętej funkcji turystycznej a wszystkimi 49 stolicami powiatów na obszarze polsko-słowackiej współpracy transgranicznej w analizowanych wariantach rozwoju sieci drogowej

Miasto	Wariant										
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
	w minutach										
Bardejov	120	112	105	112	112	110	111	111	112	111	111
Liptovský Mikuláš	125	109	99	108	104	106	108	107	102	105	107
Nowy Targ	123	112	104	109	109	111	112	111	103	104	111
Poprad	121	107	99	106	106	104	106	105	99	100	104
Preszów	120	106	99	106	105	104	105	105	104	105	104
Rzeszów	151	127	109	125	124	117	126	126	125	125	125
Sanok	148	132	119	132	131	129	131	131	131	131	131
Snina	164	151	145	150	150	149	150	149	148	150	149
Zakopane	131	119	110	115	116	119	119	118	105	112	118
Żylin	162	133	114	133	131	132	127	125	132	132	133
Żywiec	143	129	117	128	127	128	127	129	128	128	129
Średnia dla 11 x 49*	137	122	111	120	119	119	120	120	117	118	120
Średnia dla 49 x 49**	143	126	114	125	124	124	125	125	124	124	124
w stosunku do A (%)	0,0	11,6	20,0	12,2	13,2	13,2	12,8	12,8	13,4	13,3	12,9
w stosunku do B (%)	-13,2	0,0	9,5	0,7	1,7	1,7	1,3	1,3	2,0	1,8	1,5

\* Średnia obliczona pomiędzy 11 miastami powiatowymi o rozwiniętej funkcji turystycznej a wszystkimi 49 stolicami powiatów.

\*\* Średnia obliczona dla wszystkich 49 stolic powiatów.

Opis wariantów: A – 2010; B – 2015; C – 2030 oficjalny, rządowy; D – droga ekspresowa S7 Kraków–Rabka–Zakopane; E – droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca; F – droga ekspresowa Rzeszów–Koszyce; G – droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żylin; H – ukończenie całej autostrady D1 wraz z inwestycjami po stronie czeskiej; I – droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1; J – droga obwodowa Twardoszyn–Czarny Dunajec–Piwniczna o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych ruchu; K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów.

Opracowanie własne.

Tabela 6.15. Średnie wskaźniki efektywności transportowo-osadniczej pomiędzy wybranymi 11 miastami powiatowymi o rozwiniętej funkcji turystycznej a wszystkimi 49 stolicami powiatów na obszarze polsko-słowackiej współpracy transgranicznej w analizowanych wariantach rozwoju sieci drogowej

Miasto	Wariant										
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
	w minutach										
Bardejov	120	112	105	112	112	110	111	111	112	111	111
Liptovský Mikuláš	125	109	99	108	104	106	108	107	102	105	107
Nowy Targ	123	112	104	109	109	111	112	111	103	104	111
Poprad	121	107	99	106	106	104	106	105	99	100	104
Preszów	120	106	99	106	105	104	105	105	104	105	104
Rzeszów	151	127	109	125	124	117	126	126	125	125	125
Sanok	148	132	119	132	131	129	131	131	131	131	131
Snina	164	151	145	150	150	149	150	149	148	150	149
Zakopane	131	119	110	115	116	119	119	118	105	112	118
Żylica	162	133	114	133	131	132	127	125	132	132	133
Żywiec	143	129	117	128	127	128	127	129	128	128	129
Średnia dla 11 x 49*	137	122	111	120	119	119	120	120	117	118	120
Średnia dla 49 x 49**	143	126	114	125	124	124	125	125	124	124	124
w stosunku do A (%)	0,0	11,6	20,0	12,2	13,2	13,2	12,8	12,8	13,4	13,3	12,9
w stosunku do B (%)	-13,2	0,0	9,5	0,7	1,7	1,7	1,3	1,3	2,0	1,8	1,5

\* Średnia obliczona pomiędzy 11 miastami powiatowymi o rozwiniętej funkcji turystycznej a wszystkimi 49 stolicami powiatów.

\*\* Średnia obliczona dla wszystkich 49 stolic powiatów.

Opis wariantów: A – 2010; B – 2015; C – 2030 oficjalny, rządowy; D – droga ekspresowa S7 Kraków–Rabka–Zakopane; E – droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca; F – droga ekspresowa Rzeszów–Koszyce; G – droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żylica; H – ukończenie całej autostrady D1 wraz z inwestycjami po stronie czeskiej; I – droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1; J – droga obwodowa Twardoszyń–Czarny Dunajec–Piwniczna o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych ruchu; K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów.

Opracowanie własne.

Analizowane powiatowe ośrodki turystyczne w relacjach ze wszystkimi stolicami powiatów mają przeciętny czas przejazdu w aktualnym na 2010 r. wariantcie A od 120 minut (Bardejov, Preszów) do 162 minut (Żylica). Daje to przeciętnie 137 minut, a czas ten skraca się do 122 minut w wariantcie B i do 111 minut w wariantcie C. Natomiast w pozostałych wariantowych

przebudowach układu drogowego byłoby to: D – 120 minut, E – 119 minut, F – 119 minut, G – 120 minut, H – 120 minut, I – 117 minut, J – 118 minut oraz K – 120 minut. Wniosek jest taki, że zmiany są wprawdzie niewielkie, ale widoczny jest wpływ rozwoju sieci drogowej w centralnej, tatrzańskiej części obszaru na sumę połączeń na analizowanym obszarze.

Tabela 6.15 ujawnia ponadto, jak duże są rezerwy w rozbudowie sieci drogowej. Obecnie (2010 r.) wskaźnik efektywności transportowo-osadniczej wynosi zaledwie 58% dla połączeń pomiędzy wszystkimi miastami powiatowymi oraz (o 1 p.p.) mniej dla wybranych 11 ośrodków turystycznych. Warto odnotować, że wskaźnik ten w najbardziej rozbudowanym wariantcie C wzrasta do 70%, co jest już w miarę satysfakcjonującym rezultatem. Miasta, które w tym wariantcie osiągają najlepszą efektywność, to przede wszystkim Rzeszów (83%) i Żylna (87%).

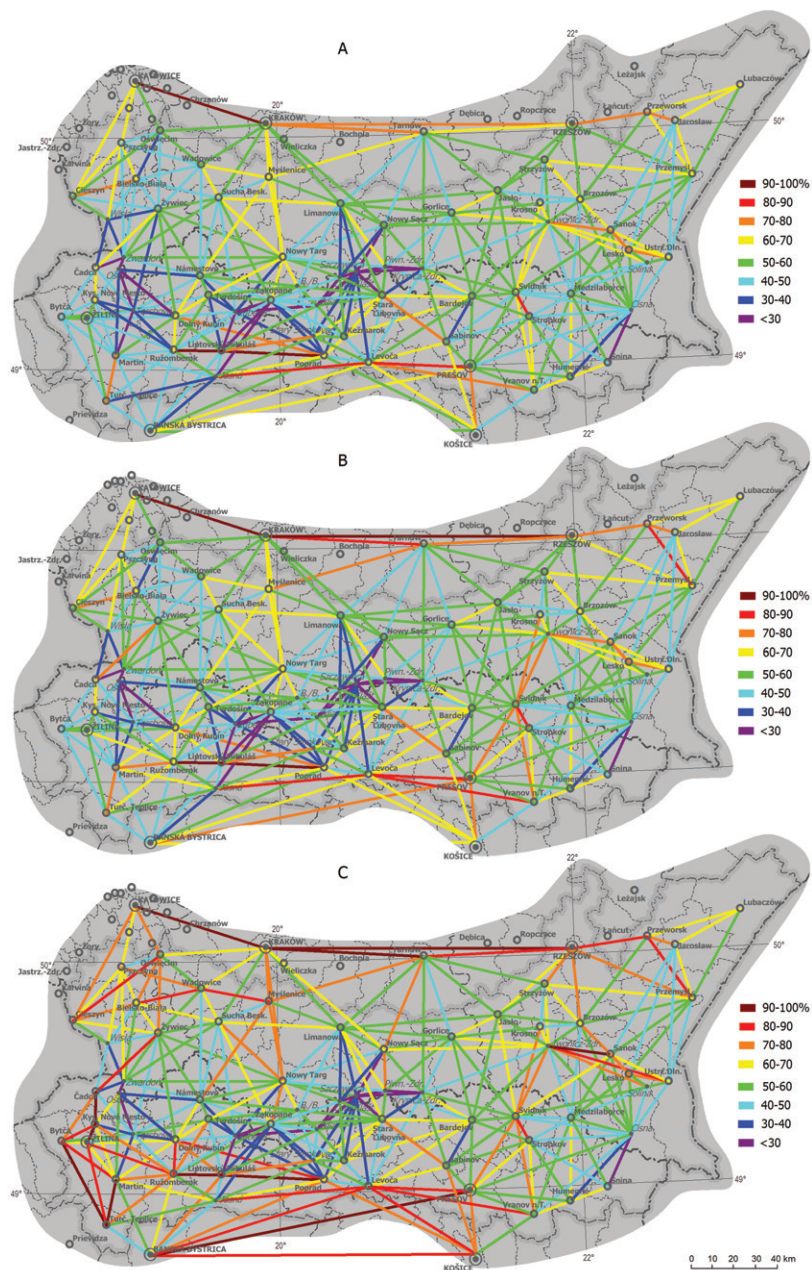
Poszczególne warianty wzmacniają oczywiście pozycję tych ośrodków, które położone są w pobliżu budowanych lub modernizowanych tras, ale niekiedy, efekty są bardziej odległe. Wariant D (droga ekspresowa Kraków–Rabka–Zakopane) wzmacnia w dużym stopniu Nowy Targ i Zakopane (o 6 p.p.), ale w jeszcze większym stopniu Rzeszów i Żylnę (o 11 p.p.). W pozostałych wariantach również te dwa ośrodki zyskują najwięcej – zapewne dlatego, że są skrajnie położone względem obszaru pogranicza polsko-słowackiego.

W dalszej kolejności zajmowano się wybranymi połączeniami pomiędzy najbliższymi ośrodkami, przy czym oprócz 49 miast powiatowych zbiór ten powiększono o kilka dużych miast w niedalekiej odległości od granicy badanego obszaru pogranicza polsko-słowackiego (Katowice, Kraków, Tarnów, Bańska Bystrzyca, Koszyce). Wyniki analiz przedstawiono na rycinach 6.46 a, b, c, d.

Zastosowana metodyka pozwala łatwo interpretować zmiany pomiędzy poszczególnymi wariantami rozwoju sieci drogowej. W wariantcie bazowym A, obrazującym aktualną sieć dróg, na większości połączeń uzyskiwana jest efektywność na poziomie 50–60% (na mapie kolory zielone) lub 40–50% (kolory jasnoniebieskie). Ciepłe odcienie, pokazujące efektywność powyżej 60%, dotyczą tylko niektórych połączeń. W wariantcie B w największym stopniu poprawiają się połączenia w północnej i południowej części obszaru. Z kolei wariant maksymalny C pokazuje większe przyrosty w rejonie zachodnim, a zwłaszcza pomiędzy Bielsko-Białą i Bańską Bystrzycą.

Warianty regionalne D–K mają mniejsze znaczenie, ale w niektórych przypadkach przyrosty efektywności są spektakularne. Dotyczy to m.in. wariantu H i okolic Żylny, wariantu I oraz rejonu tatrzańskiego, a także w trochę mniejszym stopniu wariantu J i rejonu Tatr i Pienin. W pozostałych przypadkach zyski z rozbudowy sieci drogowej są lokalne, ograniczone do niewielkiej liczby miast.



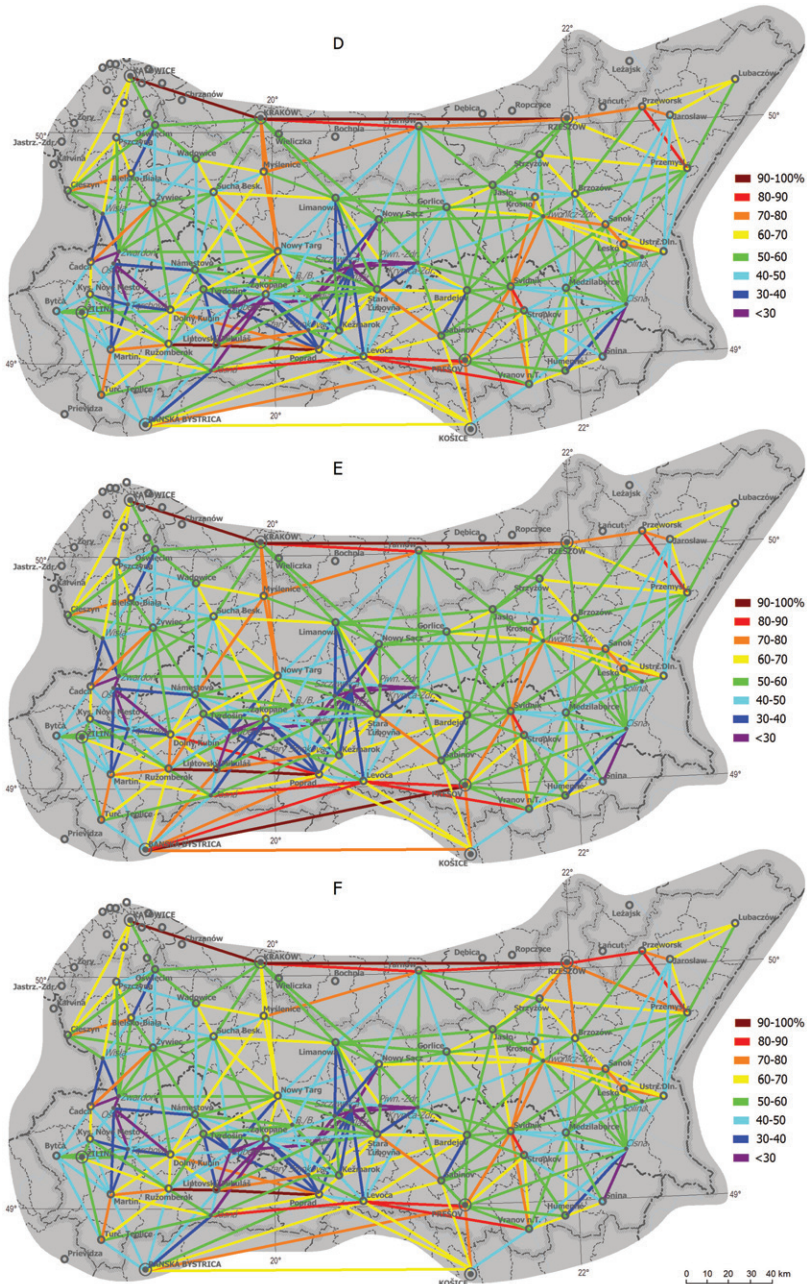


Ryc. 6.46a. Efektywność transportowo-osadnicza pomiędzy wybranymi parami ośrodków powiatowych w analizowanych wariantach rozwoju sieci drogowej

Opis wariantów: A – 2010; B – 2015; C – 2030 oficjalny, rządowy.

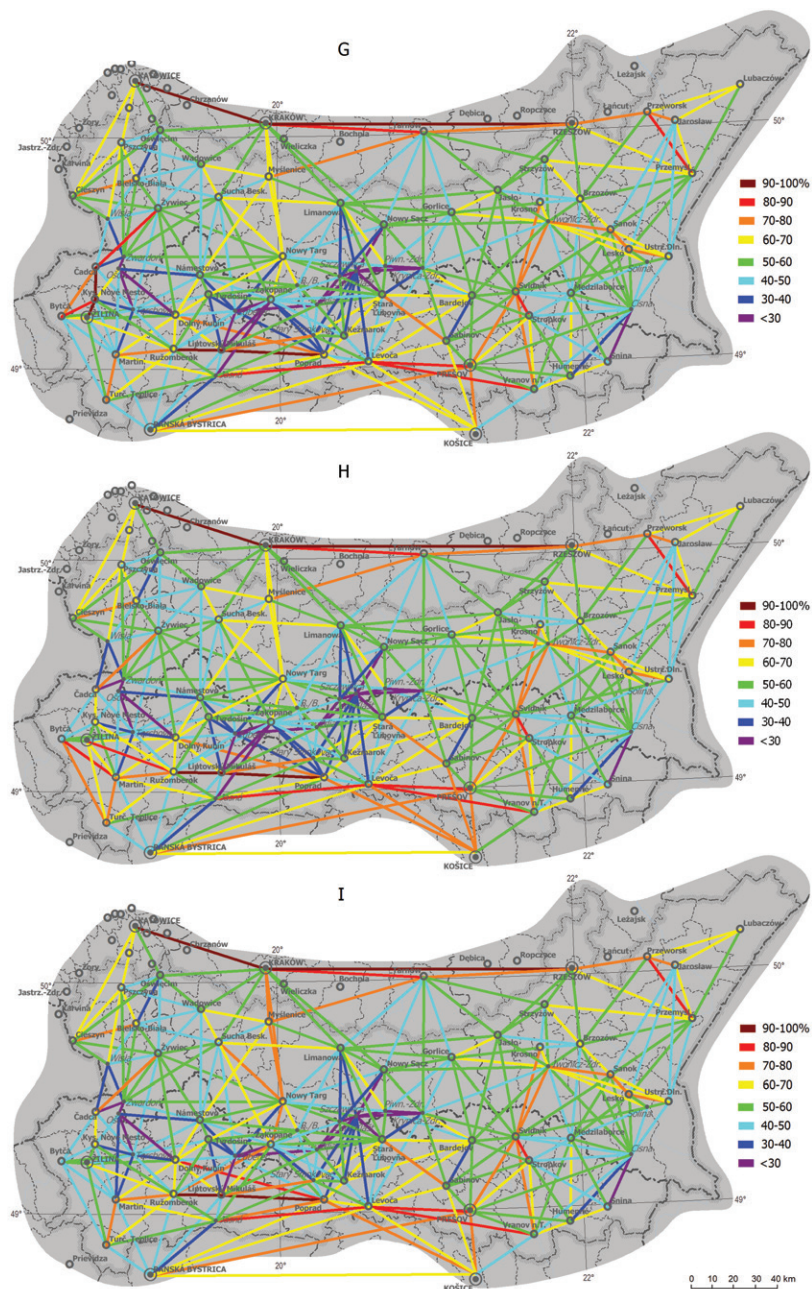
Opracowanie własne.





Ryc. 6.46b. Efektywność transportowo-osadnicza pomiędzy wybranymi parami ośrodków powiatowych w analizowanych wariantach rozwoju sieci drogowej  
Opis wariantów: D – droga ekspresowa S7 Kraków–Rabka–Zakopane; E – droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca; F – droga ekspresowa Rzeszów–Koszyce.

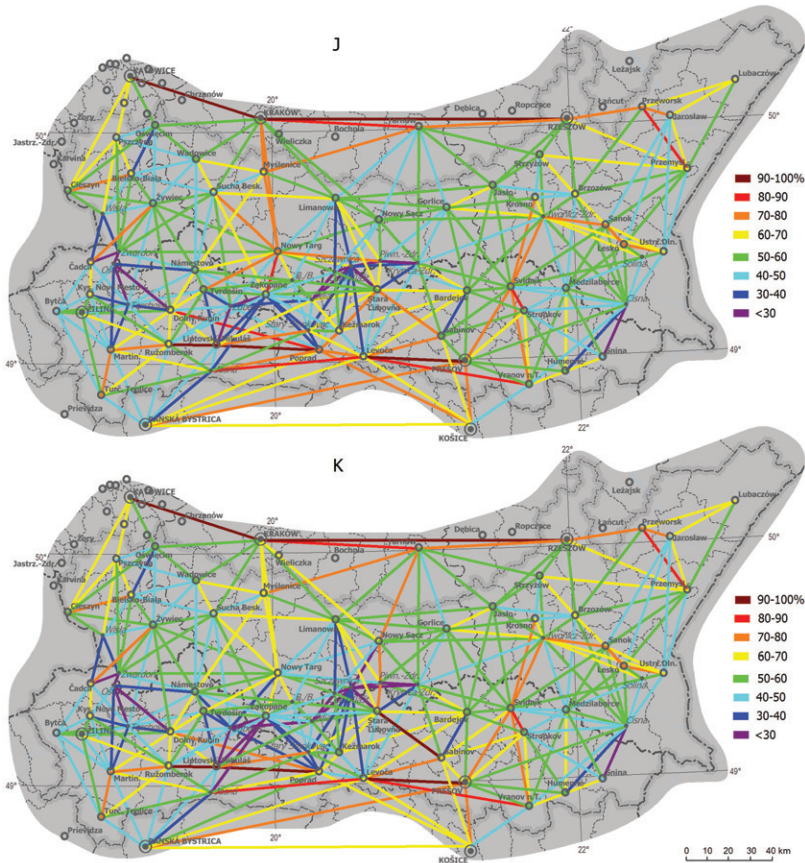
Opracowanie własne.



Ryc. 6.46c. Efektywność transportowo-osadnicza pomiędzy wybranymi parami ośrodków powiatowych w analizowanych wariantach rozwoju sieci drogowej  
 Opis wariantów: G – droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żylin; H – ukończenie calej autostrady D1 wraz z inwestycjami po stronie czeskiej; I – droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1.

Opracowanie własne.



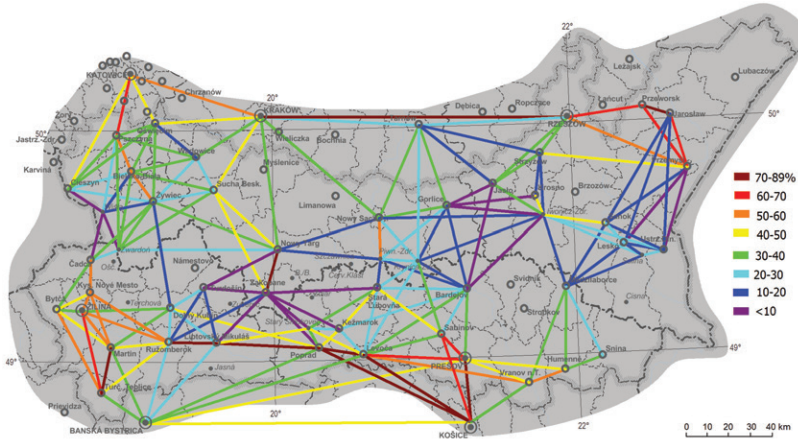


Ryc. 6.46d. Efektywność transportowo-osadnicza pomiędzy wybranymi parami ośrodków powiatowych w analizowanych wariantach rozwoju sieci drogowej. Opis wariantów: J – droga obwodowa Twardoszyn–Czarny Dunajec–Piwniczna o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych ruchu; K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów. Opracowanie własne.

### 6.5.3. EFEKTYWNOŚĆ SIECI KOLEJOWEJ

W badaniu efektywności transportowo-osadniczej kolei wykorzystano tę samą metodykę jak w przypadku indywidualnego transportu samochodowego. Obliczenia bazowały na rzeczywistym czasie przejazdu, pochodzącym z aktualnych rozkładów jazdy (początek 2011 r.). Do analiz wybierano najszybsze możliwe połączenie w dniu roboczym.

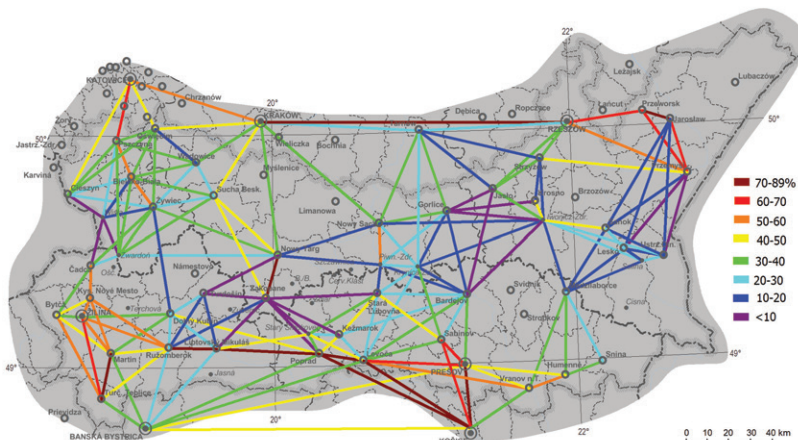
Stan efektywności przedstawiono na rycinie 6.47. Okazuje się, że wskaźnik ten jest bardzo niski, szczególnie na terenach górskich, gdzie zazwyczaj nie przekracza 30%, a w odniesieniu do niektórych relacji wynosi nawet poniżej 10%. Tylko nieliczne połączenia uzyskują wartości w granicach 70–90% (Poprad–Liptovský Mikuláš, Przeworsk–Jarosław, Martin–Turčianske Teplice).



Ryc. 6.47. Aktualna efektywność transportowo-osadnicza kolei (2010/2011 r.)  
Opracowanie własne.

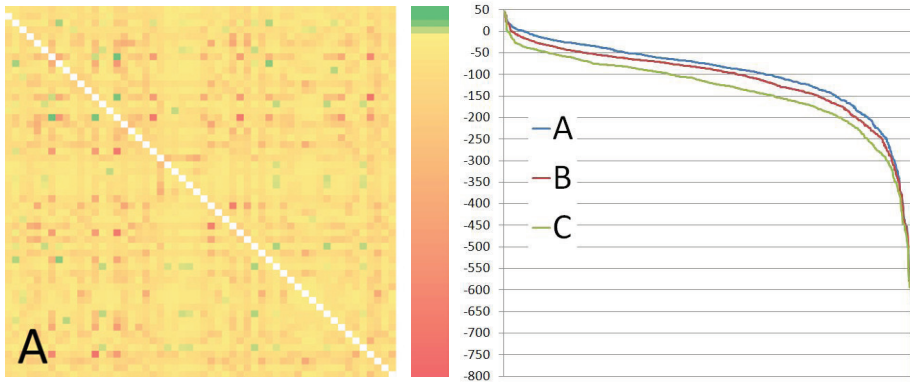
Porównanie czasu przejazdu koleją i odpowiedniego przemieszczania się samochodem zaprezentowano na rycinie 6.48. Ta analiza wymownie pokazuje „upośledzenie” kolei, szczególnie w rejonach o najbardziej zróżnicowanej rzeźbie terenu. Generalnie, możliwości transportu kolejowego są znacznie gorsze od możliwości transportu samochodowego. Zidentyfikowano tylko nieliczne przypadki przewagi jazdy pociągiem nad samochodem – nawet na Słowacji, w której stan infrastruktury kolejowej jest lepszy niż w Polsce.

Biorąc pod uwagę uśrednione czasy przejazdu, dla kolei są one dwukrotnie gorsze niż dla transportu drogowego. „Upośledzenie” kolejowe jest większe



Ryc. 6.48. Różnice aktualnej dostępności czasowej transportem samochodowym i kolejowym (2010 r.)  
Opracowanie własne.

w Polsce, przeciętnie o około 10 punktów procentowych w porównaniu do Słowacji (109,1% : 89,0%). W przyszłości, w przypadku braku modernizacji infrastruktury kolejowej i odpowiednich działań organizacyjnych, nastąpi spadek znaczenia kolei względem indywidualnego transportu samochodowego. Prezentuje to ryc. 6.49. Szczegółowe wyliczenia pokazują, że spadek ten będzie bardziej dotkliwy w Polsce niż na Słowacji.



Ryc. 6.49. Macierz wszystkich relacji kolejowych przy aktualnym stanie (a: wariant A, 54x54 relacje) i wykres obrazujący porównanie czasów przejazdu koleją w stosunku do samochodu osobowego (b – warianty A, B i C). Kolory zielone pokazują przewagę kolei, kolory żółte, pomarańczowe i czerwone – przewagę samochodu osobowego

Opracowanie własne.

## 6.6. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA NA OBSZARACH STUDIÓW PRZYPADKÓW

### 6.6.1. BESKIDY

Przez region Beskidy przebiega korytarz transportowy z północy na południe, łączący Górny Śląsk z północno-zachodnią częścią Słowacji i północno-wschodnią częścią Czech; dzięki temu region odznacza się relatywnie najlepszą dostępnością transportową spośród wszystkich omawianych. Beskidy są dobrze dostępne z innych regionów, zarówno komunikacją publiczną (autobusy, pociągi), jak i transportem indywidualnym. Są też położone najbliżej dużych miast, w szczególności konurbacji górnośląskiej, mają zatem najwyższy potencjał ludnościowy dla rozwoju turystyki.

Do centrum regionu po słowackiej stronie, którym jest miasto Čadca, prowadzą drogi i koleje z kilku kierunków: z Żyliny, z Czech (z zachodu i północno-zachodu) i z Polski przez Skalité (zob. rozdz. 3.6.1). Čadca ma najlepszą dostępność komunikacją publiczną z kierunku Żyliny (28 bezpośrednich

połączeń kolejowych i 27 autobusowych w dni robocze na trasie Żyliná–Čadca). Z Ostrawy do Żyliny w dni robocze funkcjonuje 13 bezpośrednich połączeń kolejowych i 4 autobusowe. Na trasie Čadca–Skalité kursuje dziennie 10 pociągów, z których tylko trzy jadą do Polski, a w przeciwnym kierunku na trasie Zwardoń–Čadca w dni robocze tylko 4 pociągi regionalne, a w weekendy zaledwie 2. Połączenia z Polską transportem publicznym są niewystarczające. Zdrugiej strony linia kolejowa, wiodąca do Polski jest na odcinku Skalité–Skalité–Serafinov bardzo mało wykorzystywana i przynosi duże straty. Przy zmianach rozkładu jazdy ważnego do 1 maja 2011 r. rozważano jeszcze większe ograniczenie liczby połączeń, mimo że w poprzednich latach jeździły tędy pociągi do Krakowa, Katowic i Warszawy.

Zwardoń ma połączenia tylko w dwóch kierunkach – na Słowację oraz w stronę Bielska-Białej i Katowic. Obecnie (2012 r.) funkcjonuje 12 połączeń dziennie do Katowic (czas przejazdu 3 godz. 20 min.) oraz 3 do Żyliny (czas przejazdu ok. 1 godz. 20 minut) i jedno do miejscowości Čadca. Centrum komunikacyjnym Kotliny Żywieckiej jest Żywiec, skąd biorą swój początek kursy autobusowe docierające do większości miejscowości w górach – najwięcej jest połączeń do Rajczy (kilkanaście), a do pozostałych po kilka dziennie.

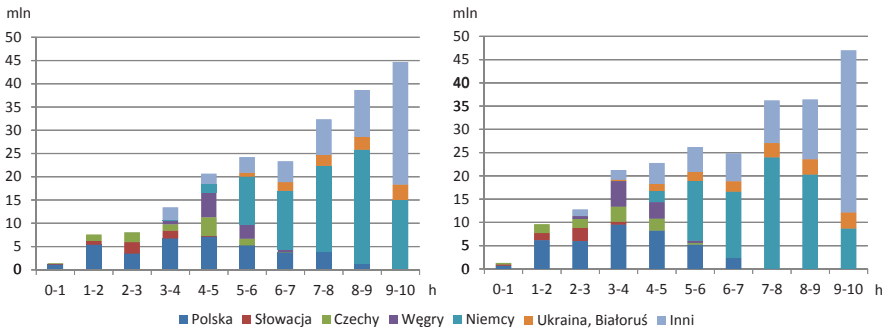
Istebna nie ma linii kolejowej. Najbliższa stacja znajduje się w Wiśle, do której dociera linia kolejowa z czynnymi połączeniami z Katowic, a także Warszawy i innych dużych miast.

Istebna jest dobrze skomunikowana z Wisłą (ponad 30 połączeń dziennie, w zasadzie co pół godziny) oraz dalej w kierunku północnym – z Cieszynem i Katowicami. Innymi lokalnymi połączeniami są rejsy do Koniakowa oraz w sąsiedztwo trójstyku – Jaworzynka Trzycatek (15 kursów dziennie). Dodatkowo funkcjonują połączenia autobusowe firmy WISPOL (po 14 kursów dziennie do Cieszyna i do Koniakowa).

Wewnętrzna dostępność słowackiej części pogranicza transportem publicznym jest na dobrym poziomie. Miejscowości regionu wytwarzają dostateczny popyt na połączenia transportu publicznego. Jednocześnie dla miejscowości tego regionu charakterystyczne jest rozproszenie osadnictwa, co w przypadku peryferyjnych części tych miejscowości skutkuje gorszą dostępnością.

Wielkość potencjalnego popytu turystycznego ukazano na przykładzie Zwardonia, ze względu na jego centralne położenie w regionie. Obecnie liczba ludności w izochronie do 4 godzin wynosi 30,3 mln osób, z których 16,7 mln to Polacy, 5,2 mln Słowacy, a 4,8 mln Czesi (ryc. 6.50). Rozbudowa sieci dróg do 2030 r. wpłynie na zwiększenie liczby mieszkańców (o ok. 50%) w izochronie do 4 godzin (44,6 mln osób). W wyniku dokończenia drogi ekspresowej S69 i autostrad po stronie słowackiej i czeskiej w izochronie 4 godzin od Zwardonia znajdzie się aż 22,3 mln Polaków, 5,4 mln Słowaków i 7,3 mln Czechów.





Ryc. 6.50. Liczba i struktura mieszkańców według kraju zamieszkania w jedno-godzinnych izochronach dojazdu do Zwardonia w 2010 i 2030 r.

Opracowanie własne.

Zylina jest najbliższym portem lotniczym dla miejscowości położonych na analizowanym obszarze (m.in. Ośčadnica, Zwardoń, Wisła). Czas potrzebny na dotarcie ze Zwardonia do portu lotniczego w Żylinie wynosi 74 minuty, z Wisły – 80 minut, a z miejscowości Ośčadnica – 46 minut. W wyniku rozbudowy infrastruktury wszystkie ośrodkı turystyczne znajdują się w obrębie izochrony 1 godziny dojazdu do najbliższego portu lotniczego. Skrócenie się czasu dojazdu do ośrodków turystycznych będzie znaczne, np. w przypadku Zwardonia – 27 minut, a Wisły – 25 minut.

#### 6.6.2. TATRY

Tatry są relatywnie dobrze dostępnym regionem, przy czym dostępność ta jest lepsza po stronie słowackiej. Gorzej jest z dostępnością w układzie transgranicznym. Najlepszą dostępność w słowackiej części Tatr mają największe miasta, głównie Poprad i Liptovský Mikuláš – dzięki komunikacji zarówno publicznej, jak i indywidualnej (Michniak 2009). Ta dogodna sytuacja wynika z położenia w korytarzu transportowym, prowadzącym autostradą D1 i linią kolejową Żylina–Koszyce (szczegółowe informacje o transporcie w regionie w rozdz. 3.6.2). Poprad i Liptovský Mikuláš mają międzynarodowe połączenia autobusowe, ponadto Poprad ma połączenia lotnicze z Pragą, Warszawą i Gdańskiem.

Po stronie polskiej najlepszą dostępność ma stolica Podhala i Tatr – Zakopane, które ma wiele połączeń autobusowych z większymi miastami w Polsce (najwięcej z Krakowem – 90 kursów dziennie oraz 5 kursów busami). Są także połączenia kolejowe, ale czas przejazdu do Krakowa wynosi aż 3 godziny (do Warszawy ok. 6 godzin).

Między poszczególnymi miejscowościami i ośrodkami turystycznymi regionu Tatr poziom dostępności dzięki komunikacji publicznej (zewnątrznej i wewnętrznej) jest bardzo zróżnicowany. Mniejszą dostępność z zewnątrz mają miejscowości i ośrodki na obrzeżach regionu (np. Zuberec, Oravice, Ždiar, Tatranská Javorina). Dobra dostępność komunikacją publiczną dotyczy głównych miast i większych wsi, położonych w pobliżu miast, przy głównych trasach komunikacyjnych oraz ośrodków na linii Tatrzńskiej Kolei Elektrycznej (*Tatranská Elektrická Železnica*). Najgorszą dostępność mają małe miejscowości na obrzeżach regionu.

Po polskiej stronie sieć transportu publicznego jest bardzo dobrze rozwinięta. Również częstotliwość połączeń jest wysoka (np. Kościelisko – 82 autobusy i busy dziennie, Palenica Białczańska – 91, Chochołów – 51).

Działają dwie transgraniczne linie autobusowe. Kursy z Zakopanego do Popradu i miejscowości Liptovský Mikuláš obsługiwane są przez polskiego przewoźnika STRAMA.

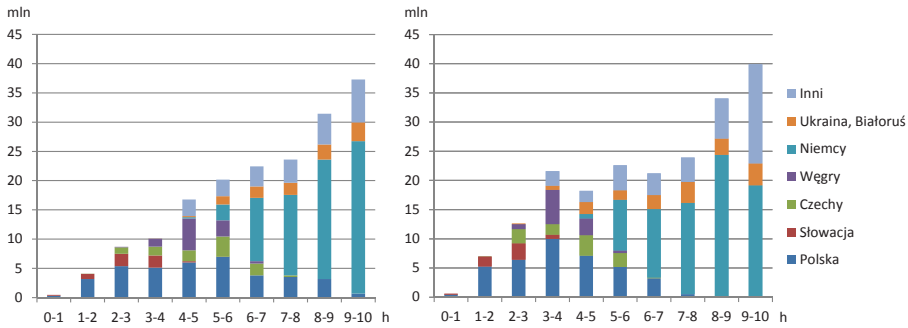
Najbliższe lotnisk usytuowane są ośrodki w słowackiej części Tatr (np. Starý Smokovec – 17 minut, Liptovský Mikuláš – 26 minut). Czas przejazdu do Zakopanego z najbliższego lotniska w Popradzie wynosi obecnie około 73 minut. Szansą na poprawę dostępności do lotnisk jest zbudowanie lotniska w Nowym Targu (ale nie będzie ono miało dużego zasięgu międzynarodowego) lub drogi szybkiego ruchu z Krakowa, która jednak tylko nieznacznie skróci czas dojazdu w Tatry (do około 69 minut).

Szczegółowa analiza popytowa została wykonana dla dwóch miejscowości turystycznych<sup>8</sup>. Do analizy wybrano Zakopane, największy ośrodek turystyczny polskiej części Karpat oraz Liptovský Mikuláš z jednym z największych aquaparków w tej części Europy (Tatralandia). W obu przypadkach zobrazowano wpływ rozbudowy sieci drogowej we wszystkich analizowanych wariantach (ryc. 6.52 i 6.53).

W zasięgu izochrony 1-godzinnej do Zakopanego mieszka 447 tys. osób, głównie Polaków (316 tys.), a pozostałą część stanowią Słowacy (131 tys.). W zasięgu kolejnej izochrony (1–2 godziny) liczba osób osiąga już 4,0 mln mieszkańców, również w największej części Polaków. Pojawia się także niewielka liczba mieszkańców Czech. W obrębie izochrony 2–3 oraz 3–4 godzin znajdują się już Czesi i Węgrzy, 4–5 godzin – Ukraińcy, a 5–6 godzin – Niemcy. W sumie do trzech godzin jazdy do Zakopanego znajduje się 13,1 mln osób, a do 5 godzin – 40,0 mln. W zasięgu izochrony 10-godzinnej (jest to m.in. cały obszar Polski, Słowacji, Węgier, Austrii oraz większość terytorium

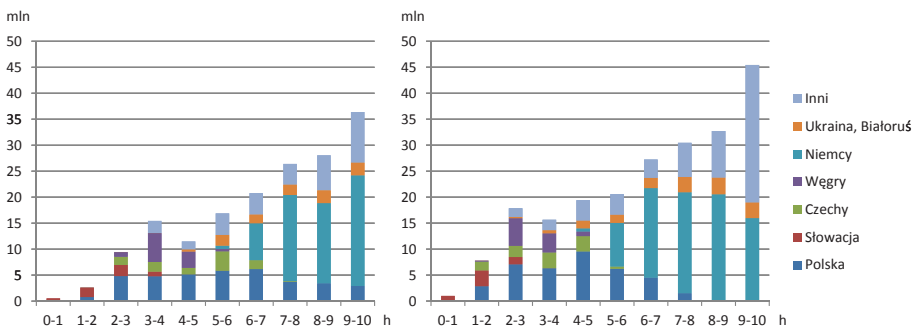
<sup>8</sup> Analiza popytowa dla ośrodków tatrzańskich została przedstawiona w rozdziale 6.4.

Niemiec) mieszka już 175 mln osób (ryc. 6.51). Do 2030 r. liczba ludności w poszczególnych izochronach zwiększa się znacząco na skutek realizacji inwestycji drogowych. Do 3 godzin znajdzie się około 21 mln osób, a do 4 godzin 41,7 mln.



Ryc. 6.51. Liczba i struktura ludności według kraju zamieszkania w jednogodzinnych izochronach dojazdu do Zakopanego w 2010 r. i 2030 r. (wariant C)  
Opracowanie własne.

W zasięgu izochrony 4-godzinnej od miasta Liptovský Mikuláš mieszka 28 mln osób, z których 10,4 mln stanowią Polacy, 5,4 mln Słowacy, 3,5 mln Czesi, a 6,5 mln Węgrzy. Rozbudowa sieci dróg do 2030 r. wpłynie na zwiększenie się liczby ludności w zasięgu poszczególnych izochron (4-godzinna – 42,3 mln osób, 5-godzinna – 67,1 mln osób) (ryc. 6.52).

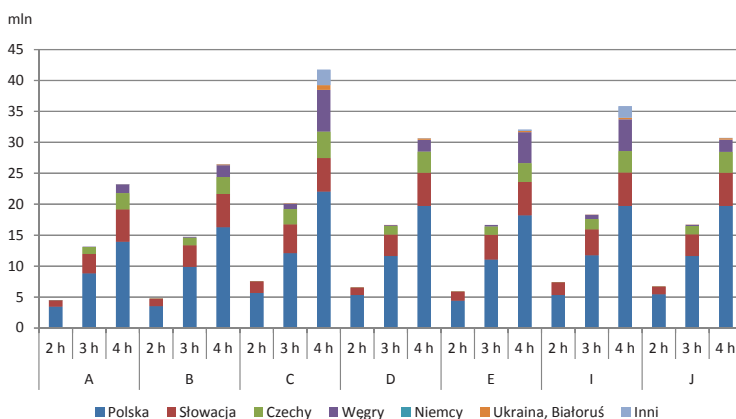


Ryc. 6.52. Liczba i struktura ludności według kraju zamieszkania w jednogodzinnych izochronach dojazdu do miejscowości Liptovský Mikuláš w 2010 r. i 2030 r.

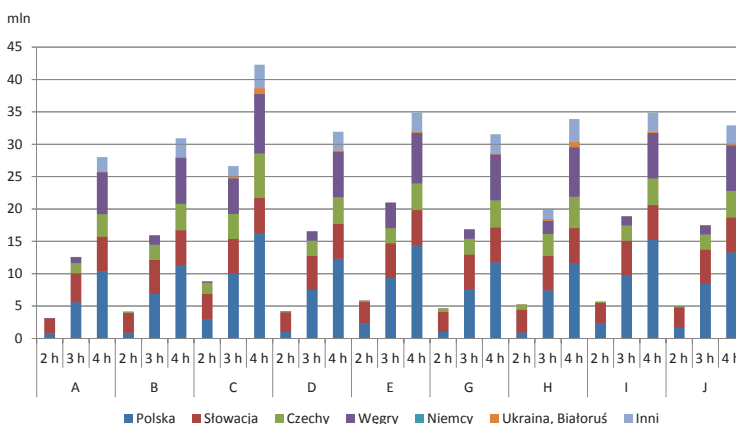
Opracowanie własne.

Analizując poszczególne warianty najbardziej korzystna (co zrozumiałe) jest rozbudowa całej sieci (wariant C). Przyrosty liczby ludności są jednak bardzo zbliżone również w przypadku wariantu I (droga ekspresowa Kraków–Zakopane

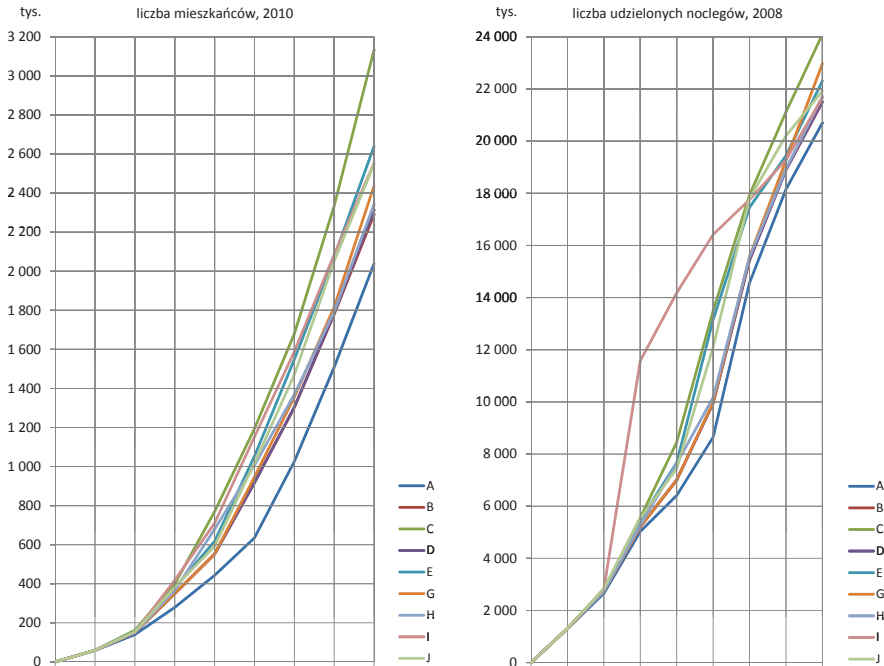
wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1), jak i wariantu E (droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca). Szczegółowe analizy wskazują, że w przypadku omawianych ośrodków korzyści polegałyby zwłaszcza na możliwości przyciągnięcia większej liczby turystów (ryc. 6.53, 6.54 i 6.55). Jest to charakterystyczne właśnie dla wariantu I – czyli drogi ekspresowej Kraków–Zakopane oraz tunelu pod Tatrami. Jednakże nawet nieco większe zmiany powoduje budowa drogi ekspresowej Kraków–Chyżne–Bańska Bystrzyca (wariant E).



Ryc. 6.53. Wpływ rozbudowy sieci drogowej w analizowanych wariantach na liczbę zamieszkałej ludności w zasięgu izochron 2-, 3- i 4-godzinnej od Zakopanego  
Opracowanie własne.



Ryc. 6.54. Wpływ rozbudowy sieci drogowej w analizowanych wariantach na liczbę zamieszkałej ludności w zasięgu izochron 2-, 3- i 4-godzinnej od miejscowości Liptovský Mikuláš  
Opracowanie własne.



Ryc. 6.55. Wpływ rozbudowy sieci drogowej w analizowanych wariantach A-J na liczbę mieszkańców oraz liczbę udzielonych noclegów w zasięgu izochrony 2-godzinnej od miasta Liptovský Mikuláš

Opracowanie własne.

Zaprezentowane graficznie obliczenia pokazują, jak metodycznie istotne jest uwzględnianie różnych elementów w analizie popytowej oraz jak ważna jest szczegółowość obliczeń. Liczba udzielonych noclegów w zasięgu izochrony 120-minutowej jest zbliżona w poszczególnych wariantach, natomiast decydują przesunięcia kumulatywne w przedziałach czasowych poprzedzających tę wartość.

### 6.3.3. PIENINY

Region Pieniny jest położony poza głównymi korytarzami transportowymi. Do polskiej części analizowanego obszaru nie ma możliwości dojazdu od strony wschodniej ze względu na barierę orograficzną Beskidu Sądeckiego. Dojazd do Krościenka nad Dunajcem i Szczawnicy możliwy jest jedynie od północy (z Krakowa i Tarnowa) oraz z zachodu. Istnieje też trasa okrężna ze Słowacji, przez przejście graniczne Niedzica–Lysá nad Dunajcom).

Do słowackiej części regionu prowadzą dwie drogi II klasy: z miasta Spišská Belá i z miejscowości Hniezdne (na zachód od miasta Stará Lubovňa) oraz

droga z Polski do miejscowości Spišská Stará Ves przez przejście graniczne Lysá nad Dunajcom–Niedzica (zob. rozdz. 3.6.3). Na trasie Stará Lubovňa–Spišská Stará Ves w dni robocze jest 8 kursów autobusów, a miasto Spišská Belá przez Magurske sedlo ma 16 bezpośrednich połączeń autobusowych (w weekendy liczba połączeń jest mniejsza i wynosi odpowiednio 6 i 8). Niewystarczającą dostępność transportem publicznym ma np. Lesnica z 6 połączeniami autobusowymi w dni robocze do miejscowości Veľký Lipník. W weekendy, ale tylko w roku szkolnym, jest jedno połączenie w niedzielę. Ze Szczawnicy i Krościenka nad Dunajcem działa 7 połączeń dziennie do Krakowa, 12 do Nowego Targu, a do Sromowców Niżnych – 5. Na 9 połączeń autobusowych pomiędzy Szczawnicą a Jaworkami tylko dwa funkcjonują w soboty (są to kursy przeznaczone dla mieszkańców). Z myślą o turystach uruchomione są prywatne połączenia realizowane busami do Jaworek, Niedzicy oraz Sromowców Niżnych.

Turyści słowaccy korzystający ze spływu tratwami po Dunajcu, wracając do miejsca noclegu lub początku spływu muszą korzystać z oferty prywatnych przewoźników. W regionie nie istnieje transgraniczny transport publiczny. Turyści są skazani na transport indywidualny. Piesi i rowerzyści mogą korzystać z drogi Lesnica–Szczawnica. Wewnętrzna dostępność regionu wyraźnie się poprawiła po otwarciu w 2006 r. kładki nad Dunajcem łączącej Červený Kláštor i Sromowce Nižne. W sezonie (oraz w ograniczonym zakresie poza sezonem) funkcjonują połączenia zbiorowym transportem publicznym i prywatnym (autobusy i busy) ze Szczawnicy przez Krościenko nad Dunajcem do Sromowców Wyżnych, Sromowców Kątów i Sromowców Niżnych, czyli do początku trasy spływu. Daje to możliwość wykonania określonych wycieczek turystom zakwaterowanym w Szczawnicy lub Krościenku nad Dunajcem, ale tylko w jednym kierunku. Po godzinie 18.00 nie ma możliwości powrotu z zachodniej części Pienin do tych miejscowości.

Do ośrodków w Pieninach nie dociera kolej. Możliwy jest jedynie dojazd łączony (pociąg-autobus), ale takie rozwiązanie jest niewygodne, a czas przejazdu jest dużo dłuższy niż bezpośrednio autobusem.

Obecnie najbliższym portem lotniczym dla ośrodków turystycznych w Pieninach jest Poprad (69 minut do miejscowości Červený Kláštor oraz 84 minut do Szczawnicy), a kolejnym Kraków (odpowiednio 95 i 89 minut). Praktycznie żadna z planowanych inwestycji drogowych nie poprawi znacząco sytuacji w tym zakresie (zmniejszenie czasu przejazdu do Krakowa z obu tych miejscowości o około 10 minut).

Analiza popytowa dla ośrodków w Pieninach (Szczawnica i Červený Kláštor) przedstawiona została w rozdziale 6.4.



## 6.6.4. DOLINA POPRADU

Region Doliny Popradu położony jest peryferyjnie względem głównych szlaków transportowych. Najważniejsze drogi w słowackiej części regionu wiodą jego obrzeżami – droga I klasy Preszów–Stará Ľubovňa do przejścia granicznego Mníšek nad Popradom–Piwniczna-Zdrój oraz droga I klasy Bardejov–Ľubotín, na której znajduje się przejście graniczne Čirč–Leluchów (szczegółowe informacje o transporcie w regionie w rozdz. 3.6.4).

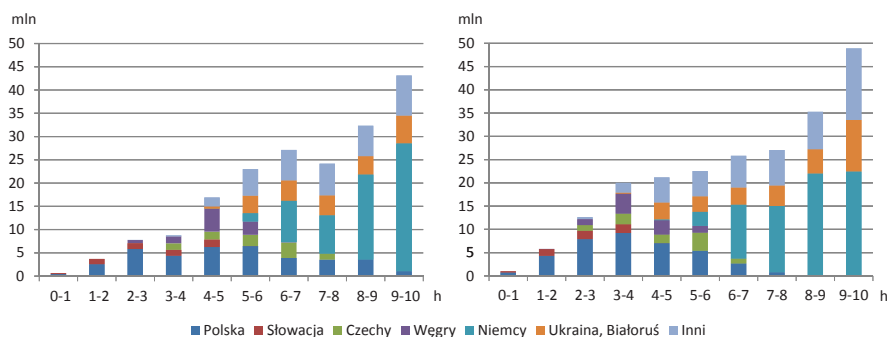
Po słowackiej stronie transportem publicznym najlepiej dostępne są miejscowości przy trasie Bardejov–Stará Ľubovňa. Na odcinku Stará Ľubovňa–Mníšek nad Popradom w dni robocze funkcjonuje 7 połączeń autobusowych. Najgorsza dostępność transportem publicznym charakteryzują się małe wsie leżące w centralnej części regionu i nad Popradem (np. Legnava, Starina i Sulín – tylko trzy połączenia). Po polskiej stronie istnieje relatywnie dobra dostępność komunikacją zbiorową, zarówno do Piwnicznej-Zdroju (16 kursów dziennie z Nowego Sącza), jak i do Krynicy-Zdroju. Zostały też uruchomione przez firmę SzwaGropol nowe kursy z Krakowa do Piwnicznej-Zdroju (2 dniennie) oraz do Krynicy-Zdroju i Myszyny (2 dniennie).

Granica państwowa między Polską a Słowacją wiedzie głównie korytem rzeki Poprad, która stanowi wyraźną barierę przyrodniczą dla ruchu transgranicznego. Dostępność wewnętrzna regionu w układzie transgranicznym uległaby znaczącej poprawie po wybudowaniu planowanego mostu w miejscowości Mníšek nad Popradom oraz kładki na rzece Poprad w miejscowości Sulín.

Linia kolejowa dociera do Piwnicznej-Zdroju i Myszyny, gdzie się rozdziela i biegnie w kierunku północno-wschodnim do Krynicy-Zdroju i na południe, na Słowację. Do Krynicy-Zdroju dociera obecnie (2012 r.) zaledwie 8 pociągów dziennie, w tym 3 z Tarnowa, 4 z Krakowa (czas przejazdu od 4 godz. 30 min. do 5 godz. 40 min.) i jeden z Warszawy (czas przejazdu ponad 9 godz.). Transgranicznych połączeń kolejowych brak. Dostępność kolejową należy ocenić bardzo nisko – zarówno czas przejazdu, jak i komfort, a także częstotliwość połączeń nie zachęcają do korzystania z kolei w dojazdach do miejscowości turystycznych.

Potencjał ludnościowy ukazano na przykładzie Piwnicznej-Zdroju. Obecnie w izochronie do 3 godzin mieszka 12,1 mln osób (w tym 8,8 mln Polaków i 2,6 mln Słowaków), a w izochronie do 4 godzin – 20,8 mln (w tym Polaków – 13,2 mln, Słowaków – 3,8 mln, Węgrów – 2,2 mln i Czechów – 1,4 mln osób). Zauważalne zmiany liczby turystów mogących dotrzeć do Piwnicznej-Zdroju przynosi jedynie droga ekspresowa Kielce–Tarnów–Piwniczna-Zdrój–Preszów oraz rozwój autostrad po stronie słowackiej (głównie D1). Wspomniana droga ekspresowa istnieje w dalekosiężnych planach tylko po stronie

polskiej (czyli do granicy państwa), jednak zrealizowanie nawet tylko tego odcinka po polskiej stronie znacząco zwiększa potencjał obszaru. Po realizacji tych inwestycji w 2030 r. w zasięgu izochrony 3-godzinnej od Piwnicznej-Zdroju będzie mieszkać aż 19,4 mln osób (13 mln Polaków i 3,5 mln Słowaków), a 4-godzinnej – aż 40 mln osób (w tym Polaków – 22,2 mln, Węgrów 5,5 mln, Słowaków 5,3 mln oraz Czechów – 3,5 mln) (ryc. 6.56).



Ryc. 6.56. Liczba i struktura ludności według kraju zamieszkania w jedno-godzinnych izochronach dojazdu do Piwnicznej-Zdroju w 2010 r. i 2030 r. (wariant C)

Opracowanie własne.

Muszyna i Krynica-Zdrój należą do miast najbardziej oddalonych od portu lotniczego na całym pograniczu polsko-słowackim (ok. 90 min. zarówno od Krakowa, jak i Popradu). Piwniczna-Zdrój oraz słowacka część regionu, przy podobnej odległości do portu lotniczego w Krakowie (ok. 90 min.), znajdują się znacznie bliżej portu lotniczego w Popradzie (ok. 60 min.). Rozbudowa sieci dróg (w perspektywie roku 2030) może spowodować zmniejszenie dystansu czasowego do portu w Krakowie o około 20 minut. Największe zmiany dla obszaru przyniosłoby zrealizowanie drogi ekspresowej Kielce–Tarnów–Piwniczna-Zdrój–Preszów.

#### 6.6.5. BESKID NISKI

Przez obrzeża obszaru przebiega ważna międzynarodowa droga E371 z przejściem granicznym Vyšný Komárnik–Barwinek. We wschodniej części regionu najważniejsza jest droga II klasy Humenné–Medzilaborce, biegnąca dalej do przejścia granicznego Palota–Radoszyce. Miejscowości te łączy także linia kolejowa (zob. rozdz. 3.6.5). Medzilaborce mają dobrą dostępność transportem publicznym. Najintensywniejsze połączenia są z miastem Humenné, dzięki liniom autobusowym i kolejowym. Region cechuje się słabą dostępnością wewnętrzną. Najgorsza sytuacja w zakresie transportu publicznego dotyczy

małych miejscowości. Na trasie Medzilaborce–Palota w dni robocze funkcjonuje 10 połączeń autobusowych, Medzilaborce–Čertižné – 10, Svidník–Vyšný Komárnik – 9, Svidník–Pstriná – 3, a do miejscowości Príkra (jedna z najmniejszych na Słowacji) jeździ jeden autobus w tygodniu, i to tylko w czasie letnich i zimowych wakacji. Po polskiej stronie sieć autobusowa jest słabo rozbudowana, a częstotliwość kursów niewielka. Do miejscowości regionu dociera zaledwie kilka kursów dziennie, głównie z Rzeszowa. Potencjalni turyści są w większości przypadków skazani na transport indywidualny, również w przypadku przemieszczeń transgranicznych.

Odległości czasowe do najbliższych portów lotniczych wynoszą około 2 godzin. Najbliższe lotniska międzynarodowe to Rzeszów i Koszyce.

Dostępność do regionu zapewnić może jedynie transport indywidualny, a poprawy dostępności można oczekiwać tylko po modernizacji drogi E371 i podniesieniu jej parametrów do drogi ekspresowej. Wówczas dojazd do regionu z zewnątrz będzie pochłaniał mniej czasu i kolejnym elementem do poprawy będą drogi lokalne, które w większości przypadków nie pozwalają na jazdę z prędkością powyżej 40 km/godz.

#### 6.6.6. BIESZCZADY

Region Bieszczady należy do najbardziej peryferyjnych regionów i Polski, i Słowacji. Czas dojazdu do obszaru jest najdłuższy spośród wszystkich analizowanych obszarów na pograniczu polsko-słowackim. Wyróżnia się też najniższym potencjałem ludnościowym (por. rozdz. 6.2). Do słowackiej części regionu prowadzi droga I klasy Strážske–Humenné–Snina–Stakčín oraz linia kolejowa Humenné–Stakčín (zob. rozdz. 3.6.6). Zewnętrzna dostępność regionu (miejscowości Stakčín jako bramy regionu) z powiatowego miasta Snina, jak też z miasta Humenné jest stosunkowo dobra, zarówno transportem publicznym (przewoźnik SAD Humenné), jak i indywidualnym. Utrudniona jest jednak dostępność transportem publicznym wewnątrz regionu. Na trasie Stakčín–Ulič–Nová Sedlica w dni robocze jest tylko 6 połączeń autobusowych, a czas przejazdu wynosi od 60 do 100 minut (patrz Michniak, 2010a). O wiele gorsze połączenia mają miejscowości leżące w bocznych dolinach (Jalová, Topoľa, Runina, Ruský Potok).

Położona po stronie polskiej Cisna<sup>9</sup> ma połączenia autobusowe z Sanokiem i Leskiem (w zależności od sezonu od 6 do 12 dziennie) oraz przebiegające przez miejscowość rejsy do Ustrzyk Górnych (5 w sezonie letnim) i Wołosatego (1 w sezonie).

<sup>9</sup> Analiza popytowa dla ośrodków Cisna i Snina została przedstawiona w rozdziale 6.4.

Zarówno po polskiej, jak i po słowackiej stronie, częstość kursów autobusów jest niewielka, szczególnie niska w czasie weekendów i świąt. Wynika to z nierentowności transportu autobusowego (niewielka liczba pasażerów). Małą liczbę połączeń transportu publicznego w tym regionie można uznać za jeden z czynników ograniczających rozwój turystyki. Równie istotne są bariery prawne (np. ograniczenia w dojeździe samochodem do zbiornika wodnego Starina). Niektóre atrakcje turystyczne regionu są dostępne tylko transportem indywidualnym, a ruch transgraniczny jest możliwy jedynie dla pieszych i rowerzystów.

Wschodnią część pogranicza polsko-słowackiego charakteryzuje najgorsza dostępność do transportu lotniczego. Obecnie Cisna usytuowana jest 126 minut od najbliższego portu lotniczego w Rzeszowie, a Snina 101 minut od portu lotniczego w Koszycach. Planowany rozwój infrastruktury drogowej w wariantcie maksymalnym wpłynie na poprawę dostępności regionu, w tym skrócenie czasu przejazdu do najbliższych lotnisk (w przypadku Cisnej o 19 minut, a Sniny o 25 minut). Mimo że planowane inwestycje znajdują się poza omawianym regionem, zwłaszcza autostrady (D1 po stronie słowackiej i A4 po polskiej) oraz drogi ekspresowe (Rzeszów–Barwinek–Koszyce), wpłyną one na znaczne skrócenie czasu dojazdu do tego regionu. W wyniku tego potencjalny popyt turystyczny znacząco wzrośnie (zob. rozdz. 6.2).

## 6.7. PODSUMOWANIE

Z punktu widzenia kształtowania się dostępności w skali Europy, obszar pogranicza polsko-słowackiego jest położony peryferyjnie w stosunku do pozostałej części kontynentu. W związku z tym różnice poziomu dostępności w polskiej i słowackiej części obszaru są minimalne, a decydują relacje obu krajów z Europą Zachodnią. W efekcie granica nie jest „strefą nieciągłości” jeśli chodzi o dostępność potencjałową. Standard infrastruktury rozmieszczonej południkowo nie zmienia się też w sposób skokowy na granicy.

Zachodnie obrzeża badanego pogranicza poprawiają swoją dostępność drogową na skutek inwestycji poza obszarem (w rejonie Bratysławy i Wiednia, w Czechach, w zachodniej Polsce, a nawet w Niemczech). Od wielu lat niemal całkowicie brak też jest pozytywnych przemian w dostępności kolejowej, choć nieznaczna poprawa następuje po słowackiej stronie obszaru. Tym samym potencjał do poprawy dostępności na drodze inwestycji transportowych jest w badanym regionie jednym z najwyższych w Unii Europejskiej, ale głównie z powodu słabego stanu wyjściowego.

Reasumując rozważania o dostępności zewnętrznej obszaru badań należy uznać, że szczególnie ważne jest udrożnienie nowych „kanałów dostępu”

zewnątrznego do pogranicza polsko-słowackiego, zwłaszcza z kierunku ośrodków o dużym potencjale demograficznym (Budapeszt, Warszawa) oraz z regionów, dla których czasy dojazdu mogą być konkurencyjne względem alpejskich (północna Polska, Europa Wschodnia). Oznacza to w pierwszej kolejności: (a) bezwzględny priorytet realizacyjny dla ciągu dróg Warszawa–Kraków–Rużomberok–Bańska Bystrzyca–Budapeszt (S7, R3, R1), (b) poprawę infrastruktury w relacjach między Czechami a Słowacją na północnym odcinku granicy dwustronnej.

Równocześnie wsparcie władz lokalnych dla inwestycji makroskalowych musi być uzależnione od charakteru rozwijanej turystyki. Duże inwestycje drogowe dodają kolejne regiony do zaplecza weekendowego metropolii. Ich wpływ na turystykę wakacyjną jest już jednak znacząco mniejszy. W słowackiej części środkowego pogranicza rozwój infrastruktury – to przede wszystkim poszerzenie zaplecza dla turysty polskiego, udającego się na pobyty weekendowe i ogólnie krótkoterminowe. Dla wschodniej części badanego obszaru, po stronie polskiej i słowackiej, rozwój „dużej” infrastruktury jest natomiast warunkiem koniecznym dla dalszego rozwoju jakiegokolwiek turystyki. Decydujące jest w tym przypadku dokończenie do granicy ukraińskiej autostrad A4 i D1, a także budowa drogi ekspresowej Rzeszów–Koszyce–Miskolc (S19 i R4).

Warianty rozwoju sieci drogowej, zgodne z realizacją tych inwestycji, które są zapisane w dokumentach rządowych, w największym stopniu zmieniają dostępność w układzie równoleżnikowym i (lub) południkowym, zgodnie z przebiegiem nowych lub modernizowanych odcinków dróg. Dotyczy to zwłaszcza ukończenia autostrad A4 (po stronie polskiej) i D1 (po słowackiej), a także dróg przecinających Karpaty: z Bielska-Białej do Żyliny (przez Zwardoń i miejscowość Čadca), z Krakowa do miasta Rużomberok (przez Tvrdošín), z Tarnowa do Piwnicznej-Zdroju oraz z Rzeszowa do Preszowa (przez Iwonicz-Zdrój i Svidník). Przy tym w okresie przed 2015 r. istotnie poprawia się dostępność w układzie równoleżnikowym, a w późniejszym okresie – w układzie południkowym. Ogólnie biorąc wykonane analizy wskazują, że dostępność przestrzenna zmienia się dosyć istotnie, przede wszystkim – co oczywiste – w regionach objętych działalnością inwestycyjną. Aby uzyskać większe efekty poprawy dostępności, konieczna jest rozbudowa odcinków lokalnych prostopadłych do głównych tras.

Różne tempo realizacji inwestycji po stronie polskiej i słowackiej, a także położenie obu autostrad równoleżnikowych względem samej granicy spowodują, że za kilka lat granica dwustronna stanie się prawdopodobnie w większym stopniu relatywną barierą transportową. W tej sytuacji realizacja połączeń

południkowych staje się koniecznością, jeżeli celem jest, aby badany obszar stanowił zwarty region turystyczny.

Obecnie czasowa dostępność jest lepsza po stronie słowackiej (o kilka punktów procentowych) niezależnie od rozwoju sieci transportowej (w każdym z wariantów). Planowane do roku 2030 docelowe „oficjalne” zmiany przebiegu i standardu dróg samochodowych wpłyną na aktywizację turystyczną bardziej w zachodniej części regionu (Żywiec–Żylica), a mniej – na jego wschodzie (na północny wschód od Preszowa i na południowy wschód od Rzeszowa).

Proponowane nowe warianty (D-K) zdecydowanie poprawiłyby dostępność atrakcji, zwłaszcza I (tunel pod Tatrami) oraz J (wokół Tatr i Pienin) – ale nie są one na tyle rentowne aby je wspierać. Badania wykazują, że tunel pod Tatrami jest inwestycją nieopłacalną a w skali całej środkowej części obszaru badań, porównywalne efekty przynosi budowa drogi ekspresowej Kraków–Chyżne–Bańska Bystrzyca. Ponadto samo wybudowanie drogi ekspresowej z Rabki do Zakopanego zdecydowanie poprawia dostępność całego obszaru Tatr (zarówno po stronie polskiej, jak i słowackiej). Bardzo ważnymi inwestycjami dla poszczególnych części pogranicza, a także dla spójności obszarów po dwóch stronach granicy są drogi ekspresowe Bielsko-Biała–Żylica (analizowany wariant G) oraz (Rzeszów–Preszów, ale głównie dla Rzeszowa – rozpatrywany wariant F). Planowane inwestycje do roku 2030 sprzyjają dalszemu wzrostowi atrakcyjności regionu tatrzańskiego (który i tak ma bardzo duże zasoby atrakcji w stosunku do odległości czasowej od głównych ośrodków noclegowych) oraz Żyliny i w mniejszym stopniu Beskidu Żywieckiego, Kysuckiego i Śląskiego (największe korzyści notuje Liptovský Mikuláš i Żylica). Spowoduje to powiększanie się przewagi konkurencyjnej tych obszarów oraz znaczący wzrost popytu turystycznego, co może pociągnąć za sobą zwiększoną liczbę przyjazdów turystów, zwłaszcza na krótsze okresy pobytowe (1-4 dni).

W celu dalszego planowania rozwoju turystyki wskazane jest rozpraszanie inwestycji, zwłaszcza komercyjnych obiektów o dużej sile przyciągania, które można „stworzyć od podstaw”). Dotyczy to zwłaszcza nowych inwestycji typu akwaparków i ośrodków narciarskich.

Dla dostępności wewnętrznej, czyli poruszania się po danym obszarze, ważne jest nie tylko budowanie nowych dróg o wysokich parametrach ruchu, ale także modernizacja istniejącej sieci drogowej, zwłaszcza na obszarze górskim, służąca zwiększenia średniej prędkości przejazdu (obwodnice, polepszenie parametrów techniczno-funkcjonalnych). Nie przekłada się to wprawdzie na znaczącą poprawę czasu przejazdu, ale ma decydujący wpływ na komfort i bezpieczeństwo jazdy.



Obecne i powiększające się z czasem silne „upośledzenie” kolei względem indywidualnego i publicznego transportu samochodowego wymaga podjęcia decyzji co do zamykania jednych i rozbudowy (modernizacji) innych odcinków i połączeń. Uzasadnione jest przy tym łączenie popytu wewnętrznego (dojazdy do pracy i do uczelni) i turystycznego. Zagadnienie to w aspekcie uzyskiwania pożądanych efektów synergicznych niewątpliwie wymaga dalszych analiz.

## 7. PODSUMOWANIE I WNIOSKI KOŃCOWE

Dostępność transportowa jest istotnym czynnikiem wpływającym na kształtowanie się turystyki. Okazuje się ona decydująca dla jej zróżnicowania i konkurencyjności. Jest także warunkiem rozwoju wielu innych funkcji gospodarczych, co powoduje, że właściwa ogólna polityka inwestycyjna może być równoległe efektywnym narzędziem różnych innych polityk o charakterze terytorialnym. Przeprowadzone badania dostępności obszaru pogranicza polsko-słowackiego potwierdziły wymienione założenia. Udowodniły również, że rzeczywisty wpływ poszczególnych przedsięwzięć transportowych na poprawę dostępności może być bardzo różny zależnie od skali geograficznej oraz od rodzajów turystyki. Tym samym badania potwierdziły, że miary dostępności powinny być powszechnie wykorzystywane w analizach dotyczących rozwoju turystyki, a także w innych opracowaniach branżowych.

Z punktu widzenia kształtowania się dostępności w skali Europy, pogranicze polsko-słowackie jest położone peryferyjnie w stosunku do pozostałej części kontynentu. Sytuację regionu bardzo silnie warunkują czynniki historyczne i fizycznogeograficzne, w tym zwłaszcza ukształtowanie powierzchni i bariera orograficzna. Obszar wyróżnia się wybitnymi walorami przyrodniczymi, które z jednej strony stymulują rozwój turystyki, a z drugiej paradoksalnie ją ograniczają, poprzez utrudnienia transportowe.

Badania zawarte w niniejszym opracowaniu wskazują, że drogową dostępność (czas podróży) pogranicza z najważniejszych ośrodków miejskich, będących głównymi obszarami generującymi ruch turystyczny, jest dość zróżnicowana, ale przeważnie słaba. Analizując szczegółowo dostępność ze stolic Polski i Słowacji oraz jej prognozowane zmiany w najbliższych dwóch dekadach można stwierdzać podobieństwa i różnice w tym zakresie. W przypadku Warszawy aktualna dostępność jest relatywnie słaba, a realizowane obecnie inwestycje nie zmieniają znacząco tej sytuacji (poza poprawą na zachodnich krańcach w przypadku oddania do użytku całej autostrady A1). Ze stolicy Polski czas dojazdu do części słowackiej Karpat w ciągu najbliższych 1-2 dekad będzie na ogół nadal przekraczał 7 godzin. Jednocześnie, zarówno w przypadku słowackiej, jak i polskiej części pogranicza nastąpi różnicowanie czasu dostępu do poszczególnych jego podregionów. Będzie ono efektem ewentualnego ukończenia ciągu drogi ekspresowej S7 oraz ewentualnie dróg S17/S19 (z Warszawy przez Lublin do Rzeszowa).

Dostępność z Bratysławy, zwłaszcza do zachodniej części obszaru, jest wyraźnie lepsza niż z Warszawy. Proces inwestycyjny po stronie słowackiej jest bardziej zaawansowany (dzięki autostradzie D1). Różnice maleją jednak

ku wschodowi. Inwestycje aktualnie (2010 r.) realizowane wyraźnie poprawią sytuację już w najbliższym okresie, a dalsze zmiany będą mniej widoczne. Na skutek braku symetrii przestrzennej w procesach inwestycyjnych, po 2015 r. granica polsko-słowacka stanie się w większym stopniu linią oddzielającą obszary o różnym czasie dojazdu z Bratysławy.

Zmiana dostępności czasowej do samej granicy a także z poszczególnych metropolii, generujących ruch turystyczny, jest istotna z punktu widzenia konkurencyjności. W tym zakresie należy formułować kilka wniosków. Badany obszar jest, w skali europejskiej, lepiej dostępny z kierunków południowego zachodu, zachodu i północnego zachodu. Wyraźnie zaznacza się natomiast brak nowoczesnej infrastruktury w korytarzach z północy (centralna i północna Polska, w tym Warszawa) i południa (Budapeszt). Przy tym trzeba zwrócić uwagę, że dostępność z centralnej i północnej Polski jest szczególnie istotna, gdyż tylko z tych obszarów czas dojazdu w inne regiony górskie (Alpy) jest zauważalnie dłuższy niż w Karpaty, co stwarza przewagę konkurencyjną np. dla ośrodków narciarskich pogranicza polsko-słowackiego. Po drugie, analizy pokazują, że rozwój infrastruktury i tym samym wzrost dostępności po stronie słowackiej będzie szybszy. Pogranicze po stronie słowackiej, a zwłaszcza zachodnia i środkowa część, nie są traktowane tak peryferyjnie, jak to ma miejsce w odniesieniu do polskich obszarów karpaccich. A zatem można wysnuwać dosyć pesymistyczny wniosek, że pomimo procesu inwestycyjnego, granica polsko-słowacka stanie się w ciągu kilku lat barierą infrastrukturalną w relatywnie większym niż obecnie stopniu.

W sumie w wyniku budowy dróg lub podwyższenia ich standardu sytuacja na obszarze pogranicza polsko-słowackiego ogólnie poprawi się, ale dopiero w długiej perspektywie oraz w zależności od kolejności realizacji poszczególnych inwestycji. Może to ułatwić napływ turystów, ale pojawią się też zagrożenia, związane z nadmierną koncentracją ruchu i kongestią (zwłaszcza w okresach długich weekendów i świąt) oraz nadmierną presją na środowisko przyrodnicze.

W przypadku dostępności wewnątrz analizowanego obszaru, stwierdzono, że planowane „oficjalne” inwestycje, zarówno do 2015 jak i do 2020 r., mają układ głównie równoleżnikowy, dlatego poprawa będzie miała miejsce zwłaszcza na kierunkach wschód–zachód (i zachód–wschód), a nie w układzie transgranicznym. Lepsza dostępność wewnętrzna obszaru będzie też cechować stronę słowacką.

Przeprowadzone symulacje różnych wariantów rozwoju sieci drogowej nie wskazują na szybką i równomierną poprawę dostępności przestrzennej na całym obszarze. Zmiany mają raczej charakter regionalny. Dostępność poprawia się głównie wzdłuż projektowanych tras, natomiast żeby uzyskać

najlepsze efekty, konieczna jest równoległa rozbudowa i modernizacja odcinków o niższej randze, poprzecznych do głównych szlaków. Jest to szczególnie ważne zwłaszcza na obszarach górskich, w celu zwiększenia średniej prędkości przejazdu (obwodnice, polepszenie parametrów techniczno-funkcjonalnych), jak też jego komfortu i bezpieczeństwa. Badania pokazują, że jednym z możliwych rozwiązań byłoby stworzenie równoleżnikowego, turystycznego ciągu komunikacyjnego w postaci „podwójnej sinusoidy” po obydwu stronach granicy.

Dla planowania sieci drogowej uzasadnione jest łączenie popytu wewnętrznego, związanego nie tylko z turystyką, ale również z dojazdami do pracy i w celach edukacyjnych. Uprzywilejowuje to zwłaszcza ośrodki subregionalne, takie jak Rzeszów, Nowy Sącz czy Poprad, będące największymi rynkami pracy.

Planowane „oficjalne” zmiany przebiegu i standardu dróg samochodowych wpłyną na aktywizację turystyczną przede wszystkim w zachodniej części regionu (Żywiec–Żylica), w niewielkim stopniu zaś – na wschodzie. Przy tym dla wschodniej części polsko-słowackiego pogranicza rozwój dużej infrastruktury (autostrad i dróg ekspresowych) jest decydujący dla dalszego rozwoju. W pierwszej kolejności muszą być dokończone autostrady do granicy z Ukrainą (w Polsce A4, a na Słowacji D1), oraz droga ekspresowa Rzeszów–Preszów–Koszyce–Miskolc (S19 i R4). W środkowej części słowackiego (Podtatrze) pogranicza dla wyboru wariantów inwestycyjnych duże znaczenie ma przewidywany model rozwoju turystyki (krótka lub długoterminowa). Jest to związane z realną możliwością włączenia obszaru w zakres turystyki weekendowej metropolii Polski południowej. Jednocześnie różne badane warianty odmiennie wpływają na wzrost potencjalnej liczby turystów. Dla weekendowego ruchu turystycznego, największe znaczenie ma wybudowanie dróg w ciągu komunikacyjnym Kraków–Trstená–Ružomberok–Bańska Bystrzyca (S7, R3, R1). Wpłynie to na poprawę dostępności z Krakowa oraz Górnego Śląska, tj. z obszarów, z których pochodzi największa grupa potencjalnych turystów.

W planowaniu regionalnym wskazane jest rozpraszanie inwestycji, zwłaszcza komercyjnych obiektów turystycznych o dużej sile przyciągania (np. parki wodne, ośrodki narciarskie). Pozwoli to na intensyfikację zagospodarowania turystycznego i poprawę oferty oraz dekoncentrację natężenia ruchu turystycznego.

W przypadku infrastruktury kolejowej uwidoczniają się bardzo duże dysproporcje pomiędzy stroną polską a słowacką. System transportu szynowego na Słowacji, podobnie zresztą jak sąsiednich Czechach, znacznie lepiej przetrwał zmiany gospodarcze i organizacyjne okresu transformacji. Mniejszy był tam zakres dekapitalizacji sieci oraz utraty rynku przewozów, zarówno

towarowych, jak i pasażerskich. Ponadto równoleżnikowo położona główna linia kolejowa łącząca Poprad z Koszycami, a przede wszystkim Żyliną i Bratysławą, ma ogromne znaczenie dla turystów mogących bezpośrednio dotrzeć do słowackich miejscowości turystycznych w Tatrach. Po stronie polskiej po 1990 r. obserwowany jest poważny regres kolei (ma on zresztą charakter ogólnokrajowy), a czas przejazdu, wygoda podróżowania oraz liczba bezpośrednich połączeń kolejowych z Zakopanego, Żywca lub Krynicy-Zdroju jest zdecydowanie niewystarczająca.

W powiązaniach transgranicznych transport kolejowy pełni aktualnie marginalne znaczenie. Trzy transgraniczne linie kolejowe przez Zwardoń, Muszynę i Łupków są w złym stanie technicznym, a plany ich modernizacji są niepewne (najbliższej realizacji jest linia międzynarodowa z Katowic przez Bielsko-Białą, Żywiec i Zwardoń do granicy ze Słowacją). W zakresie struktury wykorzystania środków transportu nie należy zatem oczekiwać zmiany tendencji i nadal większość przyjeżdżających osób będzie przekraczać granicę polsko-słowacką własnym środkiem komunikacji.

Biorąc pod uwagę wskaźnik efektywności transportowo-osadniczej, w Polsce dostępność kolejowa jest gorsza przeciętnie o około 10 punktów procentowych, niż na Słowacji. Co niepokojące, w przyszłości, w przypadku braku modernizacji infrastruktury kolejowej i nie podejmowania działań organizacyjnych, nastąpi dalszy spadek znaczenia kolei względem indywidualnego transportu samochodowego. Spadek ten będzie ponownie większy w Polsce, niż na Słowacji. Obecna i powiększająca się z czasem silna dysproporcja znaczenia kolei względem indywidualnego i publicznego transportu samochodowego wymaga podjęcia pilnych decyzji dotyczących rozbudowy lub modernizacji najbardziej potrzebnych odcinków i połączeń.

Można postawić w tym miejscu tezę, że rozwój kolei jest nie tylko szansą dla rozwoju turystyki, ale nawet koniecznością. Potrzebne jest stworzenie dodatkowych produktów turystycznych opartych na transporcie kolejowym, w tym rozważenie przywrócenia połączeń na zamkniętych odcinkach. Dotyczy to m.in. pociągów tradycyjnych i specjalnych, na przykład parowozów. Ponadto nowe rozkłady jazdy powinny być dostosowane do obsługi ruchu turystycznego, zwłaszcza w zakresie wykorzystania ruchu weekendowego. Sugerowane jest też w omawianym kontekście uruchomienie większej liczby pociągów specjalnych i sezonowych. Połączenia łączące tylko przygraniczne stacje są nieefektywne, bardziej pożądane są relacje łączące większe miasta, generujące ruch turystyczny.

Badania potwierdziły duże potencjalne znaczenie powstania planowanej linii kolejowej Kraków–Limanowa, pozwalającej na znaczne przyśpieszenie połączeń relacji Kraków–Zakopane oraz Kraków–Nowy Sącz–Preszów.

Dla poprawy obsługi transportowej polsko-słowackich regionów turystycznych wskazane jest także rozwinięcie lokalnej komunikacji publicznej (autobusowej) oraz multimodalnej (w tym system parkingów), pozwalającej na łatwiejszą penetrację transgranicznych masywów górskich (np. powroty z kraju sąsiedniego do obiektów noclegowych). Dotyczy to w pierwszej kolejności Tatr.

W przypadku transportu lotniczego należy zwrócić uwagę, że może on obsługiwać nie tylko bogatszą część turystów. Korzystanie z samolotu może również stanowić alternatywę dla turystów masowych, zwłaszcza w sytuacji konieczności dalekich i długich dojazdów transportem drogowym w Karpaty. Niski poziom rozwoju transportu drogowego, a szczególnie kolejowego, sprzyja rozwojowi lotnictwa cywilnego. Pojawiają się swego rodzaju atrakcyjne nisze przestrzenne oraz segmenty rynkowe dla dalszego rozwoju tej gałęzi transportu.

Badania pokazują, że porty lotnicze w Krakowie, Katowicach i Rzeszowie znajdują się w zbyt dużej odległości, by prowadzić ofertę skierowaną specjalnie do turystów udających się na pogranicze polsko-słowackie. Sytuacja mogłaby ulec zmianie, gdyby infrastruktura lądowa, przede wszystkim drogowa, pozwalała na szybkie i wygodne przemieszczanie się z wymienionych lotnisk do miejscowości turystycznych.

Port lotniczy w Popradzie, oprócz obsługi turystów udających się na Słowację, może służyć turystom polskim, którzy chcieliby szybko dotrzeć do Zakopanego. Jest to możliwe dzięki połączeniom autokarowym łączącym Zakopane z Popradem.

Niezależnie od dalszego rozwoju innych środków transportu, dla dalszego wzrostu transportu lotniczego istotne jest podjęcie wielu innych skoordynowanych działań. Oprócz wspomnianych połączeń lotnisk z miejscowościami turystycznymi i ogólnie organizacji dojazdów w tych relacjach, skorelowanych z rozkładami lotów, konieczny jest marketing miejsc turystycznych oparty na dostępności transportem lotniczym. Pożądana jest też dbałość o rozsądną siatkę połączeń oraz niskie ceny przelotów, konkurencyjne dla transportu kolejowego i samochodowego.

Na całym obszarze polsko-słowackiego pogranicza istnieje potrzeba poprawy jakości infrastruktury drogowej (w tym poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego) i transportu publicznego, co może warunkować likwidację faktycznych i/lub mentalnych (percepcyjnych) barier w pozyskiwaniu nowego ruchu turystycznego. Niezbędne jest także stymulowanie koncentracji lub dekoncentracji ruchu turystycznego na określonych obszarach (np. w celu ograniczenia narastającej presji turystycznej na środowisko naturalne).



Liczne rzeczywiste i potencjalne konflikty przestrzenne pomiędzy korytarzami transportowymi a siecią NATURA 2000 powodują, że przygotowanie inwestycji jest na tym terenie trudniejsze niż w innych regionach obu krajów. Szansą na zmianę opisanej sytuacji może być nowe rozumienie celów polityki spójności, w tym zwłaszcza mającej status traktatowy spójności terytorialnej. Oparcie tej polityki na lokalnych potencjałach własnych (*place based approach*) może skutkować uwzględnieniem dostępności regionów turystycznych jako ważnego czynnika rozwojowego. W interesie jednostek samorządowych pogranicza polsko-słowackiego leży lepsze włączenie badanego obszaru do transeuropejskich sieci transportowych o układzie południkowym (oraz na kierunku czeskim), a następnie uzyskanie wsparcia dla określonych inwestycji w ramach programów operacyjnych okresu programowania 2014-2020. W pierwszej kolejności dotyczy to ciągu dróg ekspresowych Kraków–Chyżne–Bańska Bystrzyca (wraz z odgałęzieniem do Zakopanego), drogi ekspresowej Rzeszów–Preszów oraz linii kolejowej Piekiełko–Podtęże (wraz z modernizacją jej przedłużenia do Nowego Sącza i granicy słowackiej oraz do Zakopanego).

W ramach działania na szczeblu regionalnym i subregionalnym znaczenia nabierają też modernizacje istniejących szlaków, budowa obwodnic drogowych oraz usprawnienia organizacyjne w transporcie publicznym. W przeciwieństwie do poziomu europejskiego i krajowego są to działania pozostające często w gestii władz samorządowych. Ich domeną jest nie tyle zewnętrzna dostępność (z głębi obu krajów oraz całej Europy), co raczej przemieszczanie się turystów pomiędzy miejscami zamieszkania oraz atrakcjami turystycznymi (transportem indywidualnym i zbiorowym). Celem staje się w tym wypadku deglomeracja ruchu (zwłaszcza w subregionach silnej jego koncentracji oraz w miejscach, gdzie może on stanowić zagrożenie dla środowiska naturalnego), eliminacja lokalnej kongestii sezonowej (która z czasem staje się destymulantą rozwoju – odstrasza potencjalnych gości) oraz promocja mniej znanych ośrodków. W gestii polityki szczebla regionalnego leży też realizacja lepszych lokalnych połączeń transgranicznych pozwalających na rzeczywistą integrację polskich i słowackich rynków turystycznych. Na szczeblu regionalnym analiza dostępności pozwala także na identyfikację miejsc (terytoriów) o słabym dostępie do atrakcji turystycznych mogących być wynikiem działalności inwestycyjnej. Dotyczy to zarówno bazy hotelowej i gastronomicznej (w pobliżu atrakcji naturalnych lub kulturowych), jak też infrastruktury specjalistycznej jak ośrodki narciarskie lub aquaparki (w strefach odległych od już istniejących konkurencyjnych obiektów). Odrębnym zagadnieniem jest promowanie niektórych rozwiązań transportowych, jako atrakcji turystycznych samych w sobie (dotyczy to głównie transportu kolejowego). W tej kategorii mieści się również wspieranie powstawania turystycznych ciągów transportowych

(głównie na bazie istniejących dróg), które kilkakrotnie przecinają granice oraz obsługują wiele atrakcji turystycznych (wspomniany wcześniej układ drogowy podwójnej sinusoidy).

Działania na szczeblu lokalnym dotyczą w pierwszej kolejności obszarów o dużej koncentracji obecnego lub prognozowanego ruchu turystycznego. Służą one jego właściwej organizacji, minimalizacji kosztów dla środowiska naturalnego, podniesieniu jakości usług, a w pewnym stopniu dowiązaniu do sieci transportowych wyższego rzędu. Szczególnego znaczenia nabierają w tym kontekście takie rozwiązania jak rozkłady jazdy w transporcie publicznym (np. późne powroty po zejściu ze szlaków górskich), organizacja parkingów, wyprowadzenie ruchu kołowego z centralnych części niektórych ośrodków turystycznych i budowa szlaków rowerowych. Wskazane są również działania na rzecz kształtowania profilu poszczególnych ośrodków w kontekście obsługi krótko- lub długookresowego ruchu turystycznego. Należy też pamiętać, że rozwój infrastruktury drogowej, a także wzrost znaczenia wyjazdów turystycznych wśród ludności (Polski, Słowacji oraz krajów sąsiednich, w tym Ukrainy, Czech, Niemiec) będzie generował tzw. ruch wzbudzony. Tym samym można prognozować, że wraz ze wzrostem dostępności drogowej całego obszaru znacznie wzrośnie liczba turystów dojeżdżających na obszar pogranicza prywatnym samochodem z Krakowa, Górnego Śląska, Warszawy oraz Bratysławy. Z drugiej strony, jednoczesna poprawa dostępności wschodnich obszarów, przede wszystkim dzięki realizacji autostrady A4 w Polsce i autostrady D1 na Słowacji, może przyczynić się do bardziej równomiernego rozłożenia ruchu turystycznego na całym obszarze polsko-słowackiego pogranicza. Przy intensywnym rozwoju połączeń lotniczych do Popradu (może także do Nowego Targu) oraz efektywnym działaniu inteligentnego sterowania ruchem na popularnej „zakopiance” można spodziewać się poprawy dojazdu również w kierunku Zakopanego.

## LITERATURA

- Berezowski S., 1979, *Zarys geografii komunikacji*, PWN, Warszawa.
- Domański R., 1963, *Zespoły sieci komunikacyjnych*, Prace Geograficzne IG PAN, 41, Instytut Geografii PAN, Warszawa.
- Draganovská S., Jungová T., Tichá E., 2008, *Zaťaženie cestných hraničných priechodov SR v roku 2007*, Bratislava.
- EU transport in figures. Statistical Pocketbook, 2011*, European Commission, Luxembourg.
- Gaca S., Suchorzewski W., Tracz T., 2008, *Inżynieria ruchu drogowego. Teoria i praktyka*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Groch J., Kurek W., 1995, *Turystyka*, [w:] Warszyńska J. (red.), *Karpaty Polskie*, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, s. 265–300.
- Guzik R., 2003, *Przestrzenna dostępność szkolnictwa ponadpodstawowego*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Guzik R., Kolos A., 2003, *Evolution of accessibility in Carpathians Spa resorts between 1938 and 2000*, [w:] Kurek W. (red.), *Issues of tourism and health resort management*, Prace Geograficzne, Instytut Geografii UJ, 111, 356–368.
- Historia Polski w liczbach*, 1995, z. 5. Transport i Łączność, GUS, Warszawa.
- Hornák M., 2006, *Identification of regions of transport marginality in Slovakia* [w:] Komornicki T., Czapiewski K. (red.), *Regional Periphery in Central and Eastern Europe*, Europa XXI, 15, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 35–41.
- Investovanie do budúcnosti Európy. Piata správa o hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti EÚ 2010*. Luxemburg.
- Klinda J., Lieskovská Z., 2011, *Správa o stave životného prostredia Slovenskej republiky v roku 2010*, Bratislava: Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Banská Bystrica: Slovenská agentúra životného prostredia.
- Kochański W., 2002, *Balneologia i hydroterapia*, Wyd. AWF, Wrocław.
- Komornicki T., 1999, *Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996*, Geopolitical Studies vol. 5, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Komornicki T., 2002 *Międzyregionalne związki społeczno-ekonomiczne na poziomie międzynarodowym jako przedmiot badań geograficznych* [w:] Kitowski J., (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – bilans dokonań*, Oddział Rzeszowski PTG, Rzeszów.
- Komornicki T., 2011, *Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji*, Prace Geograficzne, 227, Warszawa.

- Komornicki T., Śleszyński P., Siłka P., Stępnia M., 2008, *Wariantowa analiza dostępności w transporcie lądowym*, [w:] *Ekspertyzy do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*, t. II, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Komornicki T., Śleszyński P. (red.), 2009, *Studia nad lokalizacją regionalnych portów lotniczych na Mazowszu*. Prace Geograficzne, 220, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W., 2010, *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*, Biuletyn KPZK PAN, 241, Warszawa.
- Korec P., Lauko V., Tolmáči L., Zubriczký G., 1997, *Kraje a okresy Slovenska – nové administratívne členenie*. Q111, Bratislava.
- Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2008 r.*, 2009, Instytut Turystyki, Warszawa.
- Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w pierwszych ośmiu miesiącach 2004 r.*, 2004, Instytut Turystyki, Warszawa.
- Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w pierwszych ośmiu miesiącach 2010 r.*, 2010, Instytut Turystyki, Warszawa.
- Križan F. 2005, *Meranie dostupnosti v geografii*, [w:] Svatoňová, F. (red.), *Geografické aspekty stredoevropského priestoru: zborník prác Pedagogickej fakulty Masarykovej univerzity*, vol. 183, Masarykova univerzita, Brno, s. 267–287.
- Križan F. 2007, *Regionálna typológia územia Bratislavy na základe dostupnosti supermarketov a hypermarketov*, Geografický časopis. roč. 59, č. 4, s. 373–386.
- Križan F., Gurňák D., 2008, *Vybrané kartografické metódy znázorňovania dostupnosti*, Acta Geographica Universitatis Comenianae, no. 51, s. 71–82.
- Krzesiwo K., Mika M., 2011, *Ocena atrakcyjności turystycznej stacji narciarskich w świetle zagadnienia ich konkurencyjności – studium porównawcze Szczyrku i Białki Tatrzańskiej*, Prace Geograficzne, z. 125, Instytut Geografii i Gosp. Przestrz. UJ, Kraków, 95–110.
- Kukulak J., 2007, *Surowce mineralne polskiej części Karpat Wschodnich*, [w:] Fedan R., Kisiel L., Makieła Z. (red.), *Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne rozwoju turystyki Karpat Wschodnich*, Przeworsk.
- Kusendová D., 1996, *Analýza dostupnosti obcí Slovenska*, Aktivita v kartografii 96, Kartografická spoločnosť SR, Bratislava, 29–49.
- Lijewski T., 1967, *Dojazdy do pracy w Polsce*, Studia, 15, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, 15, Warszawa.
- Liszewski S. (red.), 1989, *Funkcja turystyczna Augustowa*, Instytut Turystyki, Warszawa.

- Madzikova A., Klamár R., Rosič M., Kaňuk J., 2011, *Główne kierunki i problemy rozwoju turystyki narciarskiej w Republice Słowackiej*, Prace Geograficzne, z. 125, Instytut Geografii i Gosp. Przestrz. UJ, Kraków, 111–128.
- Michniak D., 2002, *Dostupnosť ako geografická kategória a jej význam pri hodnotení územno-správneho členenia Slovenska*, Geografický ústav SAV, Bratislava, 125 s.
- Michniak D., 2003, *Dostupnosť okresných miest na Slovensku*, Geografický časopis: časopis Geografického ústavu Slovenskej akadémie vied, roč. 55, č. 1, s. 21–39.
- Michniak D., 2006, *Pojem dostupnosti v geografii a vybrané prístupy k jej štúdiu*, Geografická revue, roč. 2, č. 2, s. 724–741.
- Michniak D., 2009, *Dostupnosť vybraných turistických stredísk v regióne Tatier*, [w:] Andráško I., Ira V., Kallabová E. (red.), *Regionálne štruktúry ČR a SR: časové a priestorové zmeny*, Geografický ústav SAV, Bratislava, s. 44–49.
- Michniak D., 2010a, *Accessibility of selected boundary regions in Slovakia*, [in:] *European Union: external and internal borders, interactions and networks*, Europa XXI, č. 20, s. 161–173.
- Michniak D., 2010b, *Vplyv dostupnosti na rozvoj cestovného ruchu vo vybraných regiónoch na Slovensku*, Geographia Cassoviensis, roč. IV, č. 1, s. 114–117.
- Michniak D., 2010c, *Dopravná dostupnosť obcí v regióne Oravy*, [w:] Kallabová E., Andráško I. (red.), *Časopriestorové zmeny regionálnych a krajinných štruktúr*, Ústav geoniky Akadémie vied Českej republiky, Brno, s. 92–97.
- Michniak D., 2011, *Rozvoj cezhraničnej dopravnej infraštruktúry v slovensko-poľskom pohraničí po roku 1989*, [w:] Andráško I., Ira V., Kallabová E. (red.), *Časovo-priestorové aspekty regionálnych štruktúr ČR a SR*, Geografický ústav SAV, Bratislava, s. 81–86.
- Oszczypko N., 1995, *Budowa geologiczna*, [w:] Warszńska J. (red.), *Karpaty Polskie*, UJ Kraków, s. 15–22.
- Otrubová E., 1998, *Lyžiarske strediská na Slovensku*, AFRNUC Geographica, 41, Bratislava, s. 165–173.
- Pietrusiewicz W., 1996, *Problemy metodyczne opracowywania map dostępności czasowej*, Polski Przegląd Kartograficzny, 28, 2, s. 87–100.
- Podhorský F. 1995, *Boundaries of Slovakia: transport-geographical aspect*, [in:] Baran V. (red.), *The boundaries and their impact on the territorial structure of region and state*, Acta Universitatis Mathiae Belii, Geographical Studies No. 1, Banská Bystrica, s. 56–59.
- Ptaszycka-Jackowska D., 2007, *Gospodarowanie przestrzenią turystyczną w Polskich Karpatach*, Prace Geograficzne, z. 117 IGiGP UJ, Kraków, s. 99–112.

- Ptaszycka-Jackowska D., Baranowska-Janota M., 2003, *Tourism within the Polish and Slovak Transfrontier Region*, Prace Geograficzne, z. 111 IGiGP UJ, Kraków, s. 44–60.
- Radziejowski J., Walczak M., Kamieniecki K., 1998 *Ochrona Gór Polskich*, IOŚ, Warszawa.
- Ratajczak W., 1999, *Modelowanie sieci transportowych*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Ratajski L., 1989, *Metodyka kartografii społeczno-gospodarczej*, PPWK, Warszawa.
- Schjerning W., 1903, *Studien über Isochronenkarten*, Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, 4, s. 693–705.
- Sobczyk W., 1985, *Dostępność komunikacyjna w układach osadniczych miast*, Komitet Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN, PWN, Warszawa.
- Spiekermann K., Schürmann C., 2007, *Update of selected potential accessibility indicators. Final report*, Spiekermann & Wegener, Urban and Regional Research (S&W), RRG Spatial Planning and Geoinformation.
- Synteza Wyników GPR 2010*, 2011, Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o., dla GDDKiA.
- Śleszyński P. (kierownik projektu), Degórska B., Rosik P., Siłka P., 2011, *Warszawa i Obszar Metropolitalny Warszawy a rozwój Mazowsza*, [w:] *Trendy Rozwojowe Mazowsza, Zagospodarowanie infrastrukturalne i kapitał fizyczny oraz policentryczność rozwoju Mazowsza*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego, Warszawa, maszynopis, 302 s.
- Taylor Z., 1999, *Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej*, Prace Geograficzne, 171, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie IGiPZ PAN, 7, Warszawa.
- Taylor Z., Ciechański A., 2010, *Polskie przedsiębiorstwa publicznego transportu regionalnego i miejskiego w warunkach gospodarki rynkowej*, Przegląd Komunikacyjny, z. 7-8, s. 20–25.
- Tolmáči L., 1998, *Miery dostępności, koncepcja pojmju a teoretická báza*, Acta facultatis rerum naturalium Universitatis Comenianae, Geographica, 41, s. 175–191.
- Tolmáči L., 2002, *Dostupnost' miest Slovenska*, [w:] Tolmáči L. (red.), *Regionálnogeografické štúdie*, Mapa Slovakia, Bratislava, s. 1–66.



- Tourism Statistics in the European Statistical System – 2008 data*, 2010, Eurostat, Methodologies and Working papers.
- Uczestnictwo Polaków w wyjazdach turystycznych w 2007, 2008*, Instytut Turystyki, Warszawa.
- Warakomska K., 1993, *Izochrony zmodyfikowane jako kartograficzna metoda przedstawiania dostępności ludności do miasta wojewódzkiego (na przykładzie województwa lubelskiego)*, *Polski Przegląd Kartograficzny*, 25, 2, s. 66–72.
- Węclawowicz T., 1995, *Przemiany krajobrazu kulturowego Karpat Polskich*, [w:] Warszyńska J. (red.), *Karpaty Polskie*, UJ, Kraków, s. 15–22.
- Warszyńska J., 1971, *Waloryzacja miejscowości z punktu widzenia atrakcyjności turystycznej*, *Prace Geograficzne UJ*, 49, s. 14–35.
- Warszyńska J., 1985, *Funkcja turystyczna Karpat Polskich*, *Folia Geographica*, Ser. Geogr.-Oecon., 18.
- Warszyńska-Jackowska J. (red.), 2007, *Turystyka zrównoważona na obszarze Beskidów Zachodnich. Studium uwarunkowań i barier rozwoju*, IGSMiE PAN, Kraków.
- Więckowski M., 1999, *Natural conditions for the development of the Polish-Slovak transboundary ties*, Universitas Comeniana. Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae Geographica, Supplementum No.2/I, Univerzita Komenskeho, Bratislava, s. 257–263.
- Więckowski M., 2002, *Development of the new tourist space of the Western Carpathian Mts. in the 1990s*, [w:] Komornicki T., Powęska H. (red.), *Slovakia and Poland. Urban, social and demographic questions. Relations between neighbours*, Europa XXI, t. 7, IGiPZ PAN, OA PTG, Warszawa, s. 121–131.
- Więckowski M., 2004, *Przyrodnicze uwarunkowania kształtowania się polsko-słowackich więzi transgranicznych*, *Prace Geograficzne nr 195*, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Więckowski M., 2010, *Turystyka na obszarach przygranicznych Polski*, *Prace Geograficzne nr 224*, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Zawilińska B., 2010; *Możliwości rozwoju turystyki w parkach krajobrazowych Karpat Polskich w świetle idei zrównoważonego rozwoju*, Monografie: Prace Doktorskie, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Kraków.
- Zygadlewicz J., 1995, *Turystyka w regionach przygranicznych*, [w:] Kitoński J., Zioło J. (red.), *Przemiany struktur społeczno-gospodarczych obszarów przygranicznych*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego nr 7, Warszawa-Kraków-Rzeszów, s. 347–350.
- Zygadlewicz J., 1997, *Współpraca przygraniczna polsko-słowacka (maszynopis)*. Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Kraków.

**Dokumenty polskie**

- Kierunki Rozwoju Turystyki dla Województwa Małopolskiego*, 2008
- Kierunki Rozwoju Turystyki do roku 2015*, 2007
- Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego, Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego*, 2004
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*, 2011
- Krajowa Strategia Ochrony i Zrównoważonego Użytkowania Różnorodności Biologicznej*, 2007
- Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia*, 2007
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego*, 2002
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego*, 2004
- II Polityka Ekologiczna Państwa*, 2000
- Polityka Transportową Państwa na lata 2006–2025*, 2005
- Program Infrastruktura i Środowisko*, 2007
- Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska – Republika Słowacka 2007–2013*, 2007
- Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015*, 2006
- Strategia Rozwoju Turystyki dla Województwa Podkarpackiego na lata 2007–2013*, 2006
- Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Śląskim na lata 2004–2013*, 2004
- Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2007–2013*, 2007
- Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011–2020*, 2010 (projekt)
- Strategia Rozwoju Województwa Podkarpackiego na lata 2007–2020*, 2006 (2010 – aktualizacja)
- Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”*, 2010
- Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, 2006
- Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Małopolskiego na lata 2007–2013*, 2007
- Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2007–2015*, 2009

**Dokumenty słowackie**

- Koncepcia územného rozvoja Slovenska*, 2001
- Národná stratégia regionálneho rozvoja*, 2010
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja*, 2001
- Národný strategický referenčný rámec 2007–2013*, 2007

- Nová stratégia rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2013*, 2006
- Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest*, 2000
- Operačný program Doprava 2007–2013*, 2007
- Program cezhraničnej spolupráce PL-SK 2007–2013*, 2007
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského kraja*, 2008
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja*, 2007
- Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011–2014*, 2011,
- Regionalizácia cestovného ruchu v SR*, 2004
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu Žilinského samosprávneho kraja pre roky 2007–2013*, 2007
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020*, 2010
- Územný generel cestovného ruchu Žilinského kraja*, 2007
- Územný plán Prešovského kraja*, 2009
- Územný plán Žilinského VÚC*, 2005

**Strony www**

- [www.bdpn.pl](http://www.bdpn.pl)
- [www1.enviroportal.sk](http://www1.enviroportal.sk)
- [www.ewt.gov.pl](http://www.ewt.gov.pl)
- [www.lotniczapolska.pl](http://www.lotniczapolska.pl)
- [www.ndsas.sk](http://www.ndsas.sk)
- [www.pienap.sk](http://www.pienap.sk)
- [www.pieninypl.pl](http://www.pieninypl.pl)
- [www.pkp.pl](http://www.pkp.pl)
- [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)
- [www.slovakia.travel](http://www.slovakia.travel)
- [www.ssc.sk](http://www.ssc.sk)
- [www.tatralandia.sk](http://www.tatralandia.sk)
- [www.twinning.org](http://www.twinning.org)

W wielu regionach turystyka jest postrzegana jako kluczowy element mogący zapewnić rozwój społeczno-gospodarczy. Poza walorami przyrodniczymi i historyczno-kulturowymi oraz infrastrukturą turystyczną istotnym elementem funkcjonowania turystyki jest dostępność transportowa. Dobra dostępność nie tylko podnosi atrakcyjność turystyczną regionów, ale także przyczynia się do zwiększenia liczebności i częstotliwości pobytów turystycznych. Rozwój turystyki wymusza zmiany sieci transportowej. Istnieje również zależność odwrotna – słaba dostępność transportowa przyczynia się do odpływu turystów do regionów lepiej dostępnych, lepiej rozwiniętych, zorganizowanych, o wyższej jakości usług. Tym samym regiony o słabej dostępności i niedostatecznym wyposażeniu w infrastrukturę turystyczną, bez dodatkowych inwestycji ograniczają swą działalność i mogą popadać w stagnację. Niniejsza monografia zawiera dokładną analizę dostępności pogranicza polsko-słowackiego i możliwości jej poprawy z punktu widzenia rozwoju turystyki.

