

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA

POLISH ACADEMY OF SCIENCES
INSTITUTE OF GEOGRAPHY AND SPATIAL ORGANIZATION

**INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA POLSKI
WOBEC ZMIAN POLITYCZNYCH I GOSPODARCZYCH
W EUROPIE ŚRODKOWEJ I WSCHODNIEJ**

Teofil Lijewski

Nr 23

1994



Z E S Z Y T Y

INSTYTUTU GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA

P A N

+ PAN 103.850
103.851

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
POLISH ACADEMY OF SCIENCES
INSTITUTE OF GEOGRAPHY AND SPATIAL ORGANIZATION

**INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA POLSKI
WOBEC ZMIAN POLITYCZNYCH I GOSPODARCZYCH
W EUROPIE ŚRODKOWEJ I WSCHODNIEJ**

Teofil Lijewski

Nr 23

1994

POLISH TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN RELATION TO THE POLITICAL AND ECONOMIC CHANGES IN
CENTRAL AND EASTERN EUROPE



Z E S Z Y T Y

INSTYTUTU GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA

P A N
<http://rcin.org.pl>

Redaguje zespół w składzie:

Teresa Kozłowska-Szczęсна (redaktor),

Jerzy Grzeszczak (zastępca redaktora naczelnego),

Marek Degórski

Bronisław Czyż (sekretarz)

Opiniował do druku:

prof. dr Andrzej Stasiak

Adres redakcji:

00-927 Warszawa, Krakowskie Przedmieście 30,

tel. 26 19 31, 26 83 29; telefax 48 22 267 267

Opracowanie redakcyjne i techniczne:

Barbara Jaworska

SPIS TREŚCI

Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej	5
1. Wstęp	5
1.1. Zmiany polityczne	5
1.2. Zmiany gospodarcze	6
2. Granice	8
2.1. Przebieg i charakter granic	8
2.2. Przejścia graniczne	9
2.2.1. Istniejąca infrastruktura.....	9
2.2.2. Przejścia drogowe	17
2.2.3. Przejścia kolejowe	23
2.2.4. Przejścia wodne	26
2.2.5. Przejścia lotnicze	27
3. Sieć drogowa	28
3.1. Drogi europejskie	28
3.2. Inne drogi o znaczeniu międzynarodowym	30
3.3. Autostrady i drogi ekspresowe	32
4. Sieć kolejowa	35
4.1. Układ linii	35
4.2. Stacje przeładunkowe	37
4.3. Organizacja ruchu	37
5. Zagospodarowanie tras komunikacyjnych	38
5.1. Wyposażenie techniczne	38
5.2. Zagospodarowanie turystyczne	39
5.3. Atrakcyjność krajoznawcza	41
5.4. Estetyka tras komunikacyjnych	42
6. Podsumowanie	43
Polish transport infrastructure in relation to the political and economic changes in Central and Eastern Europe (summary)	44

10. 10. 2010

11. 10. 2010

12. 10. 2010

13. 10. 2010

14. 10. 2010

15. 10. 2010

16. 10. 2010

17. 10. 2010

18. 10. 2010

19. 10. 2010

20. 10. 2010

21. 10. 2010

22. 10. 2010

23. 10. 2010

24. 10. 2010

25. 10. 2010

26. 10. 2010

27. 10. 2010

28. 10. 2010

29. 10. 2010

30. 10. 2010

31. 10. 2010

32. 10. 2010

33. 10. 2010

34. 10. 2010

35. 10. 2010

INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA POLSKI WOBEC ZMIAN POLITYCZNYCH I GOSPODARCZYCH W EUROPIE ŚRODKOWEJ I WSCHODNIEJ

1. WSTĘP

1.1. Zmiany polityczne

Przemiany polityczne ostatnich lat w Europie środkowej i wschodniej, a zwłaszcza rozwiązanie się Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej i Układu Warszawskiego, zjednoczenie Niemiec i rozpad Związku Radzieckiego wywierają poważny wpływ także na infrastrukturę komunikacyjną Polski, która znajduje się w centrum obszaru podlegającego tym przemianom.

Położenie Polski predysponuje ją do roli pomostu między państwami Europy zachodniej i wschodniej. W przeszłości położenie to sprowadzało na Polskę nieszczęścia w postaci wojen, najazdów, przemarszów wojsk itp. Obecnie może być czynnikiem pozytywnym, przyczyniając się do wzrostu dochodów z tranzytu, pośrednictwa handlowego, kulturowego, naukowego, turystycznego i w innych dziedzinach. Obserwujemy wzrost zainteresowania Europą wschodnią na zachodzie i Europą zachodnią na wschodzie. Potencjały demograficzne i ekonomiczne obu tych makroregionów są olbrzymie. W państwach położonych na zachód od Polski (Niemcy, Benelux, Francja, Wielka Brytania) mieszka około 220 mln osób, w Rosji i pobliskich republikach byłego ZSRR (Ukraina, Białoruś, Litwa, Łotwa, Estonia) również około 220 mln osób. Potencjalne możliwości przepływu osób i towarów przez Polskę są więc duże. Jeśli uwzględnić dodatkowo powiązania międzykontynentalne z Azją, możliwości tranzytu są jeszcze większe, bowiem przez Polskę prowadzi najkrótsza trasa kolejowa z Europy na Daleki Wschód, do Chin, Korei i Japonii, a więc połączenie dwóch najważniejszych, poza Ameryką Północną, makroregionów gospodarczych świata.

Współcześnie zmieniają się kierunki ciężeń i powiązań, słabną więzi między dawnymi państwami obozu socjalistycznego, rośnie natomiast znaczenie powiązań z państwami kapitalistycznymi zachodniej Europy. Zamiast monolitycznego Związku Radzieckiego mamy obecnie 4 sąsiadów na wschodzie: Ukrainę, Białoruś, Litwę i Rosję (obwód kaliningradzki); każdy z nich pragnie mieć własne połączenia komunikacyjne z Polską. Wobec antagonizmów między republikami dawnego Związku Radzieckiego, połączenia z Polską są alternatywą uniezależniającą je od dawnych więzi wewnątrzwiązkowych (np. Białoruś pragnie korzystać z polskich portów, a nie z litewskich czy łotewskich).

Przemiany polityczne pociągnęły za sobą znaczną liberalizację stosunków społecznych i przepisów administracyjnych. We wszystkich krajach omawianego obszaru przestano uważać wyjazd zagraniczny za ewenement polityczny wymagający specjalnego zezwolenia i zaczęto wydawać paszporty wszystkim obywatelom. Wpłynęło to na znaczny wzrost mobilności ludności i masowości ruchu międzynarodowego. Świadczą o tym chociażby następujące dane dla Polski:

Lata	Liczba osób przekraczających granicę w tys.	Wyjazdy obywateli polskich w tys.	Przyjazdy cudzoziemców w tys.
1980	31459	8921	7029
1985	19296	6396	3410
1989	54086	19323	8233
1990	79308	22131	18211
1991	113920	20754	36846
1992	154064	28587	48445

W liczbach powyższych ujęty jest także masowy ruch przygraniczny związany z zakupami w sąsiednim mieście, np. między Słubicami i Frankfurtem nad Odrą, co tłumaczy dwukrotny wzrost liczby cudzoziemców odwiedzających Polskę w 1990 i 1991 r. w stosunku do roku poprzedniego.

Dla Polaków korzystających od dawna z powszechnie dostępnych paszportów momentem przełomowym było zniesienie obowiązku wizowego przez większość państw europejskich w 1991 r. Nie spowodowało to jednak wzrostu liczby wyjazdów zagranicznych, ponieważ równocześnie następowała pauperyzacja społeczeństwa i podnoszenie opłat za przejazdy wszystkimi środkami transportu. Zmalała również atrakcyjność wyjazdów w celach handlowych, gdyż poszukiwane towary zagraniczne można nabywać w Polsce.

Ustała emigracja polityczna z Polski i starania o azyl w innych państwach, uzasadnione zresztą najczęściej pragnieniem poprawy warunków bytu. Zaczęli natomiast napływać do Polski azylanci z krajów uboższych, traktujący nasz kraj jako etap przejściowy w drodze do bogatych państw zachodnich. Wraz z azylantami, handlarzami i turystami pojawili się zagraniczni kryminaliści i międzynarodowe gangi, co wpłynęło na wzrost przestępczości i poczucie zagrożenia, sprzyjające hasłom nacjonalistycznym i ksenofobicznym.

Efektom przemian politycznych jest wycofanie wojsk radzieckich z Polski i byłej NRD. Maleją masowe dawniej przejazdy żołnierzy radzieckich i rodzin oficerskich przez terytorium Polski. Przejściowo wzrosło natomiast obciążenie szlaków, którymi wycofują się jednostki wojskowe, najczęściej do obwodu kaliningradzkiego.

1.2. Zmiany gospodarcze

Przemiany polityczne pociągnęły za sobą daleko idące zmiany gospodarcze, w większości niekorzystne, co stało się główną przyczyną obecnej recesji ekonomicznej i obniżenia się stopy życiowej ludności. Rozpad obozu socjalistycznego i RWPG doprowadził do zerwania większości umów handlowych i kooperacyjnych, w wyniku czego nastąpił spadek produkcji przemysłowej

i eksportu do byłych państw członkowskich RWPG. Dotknęło to szczególnie wielkie przedsiębiorstwa państwowe, zwłaszcza pracujące na potrzeby obronności, które wobec powszechnej tendencji rozbrojenia nie znajdują zbytu na swoje produkty. Możliwości zbytu do państw objętych konfliktami zbrojnymi są zablokowane przez uchwały ONZ o embargu.

Nastąpiły zasadnicze zmiany w strukturze eksportu i importu, tak co do rodzajów towarów, jak i kierunków handlu, co wpłynęło na wybór środków transportu, zmianę obciążeń szlaków komunikacyjnych i poszczególnych przejść granicznych. Jeszcze w 1988 r. ponad 41% eksportu i importu Polski przypadało na państwa RWPG, w tym około 24% na sam Związek Radziecki. W 1991 r. udział tych państw (już bez NRD) zmalał do 16,8% w eksporcie i 19,2% w imporcie. Wzrastał natomiast udział państw zachodnich, w tym zwłaszcza RFN, która stała się najważniejszym partnerem handlowym Polski (29,4% eksportu i 26,5% importu Polski). Jej udział byłby jeszcze wyższy, gdyby uwzględnić drobny prywatny eksport i import przez granice, np. zakupy w miastach przygranicznych.

Wymiana towarowa w ramach RWPG obejmowała głównie surowce, jak węgiel, ropa naftowa, gaz ziemny, rudy żelaza i metali kolorowych, siarka oraz ciężkie wyroby hutnicze i przemysłu elektromaszynowego, jak blachy, rury, maszyny, środki transportu, uzbrojenie. Do przewozu tych artykułów najbardziej odpowiedni był transport kolejowy, toteż dominował on w przewozach do i z krajów sąsiednich. Ropę naftową i gaz ziemny przesyłano rurociągami. Udział transportu samochodowego zaczął wzrastać dopiero w ostatnich latach, wraz z pojawieniem się ogromnej liczby samochodów „Sovtransauto”, które przejęły część wymiany towarowej ZSRR z innymi państwami.

Być może, rozwój ciężarowego transportu samochodowego ZSRR nastąpił pod wpływem sytuacji politycznej w Polsce w latach 1980 i 1981, kiedy to na skutek strajków zagrożona była płynność przewozów kolejowych między ZSRR i NRD. Efektem ówczesnych wydarzeń politycznych było uruchomienie w 1986 r. połączenia promowego Kłajpeda - Mukran, omijającego terytorium Polski. Skutkiem tych pociągnięć było zmniejszenie wpływów dewizowych Polski z tranzytu w sytuacji, gdy przewozy te stały się dochodowe (dawniej były deficytowe).

Zmiana sytuacji gospodarczej i ograniczenie handlu między państwami byłej RWPG spowodowały m.in. zmniejszenie przewozów surowców i ciężkich ładunków, co odciążyło kolej, ale ograniczyło też wpływy. Wzrósł natomiast przewóz drobnicy, m.in. artykułów konsumpcyjnych, które zaczęto masowo importować do Polski z krajów zachodnich. Ten import odbywa się prawie w całości samochodami, podobnie jak transport polskich ładunków drobnicowych. Na wybór samochodu wpływa też prywatyzacja przemysłu, handlu i transportu. Prywatne przedsiębiorstwa wolą używać własnych samochodów, niż korzystać z usług kolei, zazwyczaj droższej.

Efektom tych przemian strukturalnych jest relatywny spadek znaczenia połączeń kolejowych i ogromny wzrost obciążeń dróg kołowych przekraczających granice, co prowadzi do zatorów i wielogodzinnego (na granicy wschodniej nieraz wielodniowego) oczekiwania na odprawę graniczną.

2. GRANICE

2.1. Przebieg i charakter granic

Granice Polski zostały ustalone w 1945 r. Korekty granicy wschodniej dokonano w 1950 r., kiedy Polska odstąpiła Związkowi Radzieckiemu część ziemi zamojskiej w rejonie Sokala, otrzymując w zamian wschodnie Bieszczady. Drobne zmiany nastąpiły również na granicy z Czechosłowacją w celu jej wyprostowania. Do 1989 r. Polska graniczyła z 3 państwami: Niemiecką Republiką Demokratyczną, Czechosłowacją i Związkiem Radzieckim. Przemiany polityczne lat 1989-1992 doprowadziły do zmiany charakteru wszystkich tych granic. Niemiecka Republika Demokratyczna połączyła się z Republiką Federalną Niemiec, która stała się tym samym sąsiadem Polski. Oznacza to również sąsiedztwo Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej ze wszystkimi tego konsekwencjami. Rozpad Związku Radzieckiego spowodował, że zamiast jednego mocarstwa graniczą z Polską 4 niepodległe republiki: Rosja, Litwa, Białoruś i Ukraina. Każda z nich prowadzi własną politykę i pragnie mieć własne przejście graniczne do Polski. Wreszcie od 1 I 1993 r. nastąpił podział Czechosłowacji, w wyniku czego liczba sąsiadujących z Polską państw wzrosła do 7.

Granice Polski, choć ustanowione przeważnie w 1945 r., oparte są w znacznym stopniu na elementach fizjograficznych. Granica z Niemcami biegnie na prawie całej długości rzekami; Odrą i Nysą Łużycką, co nie sprzyja budowie przejść granicznych. Historycznie najstarsza granica z Czechosłowacją opiera się na głównych łańcuchach górskich Sudetów i Karpat, ale nie trzyma się konsekwentnie działu wodnego. Między Sudetami i Karpatami jest dłuższy odcinek nizinny tej granicy, o bardzo urozmaiconym przebiegu. Granica z Ukrainą biegnie przeważnie rzekami, Bugiem i Sanem; między tymi rzekami jest przeprowadzona dość dowolnie i prawie prostoliniowo. Granica z Białorusią również tylko częściowo przebiega rzeką Bugiem, a przeważnie przez jednolicie zasiedlony teren, na którym przenikają się narodowości polska i białoruska. Granica z Litwą na Suwalszczyźnie jest jedynym fragmentem granicy polsko-radzieckiej a wcześniej polsko-litewskiej, który został wytyczony już po I wojnie światowej wraz z uzyskaniem przez Litwę niepodległości. Najbardziej sztuczna jest północna granica Polski z Rosją (obwodem kaliningradzkim). Wytyczona prawie prostoliniowo przez dawne Prusy Wschodnie, nie uwzględnia istniejącej sieci osiedleńczej i komunikacyjnej, jak gdyby wyznaczyli ją politycy lub wojskowi linijką na mapie, traktując teren jak pustynię (w taki sposób wyznaczano w XIX w. granice stanów USA i niektórych kolonii w Afryce).

Arbitralne ustalenie granic w 1945 r., choć przyczyniło się do skrócenia granic Polski (w 1939 r. liczyły one 5548 km, obecnie 3672 km), pociągnęło za sobą szereg niedogodności komunikacyjnych. Na przykład przecięty granicą państwową został najdogodniejszy dojazd kolejowy na Suwalszczyznę (przez Grodno), co zmusiło Polskę do budowy nowej linii kolejowej z Sokółki w kierunku Augustowa. To samo miało miejsce na południowym wschodzie, gdzie za granicą został dojazd kolejowy w Bieszczady przez Chyrów. Tzw. worek żytawski z Bogatynią i Turossowem nie miał z Polską połączenia kolejowego, a drogowe bardzo złe. W Gubinie i Włodawie dworce pozostały za granicą, podczas gdy miasta przypadły Polsce. W miastach podzielonych granicą polsko-niemiecką rozcięta została infrastruktura komunalna (sieć wodociągowa, kanalizacyjna, gazowa, tramwajowa).

Wszystkie te mankamenty nie miałyby większego znaczenia, gdyby granice były otwarte i ruch przez nie odbywał się swobodnie. W rzeczywistości granice Polski przez większość okresu powojennego były pilnie strzeżone, a ruch transgraniczny ograniczony, wbrew deklaracjom o „granicach przyjaźni”. Dopiero współcześnie następuje liberalizacja i ogromny wzrost ruchu międzynarodowego, który jednak zmuszony jest do korzystania z ograniczonej liczby przejść granicznych.

2.2. Przejścia graniczne

2.2.1. Istniejąca infrastruktura

Z faktu, że obecne granice Polski zostały ustalone przeważnie dopiero w 1945 r., wynika lepsze wyposażenie terenów pogranicznych w infrastrukturę transportową. Obszary po obu stronach obecnej granicy leżały bowiem poprzednio w granicach jednego państwa. Także pogranicze z Czechami i Słowacją, choć było terenem nadgranicznym również przed wojną, nie wyróżnia się gorszą dostępnością komunikacyjną, co można przypisać ukształtowanym historycznie kontaktom krain po obu stronach gór i ruchowi turystycznemu. Województwa sudeckie, opolskie i bielskie cechują się wyższą od średniej gęstością dróg o nawierzchni twardej i linii kolejowych. Województwa jeleniogórskie i wałbrzyskie mają nawet najwyższą, po katowickim, gęstość sieci kolejowej na 100 km².

Z okresu przedwojennego pozostała gęsta sieć dróg przecinających obecne granice Polski. Szczególnie gęsta jest ona na terenach dawniej niemieckich, a więc na Śląsku i w Prusach Wschodnich. Jedynie przez granicę na Odrze przechodzi niewiele dróg, co jest zrozumiałe, ich uzupełnieniem były dawniej promy. Według najnowszych map topograficznych Polski w skali 1:200 000 przez granice Polski przechodzi 205 dróg umocnionych, zdalnych dla ruchu samochodowego. Liczba ta może być w rzeczywistości mniejsza, ponieważ wiele dróg na odcinkach przygranicznych zaniedbano lub nawet zniszczono ich nawierzchnię (odnosi się to zwłaszcza do dróg na terenie byłego Związku Radzieckiego).

W podziale na województwa przygraniczne rozkład dróg transgranicznych wygląda następująco:

Elbląskie	9	w tym otwarte	1
Olsztyńskie	14	"	1
Suwalskie	16	"	1
Białostockie	14	"	1
Białskopodlaskie	3	"	2
Chełmskie	2	"	1
Zamojskie	3	"	1
Przemyskie	7	"	1
Krośnieńskie	9	"	1
Nowosądeckie	10	"	5
Bielskie	9	"	3
Katowickie	13	"	1
Opolskie	29	"	2
Wałbrzyskie	18	"	4
Jeleniogórskie	25	"	6
Zielonogórskie	6	"	3
Gorzowskie	3	"	3
Szczecińskie	15	"	4

W podziale na państwa sąsiadujące z Polską rozkład dróg transgranicznych przedstawia się następująco:

Rosja	32	w tym otwarte	2
Litwa	5	"	1
Białoruś	20	"	3
Ukraina	15	"	3
Słowacja	18	"	6
Czechy	82	"	14
Niemcy	33	"	12

Drogi umocnione przekraczające granice Polski
Highways crossing the borders of Poland

Drogi	Oznaczenie w Polsce	Charakter ruchu
1	2	3
Granica z Rosją		
<u>Woj. elblaskie</u>		
Gronowo - Mamonowo	nr 504	Og
Kalinówek - Mamonowo		
Pęciszewo - Mamonowo		
Grzechotki - Nowosiołowo		
Żelazna Góra - Nowosiołowo	autostrada	
Jachowo - Iwancowo		
Mędrzyki - Pograniczoje		
Piele - Korniewo		
Głębock - Korniewo	nr 510	
<u>Woj. olsztyńskie</u>		
Augamy - Korniewo		
Galiny - Bogatowo		
Dęby - Bogatowo		
Świadki Iławeckie - Nagornoje		
Toprzyny - Bagrationowsk	nr 511	
Warszkajty - Bagrationowsk		
Bezledy - Bagrationowsk	nr 51	0
Szczurkowo - Szyrokoje	nr 588	
Ostre Bardo - Riabinowka		
Lipica - Dworkino		
Gierkiny - Biestużewo		
Rutka - Biestużewo		
Momajny - Biestużewo		
Michałkowo - Żeleznodorożnyj	nr 591	
<u>Woj. suwalskie</u>		
Rudziszki - Kryłowo	nr 644	
Łęgwarowo - Pograniczoje		
Ołownik - Zaoziornoje		
Zabrost - Wolnoje		
Żabin - Czistopolje		
Jagiele - Brusowo		
Mażucie - Kutuzowo		
Gołdap - Pławni	nr 657	
Żytkiejmy - Uwarowo		
Granica z Litwą		
Budzisko - Kalvarija	nr 19	0
Krasnowo - Lazdijai		
Ogrodniki - Lazdijai	nr 660	0
Berżniki - Pazapsiaj		
Berżniki - Kapcziamiestis		

1	2	3
Granica z Białorusią		
Kopczany - Gołyńka Lipszczany - Polnyje Bogatyri	nr 664	
<u>Woj. białostockie</u>		
Chworościany - Grodno	nr 670	
Kuźnica - Grodno	nr 18	0
Nowiki - Odelsk		
Jurowlany - Usnarz Dolny		
Krynki - Brzostowica	nr 676	
Bobrowniki - Pogranicznyj	nr 66	
Jałówka - Stoki	nr 686	
Zaleszany - Niezbodzicze		
Masiewo - Tuszemla		
Białowieża - Kamieniuki	nr 689	
Opaka Duża - Kazimierowo		
Czeremcha - Hola	nr 692	
Klukowicze - Łumno		
Koterka - Makarowo	nr 637	
<u>Woj. białskopodlaskie</u>		
Kukuryki - Brest	nr 812	0
Terespol - Brest	nr 2, E 30	0
Sławatycze - Leplewka	nr 817	
<u>Woj. chełmskie</u>		
Włodawa - Tomaszewka	nr 831	
Granica z Ukrainą		
Dorohusk - Starowojtowo	nr 82	Og
<u>Woj. zamojskie</u>		
Zosin - Ustiług	nr 844	
Dołhobyczów - Dubrawka	nr 851	
Hrebenne - Rawa Ruska	nr 17	0
<u>Woj. przemyskie</u>		
Werchrata - Borowoje		
Krowica Hołodowska - Gruszew	nr 866	
Młyny - Glinicy	nr 871	
Medyka - Szegini	nr 4, E 40	0
Siedliska - Bykow		
Malhowice - Niżankowiczi	nr 885	
Nowe Sady - Truszewiczi		
<u>Woj. krośnieńskie</u>		
Kwaszenina - Michowa		
Krościenko - Stariawa	nr 891	
Smolnik - Bobierka		
Wołosate - Łubnia	nr 897	
Granica ze Słowacją		
Roztoki Górne - Ruské		
Radoszyce - Medzilaborce		

1	2	3
Jaśliska - Certizne Barwinek - Komarnik Ożenna - Nizna Polianka	nr 9	0
<u>Woj. nowosadeckie</u>		
Konieczna - Becherov Muszynka - Kurov Piwniczna - Mnisek nad Popradem	nr 970	0
Sromowce Niżne - Cerveny Klaster		0
Niedzica - Lysa nad Dunajcom	nr 97	0
Jurgów - Podspady	nr 960	0
Łysa Polana - Javorina	nr 7, E 77	Og
Chochołów - Sucha Hora		0
Chyżne - Trstena		0
Lipnica Wielka - Bobrov		
<u>Woj. bielskie</u>		
Korbielów - Oravska Polhora	nr 945	
Glinka - Novot	nr 944	
Zwardoń - Serafinov		
Granica z Czechami		
Istebna - Pisek	nr 943	
Leszna Górna - Trinec (2 drogi)	nr 1, E 75	0
Cieszyn - Cesky Tesin (3 mosty)		
<u>Woj. katowickie</u>		
Kaczyce Górne - Karvina		
Kaczyce Dolne - Karvina		
Marklowice Górne - Petrovice		0
Gołkowice - Petrovice (2 drogi)	nr 91	0
Chałupki - Bohumin		
Chałupki - Silherovice		
Rudyszwałd - Silherovice		
Rudyszwałd - Hat	nr 936	
Krzyżanowice - Hat	nr 917	
Owsiszczce - Pist	nr 916	
Krzanowice - Chuchelna		
Samborowice - Sudice		
Pietrowice Wielkie - Trebom		
<u>Woj. opolskie</u>		
Kietrz - Trebom		
Ściborzyce Wielkie - Hnevosice		
Ściborzyce Wielkie - Sudice	nr 420	
Pilszcz - Opava		
Wiechowice - Vavrovice	nr 419	
Boboluszki - Skrochowice	nr 418	0
Branice - Uvalno		
Ciermęcice - Krnov		
Pietrowice - Krnov		
Opawica - Mesto Albrechtice		
Kwiatoniów - Matejovice		
Pomorzowiczki - Osoblaha		
Raclawice Śląskie - Osoblaha		

1	2	3
Krzyżkowice - Hlinka		
Trzebina - Bartultovice		
Jarnořtówek - Zlate Hory		
Głuchołazy - Zlate Hory	nr 411	
Głuchołazy - Mikulovice	nr 412	0
Gierałcice - Mikulovice (2 drogi)		
Sławniowice - Velké Kunetice (2 drogi)		
Jarnořtów - Vidnava		
Łąka - Vidnava		
Kałków - Vidnava		
Jasienica Górna - Velky Kras		
Dziewiętlice - Horne Hermanice		
Trzeboszowice - Javornik		
Paczków - Bily Potok	nr 410	
Gościce - Horné Hostice		
Kamienica - Bila Voda		
<u>Woj. wałbrzyskie</u>		
Złoty Stok - Bila Voda		
Orłowiec - Bila Voda		
Łądek Zdrój - Travna		
Bolesławów - Nova Seninka		
Bobosów - Dolni Lipka	nr 381	0
Kamieńczyk - České Petrovice		
Mostowice - Orlické Zahori		
Duszniki Zdrój - Olesnice		
Lewin Kłodzki - Olesnice		
Kudowa Brzozowie - Ceska Cermna		
Kudowa Słone - Nachod	nr 8, E 67	0
Kudowa Czerмна - Hronov		
Karłów - Machov		
Radków - Bozanov		
Tłumaczów - Otovice	nr 385	Og
Głuszyca Górna - Janovicky		
Golińsk - Mezimesti	nr 377	Og
Mieroszów - Zdonov		
<u>Woj. jeleniogórskie</u>		
Okrzeszyn - Trutnov		
Lubawka - Kralovec	nr 371	0
Przełęcz Okraj - Mala Upa	nr 368	P
Jakuszyce - Harrachov	nr 3, E 65	0
Czerniawa Zdrój - Nove Mesto pod Smrkem	nr 361	
Giebułtów - Jindrichovice pod Smrkem		
Miłoszów - Srbska		
Zawidów - Habartice	nr 355	0
Lutogniewice - Andelka		
Wigancice Żytawskie - Visnova		
Bogatynia - Frydlant	nr 352	
Bogatynia - Hermanice		
Opolno Zdrój - Vaclavice		
Kopaczów - Hradek nad Nisou		
Porajów - Hradek nad Nisou		

1	2	3
Granica z Niemcami		
Porajów - Zittau (2 mosty) Sieniawka - Zittau (2 mosty)	nr 354	O
Turoszów - Hirschfelde Posada - Ostritz Marienthal Krzewina - Ostritz Zgorzelec - Görlitz Pieńsk - Deschka	nr 4, E 40	O
<u>Woj. zielonogórskie</u>		
Bucze - Klejn Priebus Łęknica - Bad Muskau	nr 298	O
Siedlec - Zelz Olszyna - Klein Bademeusel (autostrada)	nr 12, E 36	O
Zasieki - Forst Gubin - Guben	nr 274	O
<u>Woj. gorzowskie</u>		
Świecko - Frankfurt an der Oder Słubice - Frankfurt an der Oder	nr 2, E 30 nr 137	O O
Kostrzyn - Rietz	nr 22	O
<u>Woj. szczecińskie</u>		
Osinów - Hohenwutzen Krajnik Dolny - Schwedt	nr 124 nr 123	O O
Gryfino - Mescherin Pargowo - Neurochlitz Kamieniec - Rosow		
Rosówka - Neurosow Kołbaskowo - Pomellen (autostrada)	nr 117 A 6, E 28	O
Warnik - Ladenthin Stobno - Schwennenz		
Lubieszyn - Linken Buk - Blankensee	nr 116	O
Stolec - Pampow Dobieszyn - Hintersee	nr 115	
Świnoujście - Garz Świnoujście - Ahlbeck		P

Objaśnienia: O - Przejście ogólnodostępne, Og - przejście dostępne dla obywateli Polski i państwa sąsiadującego, P - przejście dostępne dla ruchu pieszego.

Szczegółowy wykaz dróg zawiera tabela 1. Czynne przejścia graniczne omówione są w następnym podrozdziale.

Równie dobrze było wyposażone pogranicze w linie kolejowe. Ogółem obecne granice Polski przekraczało 78 linii kolejowych, w tym 6 wąskotorowych. Nie istniały one zresztą jednocześnie, gdyż wiele linii zamknięto w 1945 r., a niektóre zbudowano dopiero później. Najbardziej ożywione budownictwo kolejowe miało miejsce w ostatnich dekadach ubiegłego wieku, ogółem w XIX w. zbudowano 57 linii przez obecne granice Polski, w latach 1900-1914 dalszych 14 linii, podczas I wojny światowej 3 linie, w okresie międzywojennym dwie i po 1945 r. również dwie (w tym jedną wkrótce zlikwidowaną na skutek zmiany granicy w 1950 r., druga jest szerokotorowa Linia Hutniczo-Siarkowa, wykorzystująca częściowo torowisko dawnej linii normalnotorowej).

Spośród owych 78 linii pozostało czynnych 40, w tym tylko 20 z ruchem pasażerskim. Najwięcej, bo aż 34 linie zamknięto w 1945 r. i na ogół zdemontowano. Zniknęły wszystkie koleje wąskotorowe przekraczające granicę, pojawiły się natomiast na wschodnim pograniczu linie szerokotorowe, najczęściej w postaci drugiego toru wzdłuż linii normalnotorowej.

W poszczególnych województwach wybiegają za granicę następujące liczby linii kolejowych:

Elbląskie	3	w tym otwarte	1
Olsztyńskie	5	"	2
Suwalskie	6	"	1
Białostockie	5	"	4
Białskopodlaskie	1	"	1
Chełmskie	2	"	1
Zamojskie	5	"	2
Przemyskie	3	"	3
Krośnieńskie	2	"	2
Nowosądeckie	2	"	1
Bielskie	2	"	2
Katowickie	3	"	2
Opolskie	6	"	2
Wałbrzyskie	4	"	2

Jeleniogórskie	13	"	8
Zielonogórskie	5	"	2
Gorzowskie	2	"	2
Szczecińskie	9	"	2

W podziale na państwa sąsiadujące z Polską rozkład linii kolejowych jest następujący:

Rosja	13	w tym czynnych	3
Litwa	1	"	1
Białoruś	7	"	5
Ukraina	10	"	7
Słowacja	4	"	3
Czechy	20	"	10
Niemcy	23	"	11

Szczegółowy wykaz transgranicznych linii kolejowych, wraz z datami ich otwarcia i zamknięcia oraz liczbą par pociągów pasażerskich w 1937 i 1992 r. zawiera tabela 2.

2.2.2. Przejścia drogowe

Spośród około 200 dróg przecinających granice Polski otwartych dla ruchu międzynarodowego jest 41, a więc zaledwie co piąta droga. Niektóre przejścia są otwarte tylko w ograniczonym zakresie. Na 3 przejściach dozwolony jest jedynie ruch pieszy (Świnoujście, Przełęcz Okraj, jeden z mostów w Cieszynie), pojazdy są tam przepuszczane wyjątkowo na podstawie specjalnych zezwoleń. Spośród 9 przejść granicy wschodniej tylko 4 były otwarte dla obywateli wszystkich państw (Medyka, Terespol, Kukuryki, Ogrodniki), pozostałe służyły jedynie obywatelom Polski i republik b. ZSRR. Dopiero w 1993 r. sytuacja uległa poprawie, więcej przejść jest ogólnie dostępnych. Również na granicy południowej nie wszystkie przejścia są dostępne dla wszystkich osób. Ruch lokalny i pojazdy służbowe korzystają ponadto z niektórych innych dróg, nie uwzględnionych na mapie 1.

Czynne przejścia graniczne są rozmieszczone nierównomiernie, do poszczególnych państw sąsiadujących z Polską prowadzi od 1 (Litwa) do 14 (Czechy) dróg otwartych dla ruchu międzynarodowego. Każde polskie województwo przygraniczne ma co najmniej jedno czynne przejście graniczne. Najwięcej przejść granicznych przypada na woj. jeleniogórskie (6), następnie nowosądeckie (5), po 4 przejścia są w województwach szczecińskim i wałbrzyskim. Natomiast województwa wschodnie mają z reguły tylko po jednym przejściu na teren b. ZSRR.

Linie kolejowe przekraczające granice Polski
Railways crossing the borders of Poland

Linie	data		Ruch	Par pociągów pasażerskich	
	otwar- cia	zamk- nięcia		1937	1992
1	2	3	4	5	6
Granica z Rosją					
<u>Woj. ełbskie</u>					
Braniewo - Mamonowo	1853		O,T	15	1
Pieniężno - Korniewo	1885	1945	-	6	-
Sągnity - Korniewo	1898	1945	-	6	-
<u>Woj. olsztyńskie</u>					
Głomno - Bagrationowsk	1866		T	8	-
Bartoszyce - Prawdinsk	1911	1945	-	4	-
Skandawa - Żeleznodoroznyj	1871		T	7	-
Barciany - Żeleznodoroznyj (wąsk.)	1917	1945	-	2	-
Skandławki - Kryłowo (wąsk.)	1932	1945	-	2	-
<u>Woj. suwalskie</u>					
Węgorzewo - Kryłowo	1898	1945	-	6	-
Węgorzewo - Oziersk	1914	1945	-	4	-
Gołdap - Oziersk	1878	1945	-	7	-
Gołdap - Niestierow	1900	1945	-	4	-
Żytkiejmy - Gusiew	1908	1945	-	3	-
Granica w Litwa					
Trakiszki - Maćkowo	1899	1920-92	O,T	-	1
Granica z Białorusią					
<u>Woj. białostockie</u>					
Bielany - Grodno	1899	1945	-	2	-
Kuźnica - Grodno	1862		O,T	8	7
Zubki - Berestowica	1886		T	4	-
Cisówka - Swisłocz	1906		T	2	-
Czeremcha - Wysokoje	1873		O,T	2	1
<u>Woj. białkopodlaskie</u>					
Terespol - Brest	1870		O,T	7	11
<u>Woj. chełmskie</u>					
Włodawa - Włodawa stacja	1887	1945	-	2	-
Granica z Ukrainą					
Dorohusk - Jagodin	1877		O,T	5	5
<u>Woj. zamojskie</u>					
Hrubieszów - Izow	ok.1916	1945	-	2	-
Hrubieszów - Łudin (szerokotor.)	1979		O,T	-	1
Byków - Ugniew (wąsk.)	1916/17	1950	-	1	-

Kategoria - ogólna	1515	1515			
Kategoria - inne	1517				
Kategoria - inne	1519				
Kategoria - inne	1521				
Kategoria - inne	1523				
Kategoria - inne	1525				
Kategoria - inne	1527				
Kategoria - inne	1529				
Kategoria - inne	1531				
Kategoria - inne	1533				
Kategoria - inne	1535				
Kategoria - inne	1537				
Kategoria - inne	1539				
Kategoria - inne	1541				
Kategoria - inne	1543				
Kategoria - inne	1545				
Kategoria - inne	1547				
Kategoria - inne	1549				
Kategoria - inne	1551				
Kategoria - inne	1553				
Kategoria - inne	1555				
Kategoria - inne	1557				
Kategoria - inne	1559				
Kategoria - inne	1561				
Kategoria - inne	1563				
Kategoria - inne	1565				
Kategoria - inne	1567				
Kategoria - inne	1569				
Kategoria - inne	1571				
Kategoria - inne	1573				

1	2	3	4	5	6
Trzcinec - Hirschfelde	1875		Tr	10	b
Krzewina - Hagenwerder	1875		Tr	9	b
Zawidów - Hagenwerder	1875	1945	-	6	-
Zgorzelec - Görlitz	1847		O,T	36	5
Bielawa Dolna - Horka	1874		T	8	-
<u>Woj. zielonogórskie</u>					
Sanice - Rothenburg	1907	1945	-	3	-
Łęknica - Bad Muskau	1898	1945	-	4	-
Zasieki - Forst	1872		O,T	12	2
Gubinek - Guben	1846		-	16	-
Gubin - Guben	1870		T	10	-
<u>Woj. gorzowskie</u>					
Kunowice - Frankfurt (Oder)	1870		O,T	16	11
Kostrzyn - Kietz	1857		O,T	33	6
<u>Woj. szczecińskie</u>					
Siekierki - Wriezen	1892	1945	-	6	-
Cedynia - Bad Freienwalde	1930	1945	-	8	-
Szczecin Gumieńce - Rosow	1843		O,T	19	2
Szczecin Pomorzany - Penkun (wąsk.)	1899	1945	-	5	-
Stobno - Grambow	1863		O,T	14	4
Dobra - Glashutte	1897	1945	-	5	-
Nowe Warpno - Hintersee	1906	1945	-	5	-
Świnoujście - Garz	1876	1945	-	12	-
Świnoujście - Ahlbeck	1894	1945	-	14	-

Objaśnienia:

O - ruch osobowy

T - ruch towarowy

Tr - tranzyt obcy przez polskie terytorium

Trp - tranzyt polski przez obce terytorium

a - brak danych (pociągi czeskosłowackie)

b - brak danych (pociągi niemieckie)

Ruch na drogowych przejściach granicznych Polski
Road traffic on Polish border crossings

Przejścia graniczne	Osoby w tys.			Pojazdy w tys.		
	1980	1989	1992	1980	1989	1992
Bezledy	-	-	614	-	-	103
Ogrodniki	-	978	2 063	-	180	569
Kuźnica	1	-	807	-	-	305
Terespol	241	1 350	2 546	18	238	738
Dorohusk	1	-	573	-	-	148
Hrebenne	-	-	684	-	-	68
Medyka	445	2 735	2 586	123	497	526
Granica wsch. ogółem	690	5 196	10 051	142	918	2 500
Barwinek	461	817	2 184	91	157	418
Piwniczna	238	392	1 232	42	*	197
Łysa Polana	1 004	407	2 268	193	*	427
Chyżne	684	2 038	3 710	129	383	539
Cieszyn	2 580	4 761	17 565	652	834	2 141
Chałupki	802	1 593	2 956	159	457	563
Pietrowice	104	448	966	22	*	272
Głuchołazy	287	333	1 987	70	74	513
Boboszków	154	626	696	37	*	182
Kudowa-Słone	1 026	2 827	5 373	204	531	1 370
Lubawka	188	-	1 513	26	-	406
Jakuszyce	318	1 029	2 370	105	231	767
Zawidów	739	514	2 257	176	*	641
Granica pld. ogółem	8 988	16 151	47 322	1 953	3 232	8 881
Sieniawka	819	236	2 853	135	57	400
Zgorzelec	2 690	2 643	10 121	293	650	2 684
Łęknica	419	340	7 869	93	101	1 626
Olszyna	745	2 094	5 375	212	609	2 065
Gubin	1 490	660	4 483	116	127	1 239
Świecko	729	3 008	9 272	168	941	3 417
Słubice	1 707	1 258	14 114	266	205	4 321
Krajnik Dolny	241	102	6 280	46	22	2 007
Kołbaskowo	1 102	1 124	8 795	254	348	3 295
Lubieszyn	705	656	6 711	183	146	2 203
Świnoujście	1 475	101	4 872	2	8	9
Granica zach. ogółem	12 121	12 222	80 745	1 769	3 215	23 474

* brak danych

Bardzo nierównomierne jest rozmieszczenie ruchu drogowego na przejściach granicznych. W tabeli 3 zestawiono liczby osób i pojazdów przekraczających granice Polski w 1980, 1989 i 1992 r.¹ Rok 1980 był ostatnim z ruchem bezpaszportowym do państw socjalistycznych (pod koniec tego roku państwa sąsiadujące z Polską zamknęły granice ze względu na rozwój sytuacji politycznej w Polsce). Rok 1989 był tym, w którym nastąpiła zmiana ustroju i daleko idąca liberalizacja polityki paszportowej. Ruch osobowy na przejściach drogowych był już o 50% większy, niż w 1980 r., a w liczbie pojazdów prawie dwa razy większy.

Prawdziwy skok nastąpił jednak w następnych latach. W 1992 r. granice przekraczało drogami ponad 4 razy więcej osób i prawie 5 razy więcej pojazdów niż w 1989 r. Największe było obciążenie granicy zachodniej, na którą przypadało 58% osób i 67% pojazdów całego ruchu międzynarodowego Polski. Najmniejszy był ruch na granicy wschodniej, co wynika z restryktywnej polityki republik b. ZSRR i wymaganych tam formalności (zaproszenia). Duży był tu natomiast udział ruchu kolejowego, (mapa 1).

Na granicy zachodniej wszystkie przejścia drogowe były intensywnie wykorzystywane, przekraczało je po 2-10 mln osób, a w Słubicach nawet 14,1 mln. Szczególnie masowy był ruch przez mosty graniczne w podzielonych granicą miastach (Słubice - Frankfurt nad Odrą, Zgorzelec - Görlitz, Łęknica - Bad Muskau). Ruch dalekobieżny, w tym ciężarowy TIR, koncentrował się na przejściach z połączeniami autostradowymi (Świecko, Olszyna, Kołbaskowo).

Na granicy południowej co trzecia osoba przekraczała granicę w Cieszynie, na co wpłynął lokalny ruch pieszy między polskim i czeskim Cieszynem. W liczbie pojazdów Cieszyn też zajmował pierwsze miejsce, ale z udziałem poniżej 25%. Poza Cieszynem najwięcej samochodów przejeżdżało granicę w Kudowie, Jakuszycach, Zawidowie i Chałupkach, natomiast pod względem liczby osób do ważniejszych należały także przejścia w Barwinku, Łysej Polanie i Chyżnem (większy udział autobusów i ruchu turystycznego).

Na granicy wschodniej ruch samochodowy koncentrował się wyraźnie na dwóch najstarszych i ogólnie dostępnych przejściach - w Medyce i Terespolu - oraz na jedynym przejściu na Litwę - w Ogrodnikach. Mimo, że na granicy wschodniej ruch samochodowy jest relatywnie najmniejszy, czas oczekiwania na przekroczenie granicy jest średnio najdłuższy i wynosi po kilkadziesiąt godzin lub kilka dni. Wynika to z drobiazgowej kontroli celnej po wschodniej stronie granicy, szykan i korupcji tamtejszych służb granicznych. Granica wschodnia jest także jedyną, przez którą niemożliwy jest ruch pieszy.

W celu rozładowania zatorów na przejściach granicznych celowe byłoby otwarcie dalszych dróg dla ruchu międzynarodowego. Na granicy zachodniej takimi przejściami powinny być:

- Osinów koło Cedyni, gdzie istnieje most przez Odrę, otwarte w 1993 r.
- Zasięki na przedmieściu niemieckiego miasta Forst,
- Gryfino z istniejącymi mostami przez oba ramiona Odry, byłoby to zarazem dojście do projektowanego parku krajobrazowego w dolinie dolnej Odry,

¹Dane zebrał mgr Tomasz Komornicki ze sprawozdań Służby Granicznej.

- Świnoujście - Garz, przejście dla ruchu samochodowego po drodze służącej dotychczas tylko Armii Radzieckiej.

Na granicy południowej otwieranie nowych przejść granicznych jest mniej pilne, gdyż istnieje tu już największa liczba czynnych przejść, tym niemniej dla ułatwienia ruchu turystycznego pożądane byłoby otwarcie dalszych dróg, m.in. w miejscowościach:

- Gołkowice, połączenie sąsiadujących ze sobą miast, Jastrzębia Zdroju i Karwiny,
- Zwardoń, dla ruchu turystycznego,
- Korbielów, dla ruchu turystycznego,
- Tylicz, dla połączenia znanych uzdrowisk Krynicy i Bardejowa.

Ponadto powinno być dopuszczalne przekraczanie granicy przez turystów pieszych w takich licznie uczęszczanych miejscach, jak Przełęcz Karkonoska (Odrodzenie), Śnieżka, Kasprowy Wierch i Rysy.

Najtrudniej będzie przełamać opór byłych republik radzieckich i otworzyć nowe przejścia na granicy wschodniej, choć udostępnianie obwodu kaliningradzkiego dla turystyki świadczy o pozytywnym trendzie liberalizacyjnym i w tej dziedzinie. Jako przyszłe nowe przejścia graniczne wchodzi w rachubę:

- autostrada Elbląg - Kaliningrad,
- Michałkowo na drodze Kętrzyn- Żeleznodorożnyj,
- Gołdap,
- Budzisko na głównej drodze Warszawa - Suwałki - Kowno, otwarte w 1993 r.
- Bobrowniki na drodze Białystok - Wołkowysk,
- Białowieża, dla wycieczek po Puszczy Białowieskiej,
- Włodawa,
- Zosin na drodze Hrubieszów - Kowel,
- Krościenko w Bieszczadach.

2.2.3. Przejścia kolejowe

Czynnych transgranicznych linii kolejowych jest tyle samo, co otwartych dróg międzynarodowych, to znaczy 40. Jednak linie kolejowe są bardziej zróżnicowane, co do charakteru ruchu, obciążenia i możliwości korzystania, na granicy wschodniej także pod względem szerokości torów. Spośród ogółem 40 linii dla ruchu osobowego otwartych jest 20 (z czego 8 otwarto dopiero w 1992 r.). Ruch towarowy odbywa się na 32 liniach, zaś 7 linii nie służy przewozom międzynarodowym lecz tranzytowi jednego państwa przez terytorium drugiego. Polski tranzyt przez teren Ukrainy odbywa się na trasie Przemyśl - Chyrów - Krościenko, czeski tranzyt korzysta z linii przez Głucholazy, niemiecki z trasy Görlitz - Zittau, która biegnie częściowo przez teren Polski, wreszcie istnieje tranzyt czesko-niemiecki na krótkim odcinku polskim (3 km) między Zittau i Liberцем.

Dla przewozów między Polską i sąsiednimi państwami otwarte są 33 linie, w tym:

do Rosji	3	w tym z ruchem osobowym	1
na Litwę	1	"	1
na Białoruś	5	"	3
na Ukrainę	5	"	3
na Słowację	3	"	2
do Czech	8	"	4
do Niemiec	8	"	6

Wszystkie polskie województwa przygraniczne mają połączenie kolejowe z sąsiednimi państwami, ale nie zawsze z ruchem osobowym. Brak pociągów pasażerskich z krośnieńskiego i opolskiego (nie licząc tranzytowych), a z jeleniogórskiego kursują tylko do Niemiec, brak do Czech.

Linie na wschodniej granicy są przeważnie wyposażone w 2 tory, normalny i szeroki. W pobliżu granicy zbudowano wielkie stacje przeładunkowe na styku sieci normalno- i szerokotorowej. Największe zespoły stacji przeładunkowych znajdują się w rejonie Przemyśla (Żurawica - Medyka), Terespoła (Małaszewicze) i Sokółki (Geniusze). Ponadto wzdłuż większości linii przed wschodnią granicą zbudowano w latach pięćdziesiątych tajne stacje przeładunkowe w lasach, nie wyposażone w urządzenia mechaniczne, a tylko w perony między torem normalnym i szerokim. Te dziesiątki kilometrów zbędnych torów, które nigdy nie zostały wykorzystane, porastają obecnie trawą i drzewami.

Obciążenie przewozami poszczególnych linii transgranicznych jest bardzo różne. Najbardziej obciążone są linie równoleżnikowe, zwłaszcza centralny szlak Brześć - Warszawa (lub Skierniewice) - Poznań - Frankfurt nad Odrą i szlak południowy Lwów - Kraków - Wrocław rozgałęziający się dalej w kierunku Berlina, Cottbus i Drezna, a następnie szlaki o kierunku NE - SW, z Warszawy do Grodna, republik bałtyckich i Sanki Petersburga, oraz w przeciwną stronę, przez Zebrzydowice do Europy południowej i południowo-wschodniej.

W tabeli 4 zestawiono dane o wielkości ruchu osobowego przez kolejowe przejścia graniczne w 1980, 1989 i 1992 r. Wzrost ruchu w latach osiemdziesiątych nie był tak znaczny, jak na przejściach drogowych, a od 1989 r. następuje wyraźny spadek przewozów kolejowych. Część ruchu przeniosła się z kolei na drogi dzięki rozwojowi indywidualnej motoryzacji i powstaniu wielu międzynarodowych linii autobusowych. Wzrost ruchu nastąpił na granicy wschodniej dzięki liberalizacji radzieckich przepisów paszportowych i napływowi handlarzy. W kierunku zachodnim ruch zmalał z powodu nieopłacalności turystyki handlowej i zmniejszania się liczebności radzieckich wojsk okupacyjnych we wschodnich Niemczech.

Tabela 4

Ruch osobowy na kolejowych, morskich i lotniczych przejściach granicznych
 Passenger traffic on Polish railway,
 see and air border crossings

Przejścia graniczne	Osoby w tys.		
	1980	1989	1992
Kolejowe			
Braniewo	-	-	132,6
Trakiszki	-	-	138,4
Kuźnica	430,0	1 133,2	1 909,6
Terespol	1 037,8	1 867,8	3 639,5
Dorohusk	-	-	619,9
Hrubieszów	-	-	39,7
Medyka	552,7	665,5	1 850,6
Granica wsch. ogółem	2 028,3	3 674,1	8 340,2
Muszyna	290,5	850,1	177,1
Zwardoń	-	-	130,6
Zebrzydowice	1 423,0	3 943,8	839,5
Chałupki	-	-	14,4
Międzyzlesie	248,6	366,5	230,1
Granica płd. ogółem	1 962,1	5 161,0	1 391,7
Zgorzelec	1 068,7	1 123,9	266,7
Zasieki	316,2	358,3	16,1
Kunowice	1 694,4	3 132,8	2 046,4
Kostrzyn	-	-	649,5
Szczecin-Gumieńce	556,2	1 051,0	136,1
Granica zach. ogółem	3 635,5	5 666,0	3 114,8
Morskie			
Szczecin	21,9	3,3	4,1
Świnoujście	248,6	518,0	632,6
Gdynia	43,7	61,3	154,5
Gdańsk	113,7	124,2	133,9
Granica morska ogółem	431,2	706,8	937,6
Lotnicze			
Warszawa	1 498,0	2 551,8	1 837,9
Kraków	23,6	67,1	69,8
Gdańsk	32,4	66,3	49,3
Poznań	10,5	15,4	4,9
Lotniska ogółem	1 572,4	2 700,6	1 974,0

Dane w tabeli 3 i 4 ze sprawozdań Służby Granicznej
 zebrał mgr Tomasz Komornicki

Wreszcie w kierunku południowym przewozy zmalały najbardziej z powodu coraz mniejszej atrakcyjności wypoczynku w krajach bałkańskich (kryzys ekonomiczny w Rumunii i Bułgarii, wojna domowa w Jugosławii).

Aż 80% pasażerów międzynarodowych przekraczało granicę Polski na 5 najruchliwszych stacjach granicznych: w Terespolu, Medyce, Kuźnicy, Kunowicach i Zebrzydowicach. Przez te stacje kursuje większość dalekobieżnych pociągów międzynarodowych (por. mapa 4). Inne szlaki są mało wykorzystane lub kursują na nich tylko lokalne pociągi przygraniczne.

W 1992 r. otwarto dla ruchu pasażerskiego linie: Szczecin - Pasewalk (ponownie, ruch na niej odbywał się już w latach siedemdziesiątych), Kostrzyn - Berlin, Mieroszów - Mezimesti, Racibórz - Bohumin, Zwardoń- Čadca, Czeremcha - Brześć, Trakiszki - Szesztokai i Braniewo - Kaliningrad. Na niektórych z nich ruchu faktycznie nie podjęto, mimo ogłoszenia rozkładu jazdy pociągów. Na linii Braniewo - Kaliningrad ruch podjęto bez ogłoszenia w Sieciowym Rozkładzie Jazdy Pociągów PKP.

Kolejowe przejścia graniczne są wykorzystane niedostatecznie, w przeciwieństwie do głównych przejść drogowych. Należałoby przenieść część ruchu drogowego na kolej poprzez organizację „ruchomej drogi” (pociągów przewożących samochody ciężarowe lub naczepy), wzorem np. RFN, Austrii i Szwajcarii. Rozwiązanie to jest korzystne dla środowiska i bilansu energetycznego (zmniejszenie zużycia paliw, emisji spalin i hałasu), kierowców (którzy podróżują w dołączonym wagonie sypialnym) i służb celnych, które mogą przeprowadzać kontrolę podczas jazdy pociągu. Podobnie można przewozić samochody osobowe z pasażerami w pociągach „autokuszetkach”.

Odnośnie organizacji ruchu pasażerskiego można zgłosić następujące wnioski:

1. Uruchomienie pociągu pospiesznego na trasie Warszawa - Olsztyn - Karsze - Głomno - Kaliningrad.
2. Uruchomienie pociągu pospiesznego na trasie Warszawa - Lublin - Rejowiec - Zawada - Bełżec - Rawa Ruska - Lwów (na odcinku Rawa Ruska - Lwów należało by odbudować jeden tor o europejskiej szerokości).
3. Wznowienie komunikacji pasażerskiej przez Gubin pociągami Zielona Góra - Cottbus i Poznań - Cottbus.
4. W regionach atrakcyjnych turystycznie należało by wznowić komunikację lokalnymi pociągami międzynarodowymi (ew. sezonowymi) na trasach: Jelenia Góra - Szklarska Poręba - Tanwałd, Lubawka - Trutnow, Zagórz - Łupków - Humenne i ewentualnie odbudować tor kolejowy na szlaku Świnoujście - Ahlbeck w celu połączenia kąpielisk na wyspie Uznam.

2.2.4. Przejścia wodne

Dla żeglugi śródlądowej istnieją graniczne punkty kontrolne nad Odrą, umożliwiające przejazd z polskiej na niemiecką sieć dróg wodnych i vice versa. Na górnej Odrze, między Raciborzem i Ostrawą, dokonano próbnych rejsów, ale ta droga wodna nie nadaje się do

eksploatacji bez większych inwestycji (kanał, zbiornik retencyjny). Idea kanału Odra - Dunaj pozostaje aktualna, po ukończeniu w 1992 r. kanału Dunaj - Men połączenie Odry z Dunajem stworzyłoby wielką obwodnicę europejską: Odra - Dunaj - Men - Ren - Kanał Śródlądowy - Odra. Niezbędna byłaby jednak przebudowa całej drogi wodnej Odry, która nie nadaje się do żeglugi o standardzie zachodnioeuropejskim. Nie ma w tej chwili żadnych możliwości żeglugi na drogach wodnych przecinających wschodnią granicę Polski (Bug, Kanał Augustowski).

Istnieje natomiast żegluga międzynarodowa na Zalewach Szczecińskim i Wiślanym. W Trzebieży jest punkt odprawy granicznej dla statków i jachtów pływających po Zalewie Szczecińskim, przez który w 1992 r. przeszło 181,7 tys. osób. Są tu duże możliwości rozwoju żeglugi turystycznej, np. na trasach: Szczecin - Greifswald, Świnoujście - Ueckermünde, Kamień Pomorski - Greifswald, Świnoujście - Greifswald. Natomiast na Zalewie Wiślanym, dotychczas przegrodzonym hermetyczną granicą państwową, dopiero w 1992 r. zainicjowano żeglugę turystyczną wodolotami rosyjskimi między Kaliningradem i Elblągiem.

Znacznie ważniejsze są porty morskie, przez które odbywa się masowy ruch turystyczny, pasażerski i samochodowy. Handlowy charakter ma 7 portów, ale ponad 99% obrotów przypada na 4 największe: Gdańsk, Gdynię, Szczecin i Świnoujście. Pozostałe porty (Kołobrzeg, Darłowo i Ustka) obsługują jedynie małe jednostki, zawijające sporadycznie. Wszystkie porty wykazują także ruch pasażerski, ale 99% tego ruchu skupia się w 3 portach promowych: Świnoujściu, Gdańsku i Gdyni, przy czym na samo Świnoujście przypada około 67% ruchu. Stąd biegnie najkrótsze połączenie promowe do Szwecji, z 2 rejsami promów dziennie. Świnoujście jest też jedynym portem dla promów kolejowych, które przewożą wagony towarowe. Pociągi pasażerskie są przewożone konkurencyjną linią Sassnitz - Trelleborg.

2.2.5. Przejścia lotnicze

Ruch pasażerski do bardziej odległych państw odbywa się przeważnie drogą powietrzną. Regularne połączenia lotnicze z innymi państwami miały dotychczas tylko Warszawa, Gdańsk i Kraków, obecnie także Poznań i Katowice. Sporadycznie loty międzynarodowe odbywają się i z innych lotnisk. Obecnie towarzystwa prywatne i zagraniczne są zainteresowane wykorzystaniem pozostałych lotnisk. W grę wchodzi zwłaszcza lotniska Szczecina (Goleniów) i Wrocławia. Wprowadzenie lotów np. z Wrocławia do Berlina lub Frankfurtu nad Menem zlikwiduje sytuację, w której dla mieszkańców Wrocławia dogodniejsze (i szybsze) jest korzystanie z dojazdu samochodowego do Berlina, zamiast do Warszawy.

Jak dotąd, ruch międzynarodowy koncentruje się w porcie lotniczym Warszawa, w 1992 r. korzystało z niego 93% pasażerów odlatujących i przylatujących z zagranicy. Znikome są przewozy towarowe (11 tys. t w 1991 r.). Towarowy port lotniczy ma powstać w Modlinie, ale adaptacja tego lotniska postępuje wolno.

Wycofywanie wojsk radzieckich i częściowe rozbrownienie Wojska Polskiego stwarza szanse wykorzystania lotnisk wojskowych do celów cywilnych. Kilkadziesiąt lotnisk wojskowych, rozmieszczonych zwłaszcza w województwach zachodnich, umożliwi zorganizowanie sieci międzyregionalnych linii lotniczych, także o zasięgu międzynarodowym. Zainteresować się tym powinny małe towarzystwa lotnicze, firmy i osoby prywatne, dysponujące niewielkimi samolotami i helikopterami.

3. SIEĆ DROGOWA

3.1. Drogi europejskie

Najważniejsze drogi w Europie zostały nazwane przez międzynarodową konwencję drogami „europejskimi” i oznaczone literą „E” oraz numerem obowiązującym na całej trasie przez różne państwa. Przez Polskę przebiega 10 dróg „E”, w tym 4 równoleżnikowe (oznaczone numerami parzystymi) i 3 południkowe (o numerach nieparzystych), jedna skośna NE-SW i dwie łącznikowe mieszczące się w całości w granicach Polski. Najważniejsze dla ruchu międzynarodowego między wschodem i zachodem naszego kontynentu są drogi równoleżnikowe: E 28 Berlin - Szczecin - Koszalin - Słupsk - Gdańsk,

E 30 Rotterdam - Berlin - Świecko - Poznań - Konin - Warszawa - Siedlce - Biała Podlaska - Terespol - Mińsk - Moskwa,

E 36 Berlin - Cottbus - Olszyna - połączenie z drogą E 40 koło Krzywej,

E 40 Calais - Bruksela - Drezno - Zgorzelec - Legnica - Wrocław - Opole - Bytom - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl - Lwów.

Dla tranzytu południkowego, między Skandynawią i Europą południowo-wschodnią, istotne są drogi:

E 65 Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wielkopolski - Zielona Góra - Legnica - Jelenia Góra - Jakuszyce - Praga - wybrzeże Adriatyku,

E 75 Gdańsk - Toruń - Włocławek - Łódź - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Katowice - Bielsko-Biała - Cieszyn - Budapeszt - Belgrad - Ateny.

E 77 Gdańsk - Elbląg - Ostróda - Warszawa - Radom - Kielce - Kraków - Chyżne - Koszyce - Debreczyn.

Uzupełnieniem tych głównych szlaków są drogi o przebiegu w przybliżeniu z północnego wschodu na południowy zachód:

E 67 Warszawa - Piotrków Trybunalski - Wieluń - Wrocław - Kudowa Zdrój - Praga,

E 261 Świecie (połączenie z drogą E 75) - Bydgoszcz - Poznań - Leszno - Wrocław,

E 462 Kraków - Wadowice - Bielsko-Biała, (mapa 2).

Ogólna długość dróg „E” w granicach Polski wynosi około 4560 km. Łączą one największe miasta i aglomeracje miejskie, w tym 31 miast wojewódzkich. Wśród pominiętych 18 miast wojewódzkich są dwa najważniejsze ośrodki wschodniej Polski: Lublin i Białystok. Pominięcie

ich w obecnym układzie dróg europejskich wynika z dotychczasowej izolacji Związku Radzieckiego i braku przejść granicznych. Lublin leży na głównym szlaku z Warszawy do Lwowa przez Hrebenne, przejście graniczne do 1993 r. nie było w pełni otwarte. Białystok leży na ważnym szlaku drogowym z Warszawy przez Kuźnicę do Grodna i Wilna, przejście to było dotychczas otwarte tylko dla obywateli Polski i byłego Związku Radzieckiego.

Drogi „E” przecinają terytoria 39 województw: nie dotyczą one jedynie województw: białostockiego, chełmskiego, krośnieńskiego, lubelskiego, łomżyńskiego, ostrołęckiego, piłskiego, suwalskiego, tarnobrzeskiego i zamojskiego. Drogi te dochodzą do 178 miast i przebiegają przez tereny 336 gmin wiejskich. Łącznie w tych jednostkach administracyjnych mieszka 15,7 mln osób, tj. 41% ludności Polski. Jest więc zapewniony dość szeroki kontakt z ruchem międzynarodowym, który odbywa się głównie tymi drogami.

Drogi „E” nieraz omijają zwartą zabudowę miasta, przechodząc jego skrajem. Jest to korzystne z punktu widzenia płynności ruchu i zmniejszenia jego uciążliwości dla mieszkańców (hałas, emisja spalin). Z drugiej strony miasto pozbawia się też korzyści, jakie przynosi ruch międzynarodowy w postaci dochodów za świadczenie usług (np. gastronomicznych, hotelarskich, rozrywkowych, kulturalnych, turystycznych itp.).

Większość polskich miast nie ma obwodnic, eliminujących ruch międzynarodowy z ulic miejskich. Dotyczy to także największych miast, jak Warszawa, Łódź, Kraków, czy Wrocław. W Krakowie niepełna obwodnica ułatwia przejazd równoleżnikowy (wschód-zachód), natomiast ruch południkowy (północ-południe) odbywa się przez centrum miasta. We Wrocławiu przejazd równoleżnikowy jest możliwy autostradą poza obszarem miasta, natomiast południkowy odbywa się przez śródmieście. W Poznaniu obwodnicę zbudowano również tylko dla ruchu równoleżnikowego, co wskazuje na prymat tego kierunku w dotychczasowym planowaniu, realizującym m.in. postulaty wojskowe Układu Warszawskiego. Szczególnie trudna sytuacja występuje w Toruniu, gdzie cały ruch tranzytowy i wewnątrzmijski odbywa się przez jedyny most drogowy na Wiśle oraz w Opolu, gdzie bardzo intensywny ruch międzynarodowy i międzyregionalny musi korzystać z wąskich ulic miasta, gdyż brakuje odcinka autostrady, która ma przebiegać na południe od Opoli.

W nowej sytuacji politycznej, kiedy wszystkie były republiki ZSRR otwierają swoje granice i pragną mieć własne połączenia komunikacyjne z resztą Europy, niezbędne będzie uzupełnienie sieci dróg europejskich o dalsze szlaki biegnące na wschód. Może to być przedłużenie istniejących szlaków, bądź nowe oznaczenie dróg biorących swój początek w Warszawie. W szczególności postuluje się zaliczenie do dróg europejskich następujących 4 szlaków:

Warszawa - Lublin - Hrebenne - Lwów (według wcześniejszej klasyfikacji była to droga międzynarodowa E 81),

Warszawa - Ostrów Maz. - Białystok - Kuźnica - Grodno - Wilno, z ewentualnym przedłużeniem do Sankt Petersburga (według wcześniejszej klasyfikacji była to droga międzynarodowa E 12),

Warszawa - Pułtusk - Ostrołęka - Łomża - Augustów - Suwałki - Szypliszki - Kowno, z ewentualnym przedłużeniem do Sankt Petersburga lub Rygi i Tallina.

Elbląg - Kaliningrad - Ryga - Tallin - połączenie promowe do Helsinek, mogłoby to być przedłużenie drogi międzynarodowej Berlin - Szczecin - Gdańsk (E 28).

Po zrealizowaniu tych postulatów drogi międzynarodowe pokryłyby nasz kraj bardziej równomierną siecią, poza nią pozostałyby tylko 3 województwa (krośnieńskie, pilskie i tarnobrzeskie) i 11 mniejszych miast wojewódzkich.

3.2. Inne drogi o znaczeniu międzynarodowym

Sieć oficjalnych dróg europejskich nie wyczerpuje tras, którymi odbywa się ruch międzynarodowy. Dlatego w niniejszym opracowaniu wzięto pod uwagę także inne drogi o znaczeniu międzynarodowym. Do nich zaliczono przede wszystkim 4 wymienione wyżej szlaki, które powinny uzyskać oficjalnie rangę i numer międzynarodowy. Następnie uwzględniono tu 3 szlaki długodystansowe przecinające Polskę, dochodzące do przejść granicznych i mające przedłużenie w sąsiednich państwach. Są to:

Droga Warszawa - Płońsk - Drobin - Toruń - Bydgoszcz - Piła - Wałcz - Szczecin - Lubieszyn, która na odcinku Warszawa - Płońsk pokrywa się z drogą międzynarodową E 77, następnie aż do Szczecina ma numer 10, od Szczecina do granicy nr 116. Jest to najkrótsze połączenie Warszawy z Toruniem i Szczecinem, a także z północnymi Niemcami, Hamburgiem i Danią.

Droga Kostrzyn - Gorzów Wielkopolski - Wałcz - Chojnice - Elbląg, mająca przedłużenie na wschód w postaci ponemieckiej autostrady do Kaliningradu. Dzięki niedawno otwartemu przejściu granicznemu w Kostrzynie jest to najkrótsze połączenie Berlina z aglomeracją gdańską, a po umiędzynarodowieniu przejścia granicznego w Gronowie będzie to najkrótszy szlak z Berlina do Kaliningradu, z możliwością przedłużenia do Kłajpedy, Rygi i Tallina. Droga ta jest szczególnie odpowiednia dla uciążliwego tranzytu towarowego, ponieważ nie przechodzi przez żadne wielkie miasto, z wyjątkiem Gorzowa Wielkopolskiego, a Elbląg omija obwodnicą.

Droga Warszawa - Radom - Ostrowiec Świętokrzyski - Tarnobrzeg - Rzeszów - Krosno - Barwinek, na odcinku Warszawa - Radom pokrywa się z drogą międzynarodową E 77, dalej nosi numer 9 i stanowi najkrótszy dojazd ze wschodniej Polski na Węgry, do Rumunii, Bułgarii i Turcji.

Pozostałe uwzględnione tu drogi stanowią połączenia głównych szlaków na terenie Polski lub ich odgałęzienia do przejść granicznych.

W północnej Polsce są to:

Droga nr 51 Olsztynek - Olsztyn - Bartoszyce - Bezledy, tworząca wraz z odcinkiem Warszawa - Olsztynek drogi E 77 najkrótsze połączenie Warszawy z Kaliningradem.

Droga Kostrzyn - Skwierzyna - Pniewy (nr 133 i 24), stanowi alternatywę drogi E 30 Berlin - Toruń, pozwalając ominąć przeciążone zwykle przejścia graniczne w Świecku i Słubicach.

Droga nr 60 Drobin - Ciechanów - Różan - Ostrów Maz. jest równoleżnikowym połączeniem 4 szlaków wybiegających z Warszawy na północ i pozwala ominąć Warszawę, np. w drodze ze Szczecina i północnych Niemiec na Litwę i Białoruś.

W południowo-zachodniej Polsce sieć dróg międzynarodowych uzupełniono o krótkie odcinki łącznikowe pozwalające skrócić przejazd zwłaszcza w relacjach z Wrocławia i Śląska, zaliczono tu odcinki:

Zielona Góra - Świecko (nr 275),

Wrocław - Lubin (nr 344),

Wrocław - Świdnica - Bolków (nr 5),

Wrocław - Brzeg (nr 456).

Trzy z tych odcinków tworzą alternatywny szlak z Berlina na Śląsk równoległy do autostrady śląskiej. W międzyczasie przedłużono autostradę do okolic Opola, co przedłuża alternatywny szlak o dalsze 45 km.

Z aglomeracji górnośląskiej wybiegają dwie drogi stanowiące dogodne alternatywy dla oficjalnych szlaków międzynarodowych. Są to:

Droga Katowice - Cieszyn (nr 93 i 938), pozwalająca ominąć aglomerację bielsko-bialską, w większości dwujezdniowa.

Autostrada A 4 Mysłowice - Kraków, przejmująca większość ruchu z Górnego Śląska na wschód.

Wreszcie należy wymienić dwie drogi równoleżnikowe, które łącznie mogą tworzyć jeszcze jeden, stosunkowo słabo obciążony szlak międzynarodowy, a mianowicie:

Drogę nr 44 Piotrków Trybunalski - Radom - Puławy - Kurów,

Drogę nr 82 Piaski - Chełm - Dorohusk wraz z przejściem granicznym na Ukrainę.

Łącznie wszystkie wymienione w tym podrozdziale drogi liczą 3108 km długości, a mieszka przy nich 4,4 mln osób (w miastach i gminach przecinanych przez te drogi, z pominięciem tych miast i gmin, które leżą równocześnie przy drogach „E”).

Gdyby uzupełnić sieć oficjalnych dróg europejskich („E”) o powyższe drogi, to łączna długość dróg o znaczeniu międzynarodowym wyniesie około 7670 km. Jest to zaledwie 3,4% długości dróg publicznych o twardej nawierzchni, ale można przypuszczać, że skupiają one większość ruchu międzynarodowego i znaczną część międzyregionalnego ruchu krajowego. Toteż te drogi powinny się cieszyć priorytetem przy wszelkich zabiegach modernizacyjnych i konserwacyjnych, jak poszerzenie, łagodzenie łuków, ulepszanie nawierzchni itp.

Sieć dróg „E” i pozostałych o znaczeniu międzynarodowym przedstawiono na mapie 2. Jest to sieć dość równomierna, obejmująca tereny wszystkich 49 województw. Poza tymi drogami leży tylko 5 miast wojewódzkich (Kalisz, Nowy Sącz, Płock, Sieradz, Wałbrzych), a w odległości kilku kilometrów od takiej drogi - Krosno. Drogi te przechodzą przez tereny 268 miast (32% ogólnej liczby miast) oraz 542 gmin wiejskich i miejsko-wiejskich (25% ich ogólnej liczby). W miastach i gminach przecinanych przez drogi o znaczeniu międzynarodowym mieszka około 20 mln osób (52% ludności Polski). Pozytywne i negatywne skutki ruchu międzynarodowego są więc odczuwane przez większość mieszkańców Polski.

Dokonany tu wybór dróg o znaczeniu międzynarodowym jest do pewnego stopnia subiektywny. Można wskazać i inne drogi, na których odbywa się ruch międzynarodowy, np. Świnoujście - Kamień Pomorski - Kołobrzeg - Koszalin, Krosno Odrzańskie - Gubin, Chabówka - Nowy Targ - Łysa Polana, czy Brzesko - Nowy Sącz - Piwniczna. Chodziło tu jednak o pewną selekcję dróg i wskazanie na szlaki o największym znaczeniu dla długodystansowych przewozów międzynarodowych.

3.3. Autostrady i drogi ekspresowe

Żywiolowy wzrost ruchu samochodowego wymaga budowy nowych dróg dostosowanych do masowego i bezkolizyjnego ruchu. Takimi drogami są autostrady i drogi ekspresowe, również dwujezdniowe, różniące się od autostrad tym, że przechodzą przez osiedla i mają jednopoziomowe skrzyżowania i przejścia dla pieszych.

Pod względem długości autostrad (około 250 km) Polska znajduje się blisko ostatniego miejsca wśród państw europejskich. Za autostrady uznano oficjalnie tylko 4 odcinki dróg:

- ponemiecką autostradę z Berlina na Śląsk na odcinku od okolic Bolesławca do Wrocławia,

- ponemiecką autostradę z Berlina do okolic Szczecina,

- nową autostradę z Krakowa do obwodnicy GOP-u,

- nową autostradę z Wrześni do Konina, odcinek przyszłej autostrady Poznań - Warszawa.

Nie uznano za autostrady następujących odcinków ponemieckich autostrad ze względu na brak jednej jezdni lub bezkolizyjnych skrzyżowań:

- odcinka autostrady śląskiej od granicy niemieckiej (Olszyna) do okolic Bolesławca,

- dalszego ciągu autostrady śląskiej od Wrocławia do Bytomia, przerwanego na terenie Opolszczyzny, obecnie uzupełnianego,

- autostrady z Elbląga do granicy rosyjskiej koło Braniewa.

Więcej od autostrad jest dróg ekspresowych. Budowano je zwłaszcza w latach siedemdziesiątych, kiedy następował szybki wzrost liczby samochodów. Większość dróg ekspresowych to odcinki podmiejskie w sąsiedztwie dużych miast, jak Warszawa - Grójec, Poznań - Września, Kraków - Myślenice, Wrocław - Oleśnica, obwodnica Trójmiasta, Szczecin - Goleniów. Jediną ukończoną trasą długodystansową jest szlak z Warszawy przez Piotrków

Trybunalski i Częstochowę do Katowic, mający przedłużenie do Bielska-Białej i Ustronia. Na odcinku od Piotrkowa Trybunalskiego do Częstochowy droga ta biegnie poza osiedlami i wyznacza trasę przyszłej autostrady Północ - Południe. To samo dotyczy ukończonego niedawno odcinka Piotrków Trybunalski - Tuszyń.

Mimo obecnego kryzysu ekonomicznego niezbędna jest dalsza budowa autostrad i dróg ekspresowych, ponieważ ułatwiają one przewozy, pozwalają skrócić czas jazdy, zmniejszyć zużycie paliwa i uciążliwość dla otoczenia dzięki trasowaniu poza osiedlami.

Polska stanowi obecnie zaporę dla szybkiego ruchu samochodowego w komunikacji międzynarodowej. Na granicy Polski kończą się autostrady biegnące z zachodniej Europy, a jedyna autostrada prowadząca w głąb kraju, na Górny Śląsk, nie ma na odcinku przygranicznym drugiej jezdni i dwupoziomowych skrzyżowań. Również autostrada z Kaliningradu do Elbląga, intensywnie budowana po stronie rosyjskiej, nie będzie miała przedłużenia po stronie polskiej, bo nie usunięto tu zniszczeń wojennych (m.in. brak jest mostu w pobliżu przejścia granicznego).

Brak autostrad może przynieść Polsce poważne straty gospodarcze, ponieważ rosnący obecnie szybko tranzyt samochodowy będzie omijał nasz kraj. Dla przewozów między Europą zachodnią i wschodnią dogodniejsza może okazać się droga przez Czechy i Słowację, gdzie istnieje już autostrada Praga - Bratysława, lub przez Węgry, autostradą Wiedeń - Budapeszt. Od północy można obejść Polskę linią promową Mukran - Kłajpeda. Dla przewozów południkowych, między Skandynawią i Europą południowo-wschodnią, dogodniejsze będą autostrady prowadzące przez Niemcy, zwłaszcza po zbudowaniu mostu między Szwecją i Danią ponad cieśniną Sund.

Pilna jest zwłaszcza budowa 3 najważniejszych autostrad tranzytowych przez terytorium Polski, nawiązujących do sieci autostrad w sąsiednich państwach. Są to następujące trasy:

Centralna autostrada równoleżnikowa od przejścia granicznego w Świecku (dokąd dochodzi autostrada niemiecka) przez Poznań, okolice Łodzi i Warszawę do granicy wschodniej w rejonie Brześcia. Ukończony jest tylko odcinek Września - Konin (około 50 km). Najpilniejsze byłoby zbudowanie odcinka między Warszawą i Łodzią (te dwa największe miasta Polski nie mają dobrego połączenia drogowego), a następnie odcinka Warszawa - Siedlce, aby oddzielić ruch dalekobieżny od podmiejskiego. Technicznie najłatwiejsze będzie zbudowanie odcinka zachodniego przez słabo zaludnioną Ziemię Lubuską.

Południowa autostrada równoleżnikowa od planowanego przejścia granicznego na północ od Zgorzelca do zejścia się z autostradą z Berlina w rejonie Chojnowa, następnie trasą tej autostrady przez okolice Legnicy, Wrocławia i Opola do Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, skąd istniejącą autostradą do Krakowa i dalej przez Tarnów, Rzeszów i okolice Przemyśla do granicy z Ukrainą. Z punktu widzenia obciążenia ruchem krajowym ta autostrada jest najpilniejsza, gdyż łączy 3 aglomeracje wielkomiejskie: górnośląską, krakowską i wrocławską. Jest też najbardziej zaawansowana: istnieje już na trasie od Chojnowa do okolic

Opola, następnie od Strzelc Opolskich do Gliwic i od Mysłowic do Krakowa. W budowie jest brakujący odcinek przez Opolszczyznę. Pilne jest ukończenie tego odcinka odciążającego Opole, budowa przejścia przez Górnośląski Okręg Przemysłowy, obwodnicy Krakowa i odcinka Kraków - Tarnów o bardzo dużym natężeniu ruchu.

Autostrada Północ - Południe od Gdańska przez Toruń, Łódź, Piotrków Trybunalski, Częstochowę i Górnośląski Okręg Przemysłowy do granicy z Czechami w rejonie Cieszyna. Ta autostrada jest fragmentem wielkiego projektu międzynarodowego, realizowanego pod egidą ONZ przez wiele państw; ma ona łączyć Europę Północną z wybrzeżami Adriatyku i Morza Czarnego, Grecją i Turcją. Kryzys ekonomiczny, który dotknął prawie wszystkie państwa tej strefy oraz wojna domowa w Jugosławii stawiają pod znakiem zapytania ukończenie tej budowy. Na Półwyspie Bałkańskim znaczna część tej autostrady już istnieje. W Polsce zbudowano tylko odcinek Tuszyn - Piotrków Trybunalski- Częstochowa, eksploatowany jako droga ekspresowa.

Ponadto rysują się jeszcze projekty 2 dalszych autostrad: zachodniej nadodrzańskiej i północnej nadbałtyckiej. Zachodnia autostrada, która miałaby biec od Świnoujścia przez Szczecin, Gorzów Wielkopolski i Zieloną Górę do Czech, służyłaby głównie tranzytowi między Skandynawią i Europą południowo-wschodnią; z punktu widzenia potrzeb krajowych jej budowa nie jest na razie konieczna. Pożądane byłoby jedynie przekształcenie drogi Goleniów - Świnoujście w ekspresową, aby ułatwić dojazd do portu promowego i przyciągnąć tu część ruchu, korzystającego obecnie z niemieckich linii promowych do Szwecji.

Północna autostrada nadbałtycka, proponowana przez niektóre kręgi „Via Baltica”, stała się aktualna po odzyskaniu niepodległości przez republiki nadbałtyckie i otwarciu dla cudzoziemców obwodu kaliningradzkiego. Projektowana przez Niemców przed wojną trasa przez Pojezierze Pomorskie, mimo wykonania już pewnych prac ziemnych, nie powinna być brana pod uwagę, gdyż przecina atrakcyjne tereny rekreacyjne i biegnie zdaleka od aktywnych ośrodków gospodarczych. Dla Polski korzystniejszy byłby przebieg od Szczecina wzdłuż wybrzeża przez Koszalin i Słupsk do Trójmiasta, stamtąd do Elbląga i dalej poniemiecką autostradą do Kaliningradu. Możliwy byłby też wariant w postaci odgałęzienia od autostrady centralnej w okolicy Poznania, z przebiegiem przez Bydgoszcz do Elbląga.

Budowa autostrad w Polsce, poza brakiem środków finansowych, natrafił na poważne przeszkody w postaci prywatnej własności ziemi, niezmiernego rozdrobnienia działek rolniczych i chaotycznej zabudowy poza zwartymi osiedlami, co będzie wymagało wielu wyburzeń, także niedawno wzniesionych budynków. Nie ułatwi tego nadmierna autonomia gmin i samowolne zmienianie planów zagospodarowania przestrzennego przez gminy. Konieczna jest ingerencja państwa i wyprzedzający wykup ziemi wzdłuż przyszłych autostrad.

4. SIEĆ KOLEJOWA

4.1. Układ linii

Sieć kolejowa powstała przeważnie w XIX w., w okresie gdy ziemie Polski należały do 3 państw zaborczych. Stąd też jej układ odzwierciedla ówczesne potrzeby i ciężenia. Główne linie biegną do stolic i metropolii państw zaborczych: Berlina, Wiednia, Sankt Petersburga i Moskwy. Ten układ, mniej przydatny dla przewozów krajowych, okazuje się pożyteczny dla współczesnych przewozów międzynarodowych i tranzytowych. Również pożyteczne dla tych celów okazuje się prostoliniowe trasowanie szlaków kolejowych, dotychczas krytykowane ze względu na pomijanie miast i lokalnych potrzeb.

Szczególnie dogodny jest układ kolejowy dla przewozów tranzytowych równoleżnikowych, z zachodu na wschód i północny wschód, a więc między zachodnią Europą a republikami byłego ZSRR. Tędy może także odbywać się tranzyt między zachodnią Europą a Dalekim Wschodem, aktualny po ukończeniu linii kolejowej przez Dżungarię, skracającej drogę do Chin.

Istnieje wiele wariantów tranzytu równoleżnikowego, możliwych do wykorzystania zależnie od położenia nadawcy i odbiorcy. Szczególnie wiele możliwości daje północna połowa naszego kraju, przez którą biegnie szereg linii równoległych. Oto 6 możliwych wariantów tranzytu do obwodu kaliningradzkiego i republik nadbałtyckich:

- Szczecin - Koszalin - Gdynia - Tczew - Elbląg - Braniewo,
- Szczecin - Szczecinek - Chojnice - Tczew - Elbląg - Braniewo,
- Kostrzyn - Piła - Chojnice - Tczew - Elbląg - Braniewo,
- Kostrzyn - Piła - Bydgoszcz - Tczew - Elbląg - Braniewo,
- Kostrzyn - Piła - Bydgoszcz - Toruń - Olsztyn - Skandawa,
- Kunowice - Poznań - Inowrocław - Toruń - Olsztyn - Skandawa.

Wybór tras przez środkową część kraju jest bardziej ograniczony. Właściwie istnieje tu tylko jedna dogodna trasa tranzytowa: Zbąszynek - Poznań - Kutno - Łowicz, rozgałęziająca się na zachodzie w Zbąszynku na linie do Kunowic (Frankfurtu nad Odrą) i Gubina. Od Łowicza na wschód biegną linie równoległe: przez Warszawę, służąca głównie ruchowi pasażerskiemu, oraz przez Skierniewice i Pilawę do Łukowa, stanowiąca objazd dla pociągów towarowych. W Warszawie następuje rozwidlenie głównej trasy na 2 kierunki: do Brześcia i Grodna. Kierunek do Grodna przez Małkinę, Białystok i Kuźnicę Białostocką ma odgałęzienie w Sokółce na Litwę przez Suwałki i Trakiszki. Kierunek do Brześcia ma odgałęzienie w Siedlcach do Baranowicz przez Czeremchę i Hajnówkę (z Czeremchy istnieje połączenie do Brześcia). Główna trasa do Moskwy biegnie przez Łuków, Terespol i Brześć. Można na nią wjechać także z południowej Polski przez Radom, Dęblin i Łuków.

Tranzyt ze środkowej Polski na Ukrainę może odbywać się linią Warszawa - Pilawa - Dęblin - Lublin - Chełm - Dorohusk. Tę linię można wykorzystać dla stworzenia alternatywnego szlaku równoleżnikowego na trasie Zasięki (Forst) - Żagań - Głogów - Leszno - Ostrów Wielkopolski - Łódź Chojny - Radom - Dęblin - Lublin - Dorohusk. Zachodnia część tej trasy wymaga jednak elektryfikacji i odbudowy drugiego toru.

Przez południową Polskę biegnie jedna główna linia kolejowa Wrocław - Opole - Katowice - Rzeszów - Przemyśl - Medyka, silnie obciążona krajowym ruchem towarowym. W kierunku zachodnim rozgałęzia się ona we Wrocławiu na kierunki do Rzepina i Legnicy, a w Legnicy na kierunki do Zasięków i Węglińca. Z Węglińca istnieją 2 przejścia graniczne do Niemiec: towarowe przez Bielawę Dolną i osobowo-towarowe przez Zgorzelec. Od Wrocławia na wschód istnieją równoległe linie po obu stronach Odry do Opola, a od Opola do Katowic linie przez Kędzierzyn lub Strzelce Opolskie. Od Katowic cały ruch skupia się na głównej trasie przez Kraków i Rzeszów do Przemyśla.

Pomocniczą rolę spełnia szerokotorowa Linia Hutniczo-Starkowa. Dzięki urządzeniu do przestawiania wagonów na inną szerokość toru w Sędziszowie może ona przewozić także wagony o wymiennym podwoziu. Równoległe do Linii Hutniczo-Starkowej biegnie nie wykorzystana do przewozów międzynarodowych linia Wrocław - Kluczbork - Lubliniec - Częstochowa - Kielce - Tarnobrzeg - Zamość - Hrubieszów, na której nie ma stacji przeładunkowej na szeroki tor.

Tranzyt południkowy jest bardziej ograniczony, ponieważ na północy jako przejścia graniczne wchodzi w rachubę tylko zespoły portów Szczecin - Świnoujście i Gdańsk - Gdynia. Ze Szczecina w głąb kraju bęgną tylko dwie linie kolejowe: przez Rzepin i Zieloną Górę do Wrocławia oraz przez Krzyż do Poznania. Z obu linii najdogodniejszy przejazd na południe prowadzi przez Międzyziesie koło Kłodzka lub Chałupki koło Raciborza. Trzeci wariant, od Zielonej Góry przez Węglińiec i Zawidów, wymaga elektryfikacji linii na południe od Zielonej Góry.

Z Gdańska i Gdyni na południe prowadzą 3 główne trasy:

- przez Bydgoszcz, Inowrocław, Poznań i Wrocław do Międzyziesia,
- przez Bydgoszcz, Inowrocław, magistralę węglową na Górny Śląsk, skąd przez Chałupki lub Zebrzydowice do Czech,

- przez Malbork, Iławę i Działdowo do Warszawy, skąd Centralną Magistralą Kolejową na Górny Śląsk i do Zebrzydowic.

Dla tranzytu skośnego NE-SW, z republik nadbałtyckich na południe Europy, najdogodniejszą trasą jest linia kolejowa Kuźnica (ew. Trakiszki) - Białystok - Warszawa - CMK - Katowice - Zebrzydowice.

Spośród postulatów uzupełnienia sieci kolejowej Polski warto wymienić dwa mające znaczenie dla usprawnienia tranzytu. Należałoby ukończyć linię Kielce - Tarnów przewidzianą już w Planie 6-letnim i doprowadzoną do Buska-Zdroju. Mogłaby ona stworzyć nowy ważny

szlak tranzytowy Warszawa - Radom - Kielce - Tarnów - Nowy Sącz - Muszyna. Drugim postulowanym uzupełnieniem jest odcinek Włoszczowice - Jędrzejów, zamykający budowę wielkiego szlaku równoleżnikowego z Zamojszczyzny na Górny Śląsk.

4.2. Stacje przeładunkowe

Osobliwością polskiego systemu kolejowego są wielkie stacje przeładunkowe na granicy wschodniej, na styku z szerokotorową siecią kolejową byłego ZSRR. Są to prawdopodobnie największe tego typu urządzenia na świecie, ponieważ przez inne granice, na których występuje różnica szerokości torów, nie odbywa się tak intensywny ruch towarowy i osobowy.

Dwa wielkie „suche porty”, Małaszewicze i Żurawica-Medyka, przeładują tyle towarów, co znane porty bałtyckie, Gdynia i Szczecin. Na innych liniach są mniejsze stacje przeładunkowe, zbudowane m.in. dla celów wojskowych w latach pięćdziesiątych.

W warunkach obecnego kryzysu ekonomicznego urządzenia przeładunkowe nie są w pełni wykorzystane, a miejscowe załogi częściowo bezrobotne. Należałoby wykorzystać fakt przeładunku towarów do ich przetwórstwa lub konfekcjonowania, np. przepakowywania opakowań hurtowych na detaliczne. Dałoby to pracę wielu mieszkańcom pasa nadgranicznego i stworzyłoby szansę rozwoju tego ubogiego regionu. Przykładem powinna być aktywność portów morskich, które żyją w dużym stopniu z przetwarzania przeładowywanych tam towarów.

Szansa na taki rozwój wzrasta dzięki ukończeniu nowej linii kolejowej z Chin, biegnącej przez Kazachstan i Dżungarię. Powinno się szybko zainteresować tą drogą przewozu przedsiębiorstwa chińskie, koreańskie, japońskie i z Hongkongu, aby uprzedzić ewentualne inicjatywy innych państw.

4.3. Organizacja ruchu

Na mapach 3 i 4 pokazano trasy pociągów międzynarodowych kursujących w 1992/93 r. przez Polskę lub z Polski. Uderza duża koncentracja ruchu na niewielu liniach, mała liczba pociągów na innych trasach i rozległe połączenie kraju bez połączeń międzynarodowych. Co prawda sieć pociągów pasażerskich uzupełniają teraz międzynarodowe linie autobusowe, ale koncentrują się one również na głównych trasach wybiegających z wielkich miast.

Największy pasażerski potok międzynarodowy biegnie równoleżnikową trasą Frankfurt nad Odrą - Rzepin - Poznań - Warszawa - Terespol - Brześć, przy czym w połowie są to pociągi tranzytowe z Europy Zachodniej do Rosji i innych republik byłego ZSRR. Pociągi te złożone są głównie z wagonów kolei radzieckich, które docierają do wszystkich ważniejszych stolic europejskich.

Druga ważna oś tranzytowa to kierunek NE-SW, obsługiwany na trasie Warszawa - Białystok - Grodno - Wilno - Sankt Petersburg (z odgałęzzeniami do Rygi i Talina) przez wagony radzieckie i polskie, a w kierunku południowo-zachodnim, do Pragi, Wiednia, Budapesztu i innych stolic południowo-europejskich, przez pociągi polskie z taborem mieszanym, należącym do różnych państw.

Trzecia oś z intensywnym ruchem międzynarodowym biegnie ze Zgorzelca przez Wrocław i Katowice do Krakowa. Większa liczba pociągów jest tu uzasadniona kontaktami ludności Śląska z Niemcami.

Charakterystyczna jest duża liczba pociągów przygranicznych, kursujących do sąsiedniego państwa ze stacji granicznej. Jest to niedogodne dla pasażerów, zmuszonych do przesiadki. W 1992 r. uruchomiono już więcej pociągów z głębi kraju, m.in. z Gdyni do Kaliningradu i z Warszawy do Szesztokai.

Odczuwa się brak niektórych połączeń dalekobieżnych, które uzupełniłyby obecną sieć, np. Warszawa - Olsztyn - Kaliningrad; Bydgoszcz - Pila - Kostrzyn - Berlin; Poznań - Gubin - Cottbus; Gdańsk - Warszawa - Brześć (i ew. dalej do Kijowa lub Odessy). Niektóre istniejące wcześniej pociągi międzynarodowe zlikwidowano, np. Olsztyn - Szczecin - Berlin; Gdańsk - Warszawa - Budapeszt; Katowice - Kłodzko - Jelenia Góra - Berlin; Zakopane - Nowy Sącz - Budapeszt.

Poza trasami pociągów międzynarodowych znajduje się 11 miast wojewódzkich, w tym tak znany ośrodek kulturalny i turystyczny, jak Toruń. Ożywienie międzynarodowego ruchu pasażerskiego zależy od pociągnięć organizacyjnych i taryfowych. Takim pociągnięciem mogłoby być wprowadzenie pociągów turystycznych, zapewniających uczestnikom przejazd, nocleg, wyżywienie i zwiedzanie. Spadek frekwencji w pociągach międzynarodowych, mimo ogólnego wzrostu wyjazdów za granicę, jest wynikiem wprowadzenia taryfy międzynarodowej o wielokrotnie wyższych stawkach opłat za tę samą odległość (także w kraju) w porównaniu z taryfą krajową. Obniżka tych opłat i likwidacja niekoncesjonowanych linii autobusowych powinna przyczynić się do wzrostu liczby pasażerów w pociągach i zwiększenia wpływów PKP.

5. ZAGOSPODAROWANIE TRAS KOMUNIKACYJNYCH

5.1. Wyposażenie techniczne

Znaczna część sieci drogowej i większość linii kolejowych powstała w XIX w., na innym etapie rozwoju techniki, dla pojazdów innego rodzaju. Intensywność ruchu była wtedy znacznie mniejsza, podobnie jak gęstość zaludnienia i zabudowy. Dwupasmowa droga o nawierzchni tłuczniowej, żwirowej lub bruku, bez poboczy, wystarczała wolno poruszającym się pojazdom konnym i jeźdźcom. Nie było żadnych dodatkowych instalacji technicznych dla obsługi ruchu.

Obecnie, wobec żywiołowego narastania ruchu samochodowego, konieczne jest wyposażenie dróg w różne urządzenia poprawiające płynność i bezpieczeństwo ruchu. W ciągu 21 lat, 1971-1991, liczba samochodów w Polsce wzrosła ponad 8 - krotnie, podczas gdy sieć

drogowa i uliczna uległa tylko nieznacznej rozbudowie. Stąd częste obecnie zatory komunikacyjne i chaos uliczny w wielkich miastach. Konieczne jest poszerzenie wielu dróg, przynajmniej na odcinkach podmiejskich. Jako rozwiązanie zastępcze na trasach pozamiejskich można wprowadzić dodatkowe, kilkusetmetrowe pasy ruchu do wyprzedzania powolnych pojazdów (samochodów ciężarowych, ciągników, maszyn rolniczych).

Wzrosła liczba punktów kolizyjnych, gdzie spotykają się potoki pojazdów z różnych kierunków. Niezbędna jest więc instalacja dodatkowych urządzeń sygnalizacji świetlnej, także poza miastami. W porach nasilonego ruchu pożądane byłyby częstsze dyżury patroli policyjnych na ważniejszych skrzyżowaniach i elastyczne kierowanie ruchem przez policjantów. Bardzo źle jest wyposażenie dróg w aparaty telefoniczne, co uniemożliwia wezwanie pogotowia technicznego, policji lub karetki pogotowia ratunkowego w razie awarii lub wypadku.

Niezbędnym elementem wyposażenia dróg samochodowych są stacje paliw. Do niedawna ich liczba była zbyt mała, efektem czego były częste kolejki samochodowe przed stacjami i wynikające stąd straty czasu. Dopiero wyzwolenie inicjatywy prywatnej i złamanie monopolu CPN spowodowało podjęcie budowy wielu stacji, zwłaszcza przy drogach międzynarodowych. Bodźcem do budowy stacji paliw są wysokie zyski osiągane w obrocie paliwami płynnymi. Inwestorami są zarówno osoby prywatne jak i międzynarodowe koncerny naftowe. Rozmieszczenie stacji paliw na tle sieci dróg o znaczeniu międzynarodowym pokazano na mapie 5. W międzyczasie gęstość stacji znacznie wzrosła.

Polskie stacje benzynowe odbiegają jednak standardem wyposażenia od stacji w zachodniej Europie. Brak w nich często benzyny bezołowiowej, coraz popularniejszej za granicą, brak także toalet, małej gastronomii i warsztatów usuwających drobne uszkodzenia. Prywatnych warsztatów samochodowych jest wprawdzie coraz więcej, ale skupiają się one zwłaszcza na obrzeżach wielkich miast, nieraz poza siecią głównych dróg samochodowych.

Aby uniknąć chaotycznej budowy konkurujących ze sobą stacji paliw, należałoby opracować kompleksowy plan zagospodarowania dróg międzynarodowych i autostrad, przewidujący duże centra obsługowe rozmieszczone co kilkadziesiąt kilometrów, wyposażone we wszystkie typy usług potrzebne podróżującym.

5.2. Zagospodarowanie turystyczne

Otwarcie granic państwowych i zniesienie wiz owocuje m.in. wzrostem ruchu turystycznego. Jego rozwój należy popierać, ponieważ jest to jeden z najtańszych sposobów pozyskiwania dewiz, zalecany Polsce m.in. przez ekspertów międzynarodowych. Jak dotąd, Polska nie wykorzystuje w pełni swoich walorów krajoobrazowych i wypoczynkowych, uzyskując niewielkie dochody z turystyki.

Turystyka wymaga jednak zagospodarowania tras komunikacyjnych z punktu widzenia potrzeb turystów zagranicznych. Ci przybywają głównie samochodami (osobowymi i autokarami), toteż najważniejsze jest wyposażenie dróg samochodowych. Według danych z 1991 r. aż 86% cudzoziemców odwiedzających Polskę korzysta z przejść drogowych (w tej liczbie zawiera się także masowy ruch pieszy w podzielonych granicą miastach). Najbardziej potrzebne są obiekty noclegowe, gastronomiczne i przydrożne parkingi. O stacjach paliw była już mowa wyżej.

Pod względem wyposażenia w obiekty noclegowe Polska znajduje się na jednym z ostatnich miejsc w Europie, w dodatku sytuacja pogarsza się, jeśli wierzyć oficjalnej statystyce. Liczba miejsc noclegowych w okresie 1980-1991 zmalała o 22,5%, w tym użytkowanych całorocznie o 29%. Szczególnie duży spadek liczby miejsc odnotowano w kategoriach domów wycieczkowych (o 41%), schronisk młodzieżowych (o 30%) i kempingów (o 23%). Największy statystyczny ubytek wykazały kwatery prywatne (z 212 tys. do 41,5 tys. miejsc), co jednak z pewnością nie odpowiada prawdzie, a wynika tylko z wycofania kwater z rejestrów biur turystycznych.

Liczba miejsc w hotelach wzrosła w tym czasie o 17%, ale jest nadal skromna w porównaniu z zagranicą. Budowano głównie luksusowe hotele w największych miastach, podczas gdy malała liczba obiektów niższych kategorii (domów wycieczkowych, schronisk młodzieżowych, kempingów), co ogranicza ruch turystyczny osób o niższych dochodach i młodzieży. Jednym z efektów tej polityki jest koczowanie cudzoziemców na dworcach i dzikich biwakach.

Na mapie 6 pokazano rozmieszczenie turystycznych obiektów noclegowych (hotelu, moteli, pensjonatów, domów wycieczkowych, schronisk), bez kwater prywatnych, ośrodków wczasowych i obiektów sezonowych. Jak widać, rozmieszczenie to jest niezależne od sieci dróg międzynarodowych, wzdłuż których brak często jakiegokolwiek obiektu noclegowego na długich odcinkach. Budowane obecnie prywatne zajazdy są zwykle małe i często usytuowane w mało atrakcyjnych punktach. Kwatery prywatne są zwykle nie oznaczone i dopiero ostatnio pojawiają się na nich tabliczki informujące o pokojach gościnnych (zwykle w języku niemieckim „Zimmer Frei”).

Szybszy jest rozwój przydrożnej gastronomii, która nie wymaga większych prac budowlanych. Razi jednak prymitywizm tych obiektów, są to często kioski, małe pawilony lub wysłużone autobusy, w których serwuje się najprostsze dania, jednakowe w całym kraju, przy czym konsumpcja odbywa się często pod gołym niebem, a nawet na stojąco (brak stolików i krzeseł). Nie widać prób wprowadzenia regionalnych potraw ani regionalnej architektury.

Z obiektami noclegowymi i gastronomicznymi powinny być związane przydrożne parkingi. W rzeczywistości ich rozmieszczenie jest inne, są one bowiem budowane najczęściej przez zarządy lasów państwowych na terenach leśnych, podczas gdy zajazdy i placówki gastronomiczne powstają na działkach prywatnych poza lasami. Parkingi śródleśne służą

wypoczynkowi podróżnych, są zwykle wyposażone w stoliki i ławki, czasem w wiaty, ale zazwyczaj nie ma tam gastronomii ani miejsc noclegowych. Najbardziej żenujące jest wyposażenie sanitarne. Jeśli w ogóle jest toaleta, to ogranicza się do suchego ustępu, zwykle brudnego, nie sprzątanego i nie dezynfekowanego, który odstrasza swoim wyglądem i zapachem. Nic dziwnego, że otoczenie takiego parkingu jest silnie zanieczyszczone. Zwykle nie ma też ujęcia wody i możliwości umycia się. Również prymitywne obiekty gastronomiczne nie dysponują toaletami i umywalniami.

5.3. Atrakcyjność krajoznawcza

Turyści zagraniczni są zainteresowani obiektami krajoznawczymi i starają się tak kształtować trasy swoich podróży, aby zobaczyć ich jak najwięcej. Polska posiada wiele obiektów krajoznawczych, zarówno przyrodniczych, jak wybrzeże morskie, jeziora, wydmy, doliny rzek, skałki, jaskinie, wysokie góry, jak i antropogenicznych, stworzonych w ciągu 10 wieków istnienia państwa polskiego, np. zabytkowe zamki, pałace, kościoły, obwarowania, kamienice, chałupy wiejskie, muzea i skanseny. Na mapie 7 pokazano rozmieszczenie około 500 obiektów krajoznawczych o znaczeniu międzynarodowym lub krajowym (poszczególne sygnatury oznaczają miejscowości lub obiekty poza miejscowościami, zróżnicowane wielkościami zależnie od atrakcyjności lub wartości historycznej danego obiektu).

Obiekty krajoznawcze są rozmieszczone na terenie całego kraju, we wszystkich województwach. Większość leży jednak nie przy trasach międzynarodowych, lecz przy bocznych drogach i jest trudniej dostępna. Główne drogi tranzytowe są nawet wyjątkowo ubogie w atrakcyjne obiekty, poza największymi miastami. Korzystający z tych dróg mogą odnieść wrażenie, że Polska jest krajem mało ciekawym, zwłaszcza że drogi te biegną przeważnie przez monotonne równiny, z dala od gór, wyżyn, morza i jezior.

Dlatego należałoby zainteresować turystów w większym stopniu obiektami leżącymi w pobliżu tych dróg, umieszczając odpowiednie informacje na tablicach przydrożnych, w prospektach i na mapach. Analogicznie jak w niektórych innych państwach, przed miejscowościami powinny pojawiać się tablice z informacjami krajoznawczymi w językach polskim i angielskim, a w samych miejscowościach drogowskazy do cenniejszych obiektów. Również drogowskazy powinny kierować turystów na boczne drogi, do obiektów położonych na uboczu. Na stacjach paliw powinny być dostępne bezpłatne prospekty informacyjne o osobliwościach danego regionu, wraz ze szkicem ułatwiającym dojazd do nich.

Przewodniki po Polsce, prospekty i mapy powinny informować o obiektach krajoznawczych położonych z dala od głównych dróg i zachęcać do ich odwiedzenia. Należałoby propagować alternatywne trasy przejazdu między większymi miastami, prowadzące przez ciekawsze miejscowości, choć nieco dłuższe. Ich zaletą może być mniejsze natężenie ruchu, co pozwala na swobodniejszą jazdę.

Ze względów krajoznawczych parkingi przydrożne powinny być lokalizowane nie tylko w lasach ale także w terenie otwartym, w miejscach o rozległym widoku i atrakcyjnym krajobrazie. Do punktów widokowych położonych poza drogami powinny kierować zachęcające drogowskazy.

5.4. Estetyka tras komunikacyjnych

Podróżni przejeżdżający przez nasz kraj wyrabiają sobie opinię na podstawie tego co widzą. Opinie te są potem przekazywane innym poprzez listy, artykuły, książki i relacje ustne. Są one dla czytelników i słuchaczy bardziej wiarygodne, niż opisy polskich autorów z natury rzeczy eksponujących pozytywne cechy naszego kraju. Dlatego należy dokładać starań, aby wrażenia cudzoziemców w Polsce były jak najbardziej pozytywne.

Na wrażenia te silnie wpływa estetyka krajobrazu, zabudowy i wszystkich elementów zagospodarowania wzdłuż tras komunikacyjnych. Czynnikiem ten nie jest doceniany w naszym społeczeństwie, o czym świadczy wygląd osiedli i otoczenia dróg. Powojenne budownictwo nie cechuje się walorami estetycznymi, zarówno monotonne bloki betonowe w miastach jak i wiejskie „wille” w kształcie sześcianów, zbudowane z pustaków, rażą w porównaniu z dawną stylową, regionalnie zróżnicowaną architekturą.

Jeszcze bardziej przykre wrażenie sprawia zaniedbanie wielu budynków: odpadające tynki, dziurawe dachy, wyłamane bramy, okna zabite dyktą lub deskami. Budynki przeznaczone do rozbioru stoją latami przy głównych drogach. Nie dba się o odnowienie elewacji, chociażby tylko wzdłuż głównych dróg z ruchem międzynarodowym. To samo można powiedzieć o walących się płotach, przekrzywionych słupach, latarniach i drogowskazach, zdewastowanych budynkach telefonicznych itp. Nie lepiej przedstawiają się tereny zielone ze zdeptanymi trawnikami, połamanymi drzewami i ławkami, przewróconymi koszami na śmieci.

Poza miejscowościami rażą stojące przy drogach tablice reklamowe, często nieestetyczne i wypłowiałe, nadmiar słupów (każda linia energetyczna, telefoniczna i inna jest prowadzona oddzielnie, odmienną trasą) i zaśmiecone pobocza dróg.

Jeszcze gorzej wyglądają osiedla od strony torów kolejowych, bowiem domostwa odwracają się do nich tyłem, ukazując brzydotę zaplecza. Z pociągu widać więc różne szopy, szpetne garaże, ustępy z szambami, wysypiska śmieci itp. Na samych terenach kolejowych stoją opuszczone budynki stacyjne, z reguły szybko dewastowane, na bocznych torach przeznaczone do złomowania zniszczone wagony kolejowe, obok torów leżą sterty żelastwa, niepotrzebne szyny i podkłady oraz wyrzucane z pociągów butelki, puszki i inne opakowania. Pasażer pociągu odnosi więc jak najgorsze wrażenie z przejazdu przez Polskę.

Deprymujące są napotykanie wszędzie śmieci, w tym upowszechniane obecnie opakowania jednorazowe (puszki po piwie, kartony po napojach, plastikowe butelki). Nie widać, aby ktoś sprzątał pobocza dróg lub pas lasu wzdłuż drogi, gdzie często można znaleźć dzikie wysypiska odpadów z pobliskich wsi lub zakładów produkcyjnych. Nie brakuje przy tym rąk do pracy,

prawie w każdej miejscowości można napotkać stojące beczynnie gromady mężczyzn.

W rezultacie turyści odwiedzający Polskę odnoszą przykre wrażenia i nie sprzyja to promocji turystyki z bogatszych i zadbanych krajów, na której nam najbardziej zależy. Zamiast nich przybywają do Polski przybysze ze wschodniej i południowo-wschodniej Europy, którzy przyczyniają się do dalszego zaśmiecania terenu.

6. PODSUMOWANIE

Najważniejsze wnioski wypływające z powyższych rozważań można streścić następująco:

1. Międzynarodowy ruch samochodowy, wykazujący nadmierną koncentrację na niewielu drogach i przejściach granicznych, należy zdeglomerować na większą liczbę dróg i przejść granicznych.

2. W tym celu należy otworzyć więcej przejść granicznych, pilne jest otwarcie dla ruchu międzynarodowego większej liczby dróg dostępnych obecnie tylko dla obywateli Polski i graniczących z nią państw lub dla ruchu służbowego.

3. Na najbardziej obciążonych ruchem przejściach granicznych (Świecko, Olszyna, Terespol, Medyka) trzeba usprawnić odprawę graniczną przez zwiększenie obsady służb celnych i ewentualnie wybudowanie nowych terminali dla samochodów ciężarowych.

4. Konieczna jest dalsza budowa autostrad, w pierwszej kolejności A 2 (Świecko - Poznań - Warszawa - Brześć) i A 4 (Zgorzelec - Wrocław - Kraków - Przemyśl), w drugiej kolejności A 1 (Gdańsk - Łódź - Cieszyn).

5. Bardzo pożądane jest przeniesienie części ruchu samochodowego na kolej przez wprowadzenie pociągów przewożących samochody ciężarowe, zwłaszcza w relacji wschód - zachód i zachód - wschód.

6. Dla usprawnienia międzynarodowego ruchu osobowego pożądane byłoby uruchomienie dodatkowych pociągów dalekobieżnych (np. Warszawa - Lwów i Warszawa - Kaliningrad) i lokalnych w rejonach turystycznych (Sudety, Karpaty).

7. Dla żeglugi śródlądowej najważniejsze jest wykorzystanie dolnej Odry jako drogi wodnej między Berlinem i portem szczecińskim.

8. W porozumieniu z Rosją Zalew Wiślany powinien być udostępniony dla żeglugi do Elbląga i lokalnej żeglugi turystycznej między Elblągiem i Kaliningradem.

9. Prowincjonalne porty lotnicze powinny być wykorzystane do lotów międzynarodowych, również do tych celów można zaadaptować niektóre lotniska wojskowe.

10. Przy stacjach przeładunkowych na granicy wschodniej należy promować rozwój przetwórstwa, magazynowania i konfekcjonowania. Lądową drogą kolejową należy zainteresować firmy dalekowschodnie.

11. Większą wagę powinno się przywiązywać do zagospodarowania głównych dróg o znaczeniu międzynarodowym i poprawy ich estetyki. To ostatnie dotyczy również tras kolejowych.

POLISH TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN RELATION TO THE POLITICAL
AND ECONOMIC CHANGES IN CENTRAL AND EASTERN EUROPE

summary

Political and economic changes in Central and Eastern Europe exert a considerable influence on Polish transport system. The links between former socialist states of COMECON became loose, while the cooperation with western countries is growing. The mass transports of raw materials by railways from Soviet Union to East Germany were replaced by general cargo hauled on trucks. The extension of private economy and small business contributed to the development of automobile traffic while railways lost many of their customers.

The situation of Poland between Western and Eastern Europe is convenient for international transit. Polish borders are crossed by about 200 highways, but only 41 of them are open to international traffic. The automobile traffic is growing very rapidly, in the period 1989-1992 the number of vehicles passing the borders of Poland increased fivefold. This has resulted in long car lines at the customs points. Most traffic is concentrated on the western border.

Poland has only few motorways. The western motorways from Germany have no extension on the Polish territory. Three main motorways crossing Poland are considered in the actual road planning:

- A 1 from Gdańsk through Toruń, Łódź, Częstochowa and Katowice to the Czech border near Ostrava,
- A 2 from Frankfurt an der Oder through Poznań, Łódź and Warsaw to the Belorussian border near Brest,
- A 4 from Görlitz through Wrocław, Katowice and Kraków to the Ukrainian border near Przemyśl.

The railway system in Poland is well developed though many secondary lines have been closed recently. Numerous railways cross Poland providing especially convenient East-West connections. The main obstacle is the difference in track gauge between the European and former Soviet railways. Therefore on the Polish Eastern border huge trans-shipment stations were constructed. In the past 78 railways crossed the present border of Poland. Nowadays only 40 have remained open, 20 of which are used by passenger trains. Railway traffic is declining, and that concerns both passenger and goods transports. The newly opened railway from Kazakhstan to China may promote land transports between Europe and Far East countries, competitive to the much longer sea route.

Unfortunately, there is no inland waterway accessible for ships between Central and Eastern Europe across Poland. Important are the air routes crossing Poland; the Warsaw airport is the most significant between the European Common Market countries and the territory of the previous Soviet Union with regular lines to 33 countries.

**Wymagania techniczne
stawiane pracom składanym do druku w „Zeszytach IGiPZ PAN”**

Teksty na dyskietkach muszą spełniać następujące warunki:

1. Zapis w kodach ASCII (większość edytorów ma możliwość eksportu do ASCII; wykluczamy edytor Chi-Writer dla tekstów polskich) z rozszerzeniem TXT, np. BAZA.TXT.
 2. Pojedyncza interlinia.
 3. Bez wcięć akapitowych, przenoszenia wyrazów, wyrównywania prawego marginesu.
 4. Paragrafy (akapity) rozdzielone jedną linią wolną.
 5. Tekst gładki, bez wyróżnień (tj. pogrubień, podkreśleń, subskryptów itp.).
 6. Podanie jedynie podpisów rysunków i tabel.
 7. Miejsca, w których występują wzory, zaznaczyć w nawiasach; same wzory osobno na wydruku lub na kartce.
 8. Tabele oraz rysunki przygotowane za pomocą innych programów (np. LOTUS) należy umieścić w osobnym pliku o stosownym rozszerzeniu (np. KOŁO.PIC dla rysunków z LOTUSA).
- Wydruk dołączony do dyskietki powinien być wydrukowany z podwójną interlinią oraz zawierać wymiary rycin i tabel.

Informacje dla autorów

"Zeszyty IGiPZ PAN" wychodzą w standardowym nakładzie 120 egzemplarzy (w tym 15 autorskich).

Bieżące numery publikacji IGiPZ PAN rozprowadza ORWN, Pałac Kultury i Nauki, Warszawa.

Numery wcześniejsze są do nabycia w Dziale Wymiany Biblioteki ul. Krakowskie Przedmieście 30, 00-927 Warszawa, w godz. od 9 do 15.

Zeszyty Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN

1992

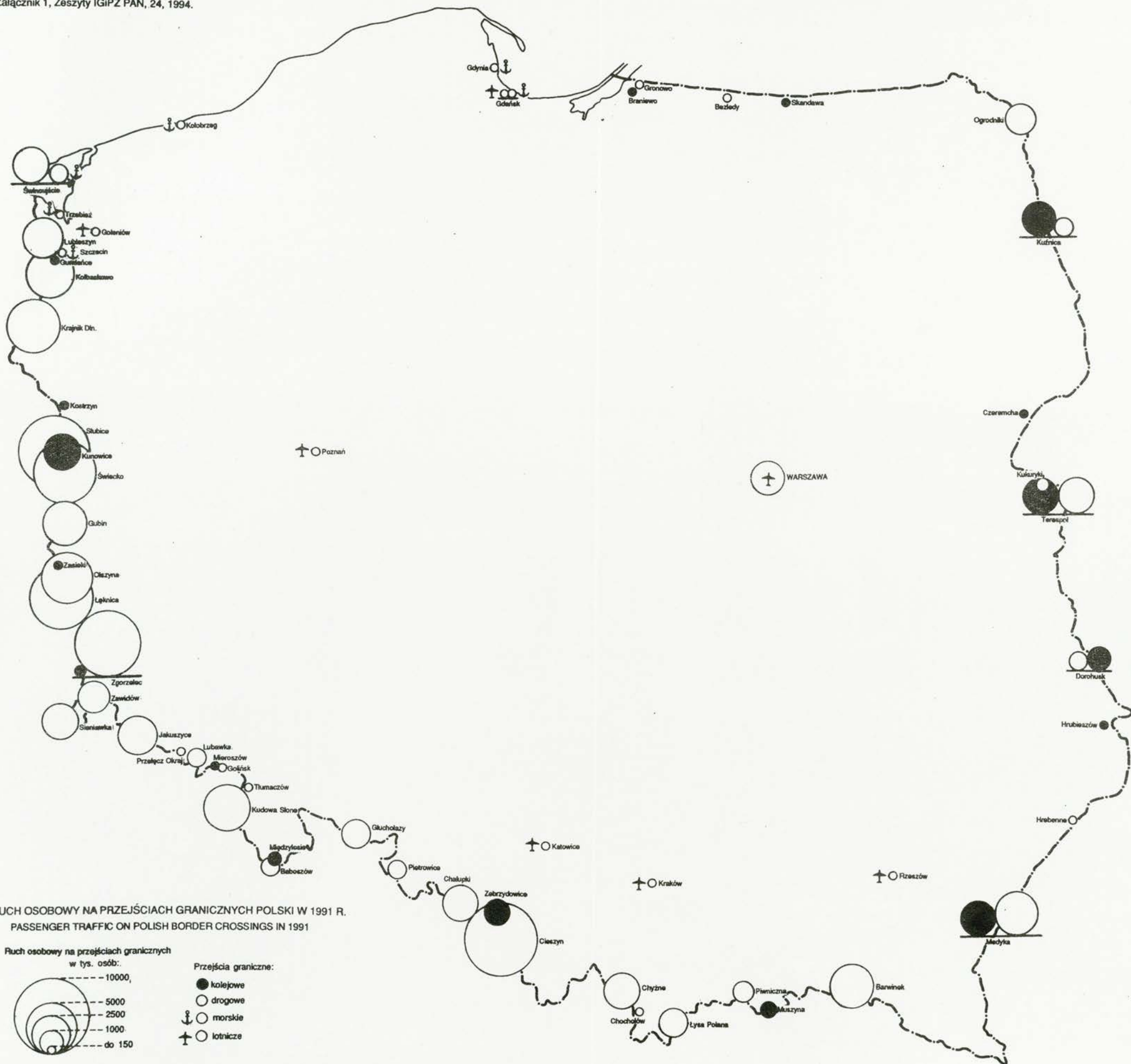
5. K. BŁAŻEJCZYK, B. KRAWCZYK, J. SKOCZEK - **Badania topoklimatyczne i mikroklimatyczne w różnych strefach klimatycznych.**
6. T. KOZŁOWSKA-SZCZĘSNA - **Uwagi o metodach badań klimatu miast;**
K. BŁAŻEJCZYK - **Wpływ urbanizacji na lokalne warunki bioklimatyczne;**
J. PIWOWARCZYK - **Wpływ rzeźby terenu na bezpośrednie promieniowanie słoneczne w Zakopanem.**
7. R. SZCZĘSNY - **Produktywność ziemi w rolnictwie indywidualnym w Polsce.**
Przestrzenne zróżnicowanie i przemiany w latach 1938-1988;
W. STOLA, R. SZCZĘSNY - **Funkcje podstawowe gmin a typy rolnictwa indywidualnego.**
8. K. BŁAŻEJCZYK - **Bioklimatyczna analiza warunków pogodowych w Polsce.**
9. B. GŁĘBOCKI - **Organizacja przestrzenna rolnictwa indywidualnego w gminie Wolsztyn;**
W. TYSZKIEWICZ, K. ZELENSKY - **Typy rolnictwa uspołecznionego Słowacji.**
10. A. WERWICKI - **Zatrudnienie w usługach wybranych krajów środkowoeuropejskich pod koniec nakazowo-rozdziałowego systemu gospodarczego;**
Rozwój usług rynkowych w wybranych krajach środkowoeuropejskich w ostatniej dekadzie istnienia nakazowo-rozdziałowego systemu gospodarczego.
11. S. MISZTAŁ - **Przemiany strukturalne w przemyśle aglomeracji warszawskiej.**

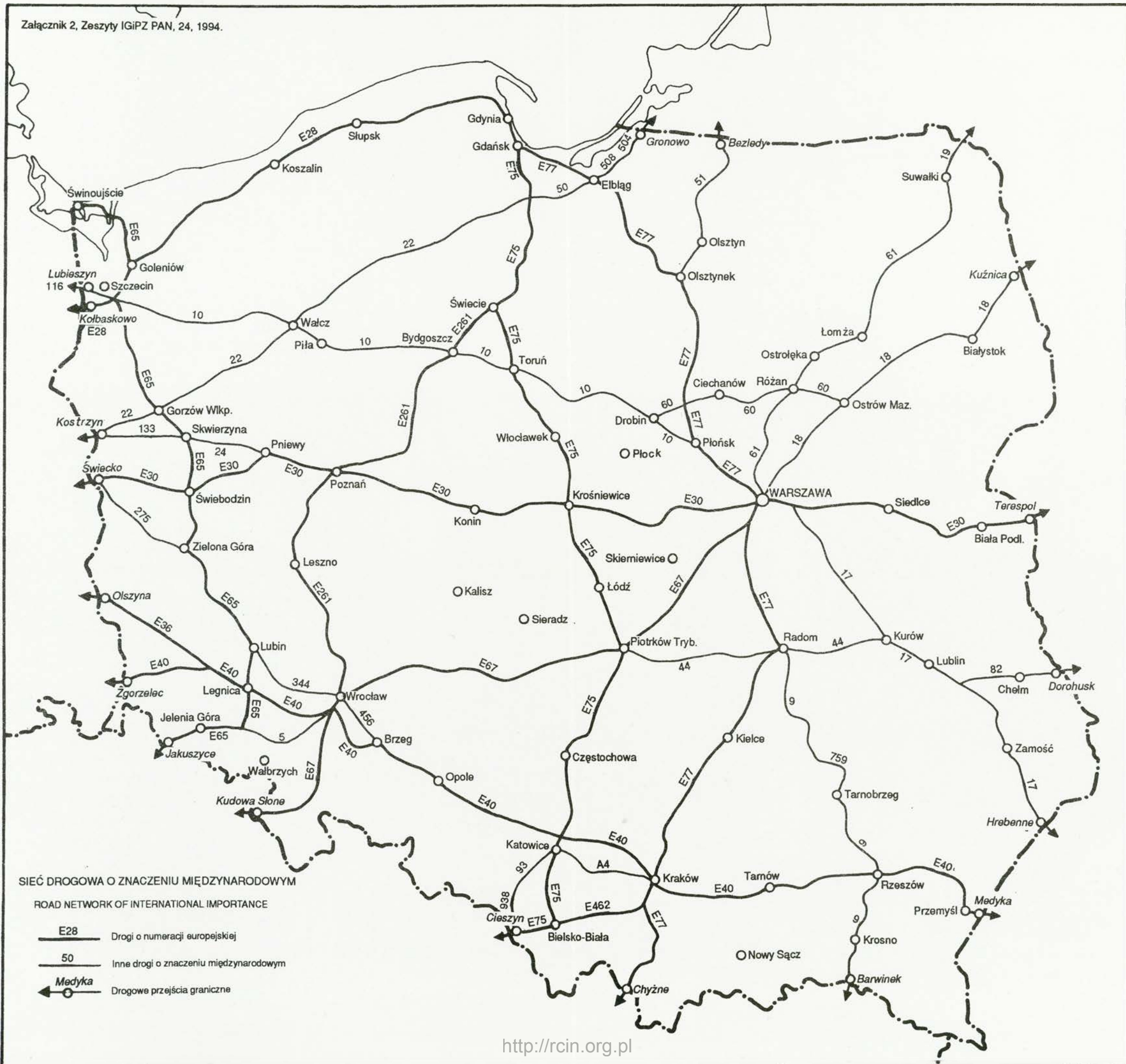
1993

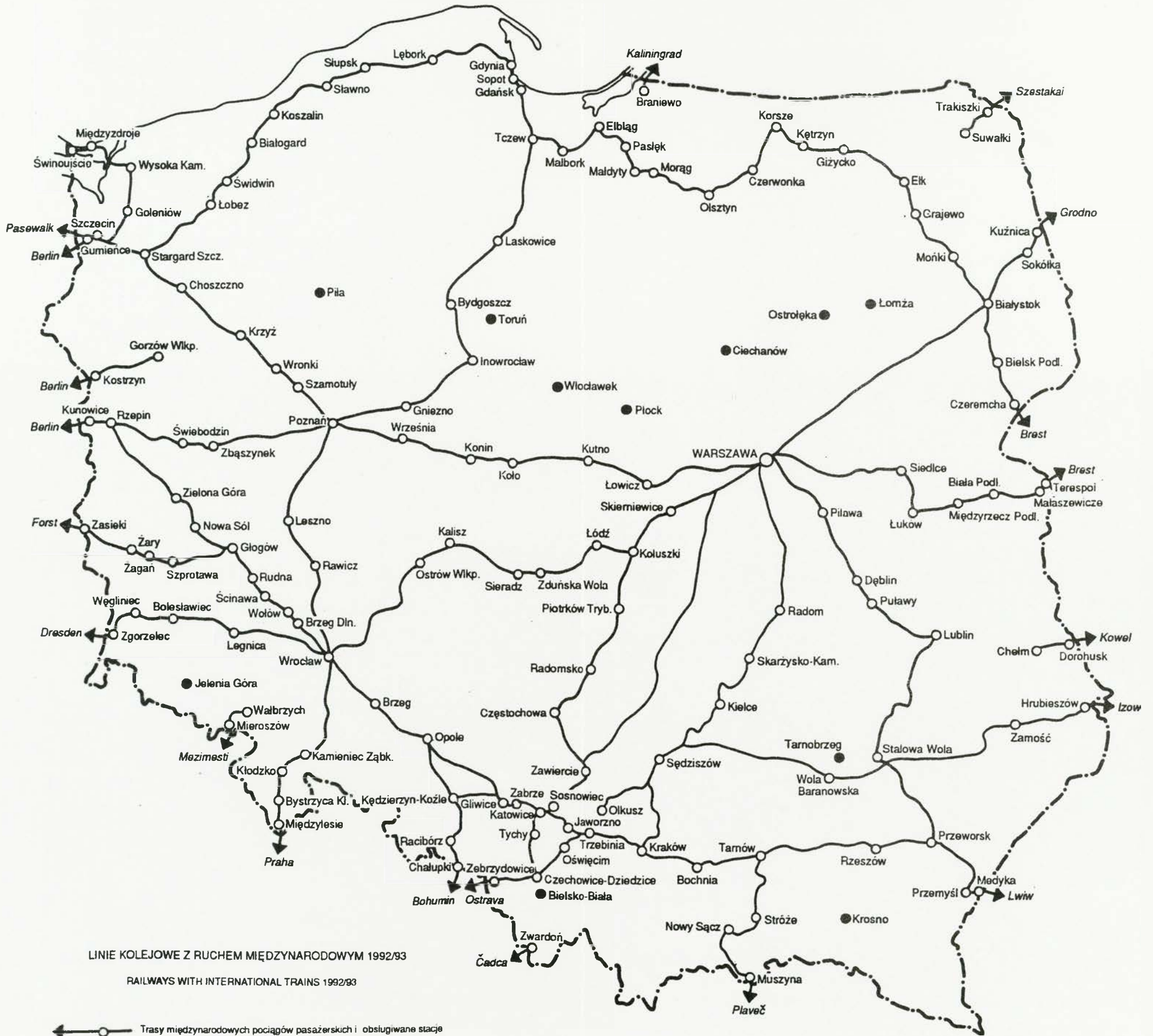
12. Z. BABIŃSKI - **Stopień wodny Ciechocinek i jego zbiornik Nieszawa - prognoza zmian środowiska geograficznego;**
P. GIERSZEWSKI - **Denudacja chemiczna w zlewni Rudy.**
13. A. GAWRYSZEWSKI - **Struktura przestrzenna zatrudnienia i bezrobocia w Polsce, 1990-1992.**
14. M. SOBCZYŃSKI - **Trwałość dawnych granic państwowych w krajobrazie kulturowym Polski.**
15. P. KORCELLI, A. GAWRYSZEWSKI, E. IWANICKA-LYRA, A. MUZIOL-WĘCŁAWOWICZ, A. POTRYKOWSKA,
M. POTRYKOWSKI, Z. RYKIEL - **Program rozwoju Warszawy - synteza.**
16. T. GERLACH, M. KRYSOWSKA-IWASZKIEWICZ, K. SZCZEPANEK, M.F. PAZDUR - **Nowe dane o pokrywie karpackiej odmiany lessów w Humniskach koło Brzozowa.**
17. R. SZCZĘSNY - **Poziom produkcji towarowej rolnictwa indywidualnego w Polsce.**
Przestrzenne zróżnicowanie i przemiany w latach 1960 - 1988.
18. T. KOZŁOWSKA-SZCZĘSNA, D. LIMANÓWKA, T. NIEDŹWIEDŹ, Z. USTRNUL, S. PACZOS
- **Charakterystyka termiczna Polski.**
19. R. SZCZĘSNY - **Zróżnicowanie produkcji rolnictwa polskiego w aspekcie gospodarki żywnościowej w 1990r.**
20. A. WOŚ - **Regiony klimatyczne Polski w świetle częstości występowania różnych typów pogody.**

1994

21. A. WERWICKI - **Sfera usług społeczno-kulturalnych w wybranych krajach środkowoeuropejskich w ostatniej dekadzie istnienia nakazowo-rozdziałowego systemu gospodarczego (1980-1989);**
Potencjały naukowe w Polsce w 1990 roku i ich rozmieszczenie.
22. E. NOWOSIELSKA - **Sfera usług w badaniach geograficznych. Główne tendencje rozwojowe ostatniego dwudziestolecia i aktualne problemy badawcze.**



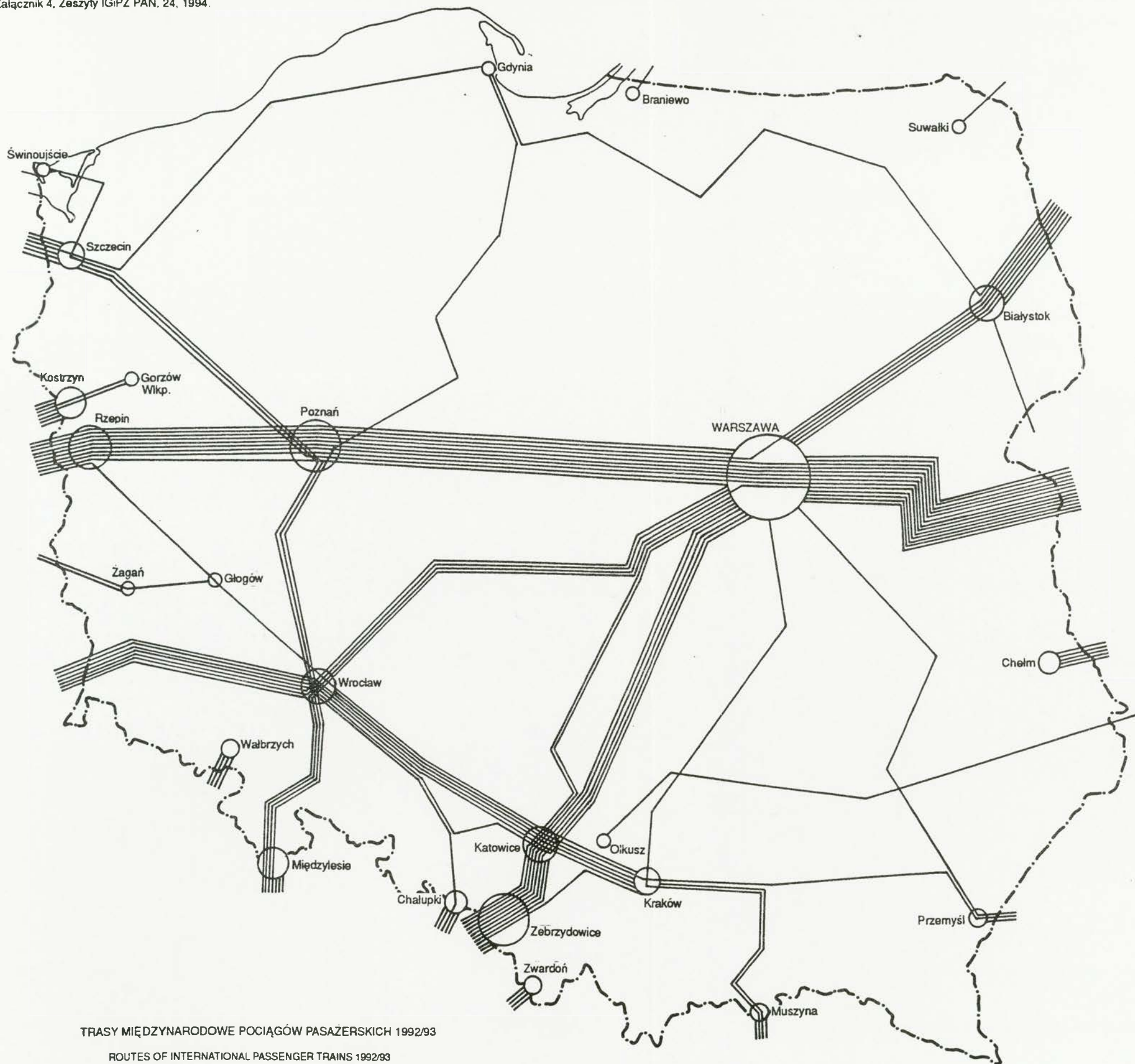


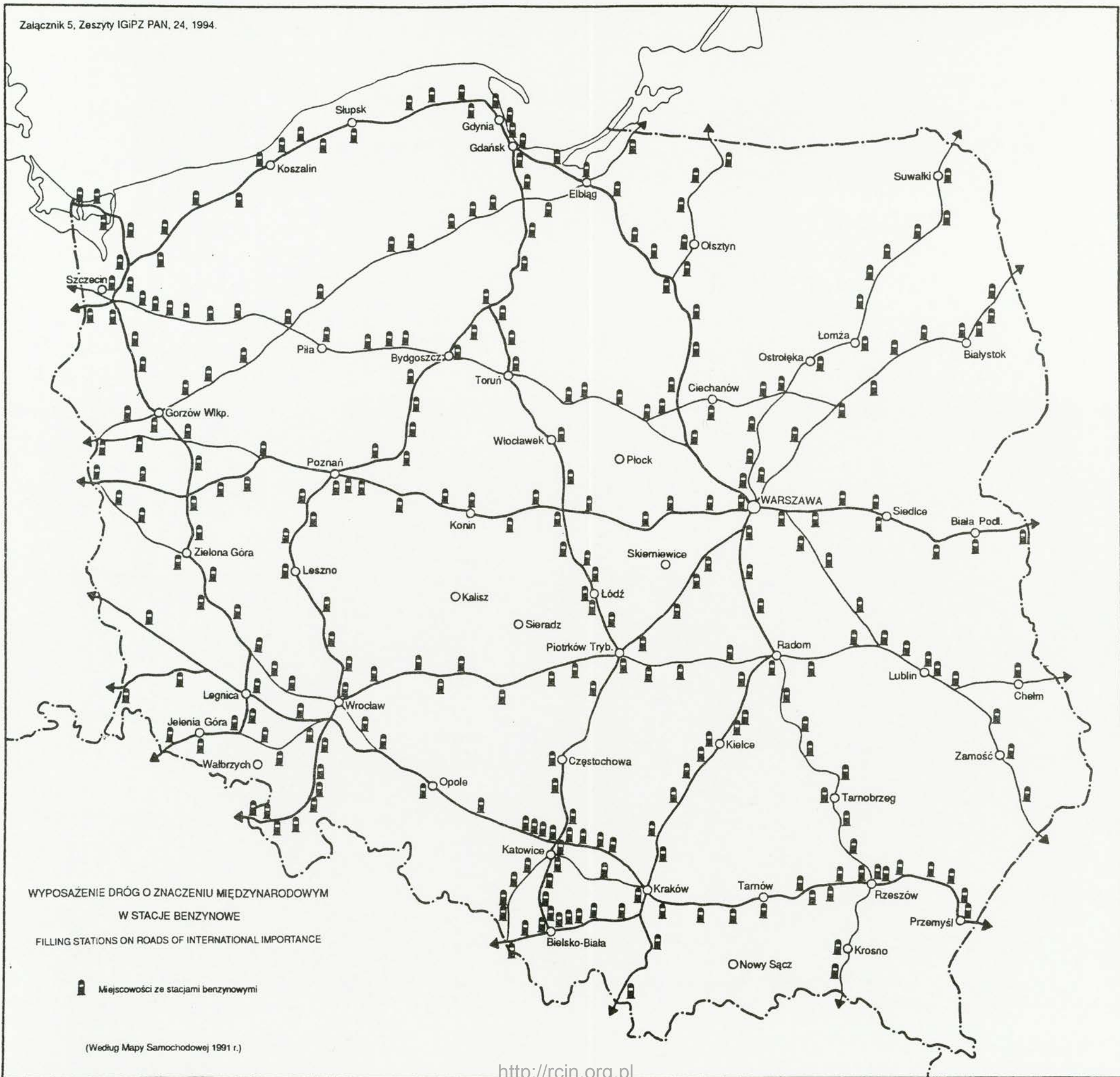


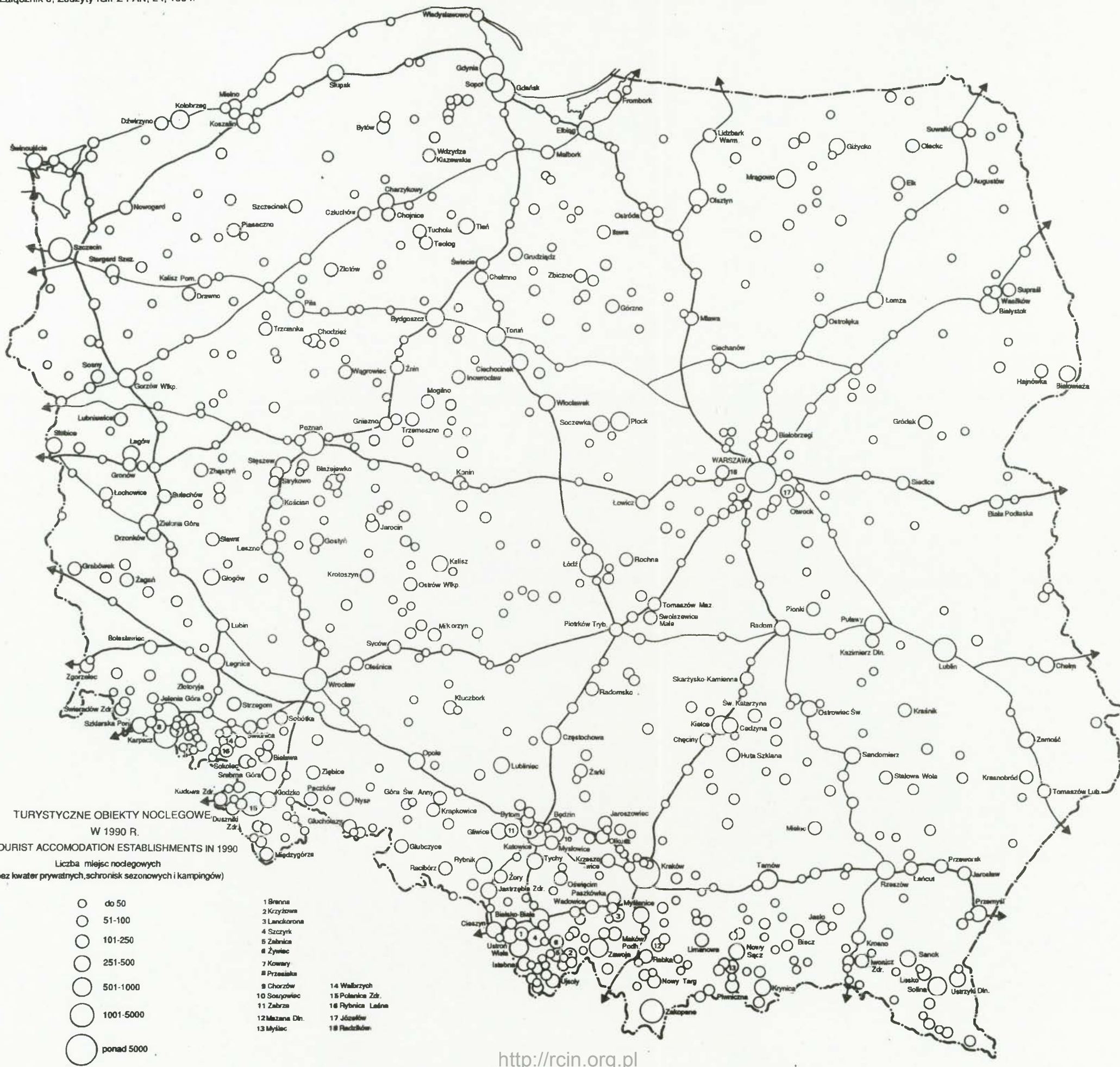
LINIE KOLEJOWE Z RUCHEM MIĘDZYNARODOWYM 1992/93

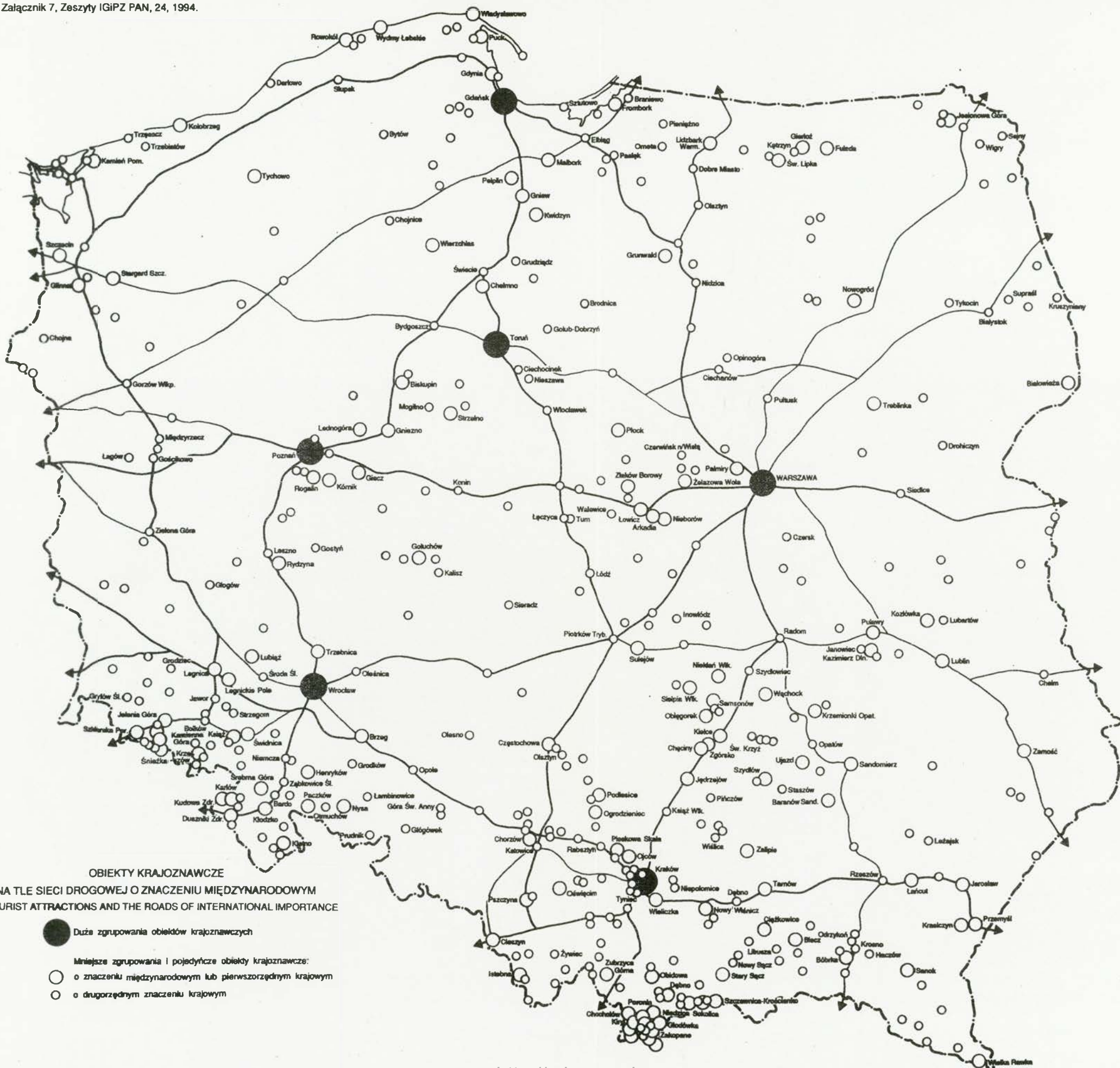
RAILWAYS WITH INTERNATIONAL TRAINS 1992/93

← Trasy międzynarodowych pociągów pasażerskich i obsługiwane stacje









OBIEKTY KRAJOZNAWCZE

NA TLE SIECI DROGOWEJ O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM
TOURIST ATTRACTIONS AND THE ROADS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE

● Duże zgrupowania obiektów krajoznawczych

Mniejsze zgrupowania i pojedyncze obiekty krajoznawcze:

- o znaczeniu międzynarodowym lub pierwszorzędnym krajowym
- o drugorzędym znaczeniu krajowym

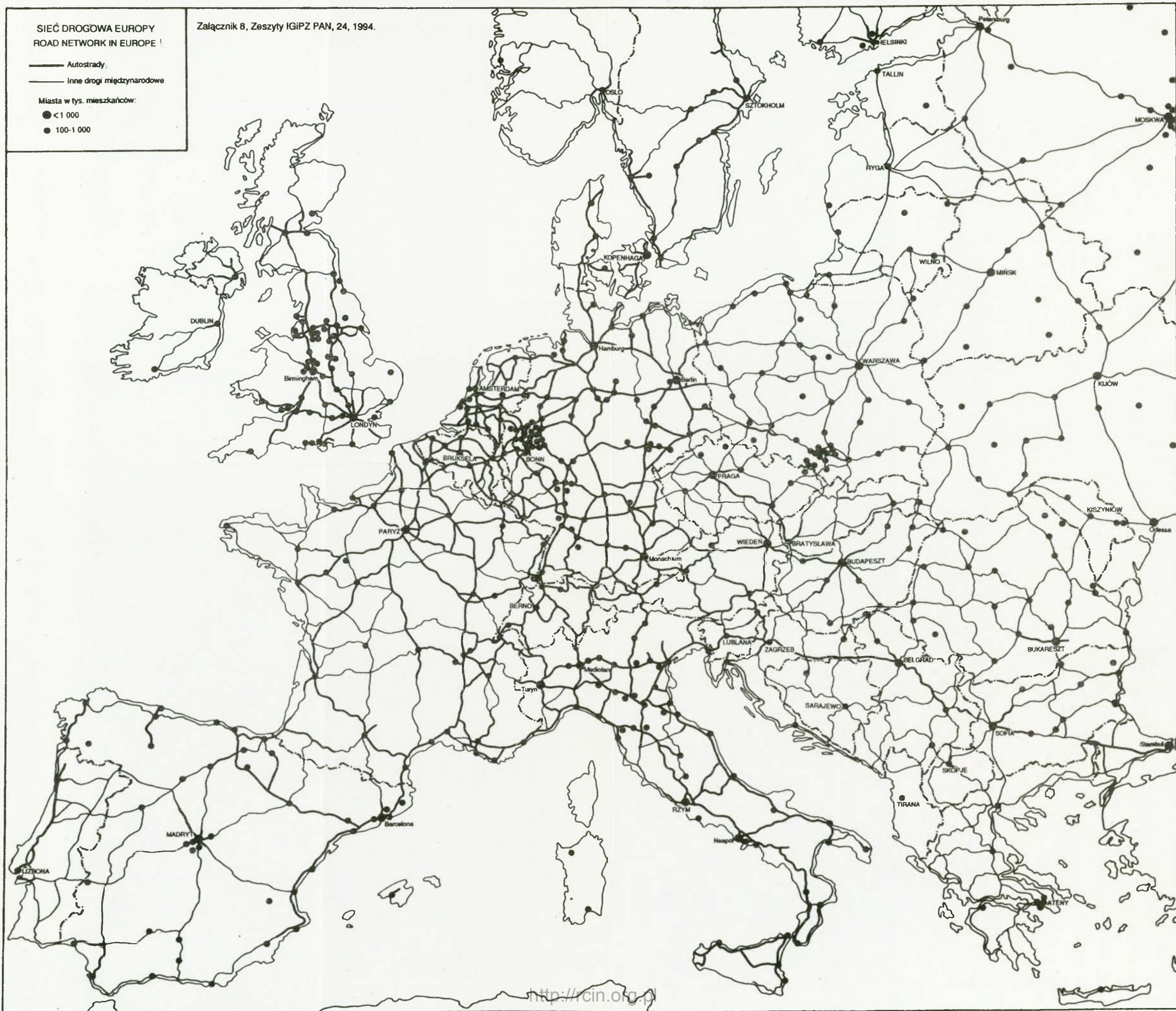
SIEĆ DROGOWA EUROPY
ROAD NETWORK IN EUROPE 1

— Autostrady
— Inne drogi międzynarodowe

Miasta w tys. mieszkańców:

- < 1 000
- 100-1 000

Załącznik 8, Zeszyty IGiPZ PAN, 24, 1994.





SIEĆ KOLEJOWA EUROPY
RAILWAY NETWORK IN EUROPE

PL - ISSN 0867-6836
WYDAWNICTWA IGI PZ PAN, WARSZAWA

<http://rcin.org.pl>