

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA

POLISH ACADEMY OF SCIENCES
INSTITUTE OF GEOGRAPHY AND SPATIAL ORGANIZATION

**PRZEJŚCIA GRANICZNE:
KOSTRZYN, SŁUBICE, ŚWIECKO, GUBIN -
PODSTAWOWE FUNKCJE I STREFA ODDZIAŁYWANIA
NA TERENIE POLSKI I NIEMIEC**

Halina Powęska, Tomasz Komornicki

**MIASTO DUSZNIKI ZDRÓJ
JAKO GMINA PRZYGRANICZNA**

Joanna Papis, Tomasz Komornicki

Nr 38

1996



ZESZYTY

INSTYTUTU GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA

PAN

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA

POLISH ACADEMY OF SCIENCES
INSTITUTE OF GEOGRAPHY AND SPATIAL ORGANIZATION

**PRZEJŚCIA GRANICZNE:
KOSTRZYN, SŁUBICE, ŚWIECKO, GUBIN -
PODSTAWOWE FUNKCJE I STREFA ODDZIAŁYWANIA
NA TERENIE POLSKI I NIEMIEC**

Halina Powęska, Tomasz Komornicki

**MIASTO DUSZNIKI ZDRÓJ
JAKO GMINA PRZYGRANICZNA**

Joanna Papis, Tomasz Komornicki

Nr 38

1996

**BORDER CROSSING POINTS IN KOSTRZYN, SŁUBICE, ŚWIECKO, GUBIN - MAIN FUNCTIONS
AND ZONES OF INFLUENCE ON THE POLISH AND GERMAN TERRITORY**

Halina Powęska, Tomasz Komornicki

CITY OF DUSZNIKI ZDRÓJ AS A NEAR-THE-BORDER COMMUNITY

Joanna Papis, Tomasz Komornicki



**ZESZYTY
INSTYTUTU GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA**

PAN
<http://icin.org.pl>

Redaguje zespół w składzie:
Teresa Kozłowska-Szczęsna (redaktor)
Jerzy Grzeszczak (zastępca redaktora)
Marek Degórski
Bronisław Czyż (sekretarz)

Adres redakcji:
00-927 Warszawa, Krakowskie Przedmieście 30
tel. 26 19 31, 26 83 29; telefax 48 22 267267

Opiniował do druku:
prof. dr hab. Andrzej Stasiak

Opracowanie redakcyjne i techniczne:
Barbara Jaworska

Halina Powęska, Tomasz Komornicki

Border crossing points in Kostrzyn, Słubice, Świecko, Gubin - main functions and zones of influence on the Polish and German territory

Abstract. In this paper are presented the results of transborder traffic studies on Polish-German border. These studies have taken place between 21 and 27 of June 1994 on border crossing points in Kostrzyn, Słubice, Świecko and Gubin. The characteristic includes description of:

- 1) economic function of town located near border crossing points,
- 2) influence zones of each border crossing and its variability during the week,
- 3) the structure of passenger and goods traffic in each border crossing point.

Key words: border crossing points, influence zone, border traffic

Joanna Papis, Tomasz Komornicki

City of Duszniki Zdrój as a near-the-border community

Abstract. The paper is a result of the studies of state border influence on the social and economic situation of Duszniki Zdrój community. The conclusion is that this influence is very limited. The characteristic of migration (permanent and temporary, including transborder) affecting the town is presented.

Key words: Duszniki Zdrój, border, migrations

Spis treści

Halina Powęska, Tomasz Komornicki

Przejścia graniczne: Kostrzyn, Słubice, Świecko, Gubin - podstawowe funkcje i strefa oddziaływania na terenie Polski i Niemiec

Wstęp	5
Kostrzyn	7
Lokalizacja przejścia	7
Nasilenie i struktura ruchu granicznego	9
Samochody osobowe z rejestracją polską	9
Samochody osobowe z rejestracją niemiecką	14
Samochody osobowe z rejestracją innych państw	14
Wnioski	14
Słubice	15
Lokalizacja przejścia	15
Nasilenie i struktura ruchu granicznego	16
Samochody osobowe z rejestracją polską	19
Samochody osobowe z rejestracją niemiecką	19
Samochody osobowe z rejestracją innych państw	21
Wnioski	22
Świecko	22
Lokalizacja przejścia	22
Nasilenie i struktura ruchu granicznego	24
Samochody osobowe z rejestracją polską	24
Samochody osobowe z rejestracją niemiecką	27
Samochody osobowe z rejestracją innych państw	28
Samochody ciężarowe	28
Autobusy	28
Wnioski	28
Gubin	29
Lokalizacja przejścia	29
Nasilenie i struktura ruchu granicznego	34
Samochody osobowe z rejestracją polską	35
Samochody osobowe z rejestracją niemiecką	35
Samochody osobowe z rejestracją z innych państw	35
Samochody ciężarowe	35
Wnioski	36
Podsumowanie	36
Literatura	38
<i>Border crossing points in Kostrzyn, Słubice, Świecko, Gubin - main functions and zones of influence on the Polish and German territory (summary)</i>	39
<i>Joanna Papis, Tomasz Komornicki</i>	
Miasto Duszniki Zdrój jako gmina przygraniczna	
Wstęp	41
Charakterystyka społeczno-gospodarcza gminy Duszniki Zdrój	41
Ruchy migracyjne na terenie miasta Duszniki	45
Ruchy stałe i czasowe długotrwałe	45
Ruchy czasowe krótkotrwałe z noclegiem	46
Ruchy codzienne (czasowe krótkotrwałe bez noclegu)	46
Wpływ granicy na sytuację społeczno-gospodarczą gminy	47
Podsumowanie	49
<i>City of Duszniki Zdrój as a near-the-border community (summary)</i>	50

Year	Country	Population	Urban	Rural	Total
1980	Poland	22,000,000	55%	45%	22,000,000
1985	Poland	23,000,000	58%	42%	23,000,000
1990	Poland	24,000,000	62%	38%	24,000,000
1995	Poland	24,500,000	65%	35%	24,500,000
2000	Poland	24,000,000	68%	32%	24,000,000
2005	Poland	23,500,000	72%	28%	23,500,000
2010	Poland	23,000,000	75%	25%	23,000,000
2015	Poland	22,500,000	78%	22%	22,500,000
2020	Poland	22,000,000	80%	20%	22,000,000

Halina Powęska
Tomasz Komornicki

Przejścia graniczne: Kostrzyn, Słubice, Świecko, Gubin - podstawowe funkcje i strefa oddziaływania na terenie Polski i Niemiec

Wstęp

W dniach 21-27 czerwca 1994 r. przeprowadzone zostało przez pracowników Zakładu Przestrzennego Zagospodarowania Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN badanie ruchu samochodów przekraczających granicę polsko-niemiecką. Oprócz niżej podpisanych brał w nich udział dr Andrzej Kowalczyk wraz z 10-osobową grupą studentów Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego¹. Badania zostały sfinansowane i przeprowadzone w ramach grantu: *Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski*, kierowanego przez prof. Andrzeja Stasiaka.

Celem badania było:

- określenie zasięgu oddziaływania poszczególnych przejść granicznych na terytorium Polski i Niemiec;
- określenie tygodniowych wahań natężenia i struktury transgranicznego ruchu pojazdów.

Kierując się wymogami: różnorodności funkcji, bliskiej wzajemnej lokalizacji (granica z Brandenburgią) oraz posiadanymi możliwościami finansowymi, do badania wybrano 4 przejścia graniczne:

Kostrzyn, Słubice, Świecko i Gubin. Założono, że pierwsze dwa wymienione punkty pełnią funkcję przede wszystkim lokalną i regionalną (Kostrzyn). Przejście w Świecku skupia na sobie w pierwszej kolejności ruch tranzytowy (skala europejska). Gubin w jakimś zakresie łączy obie wymienione funkcje.

W badaniu posłużono się metodą notowania numerów rejestracyjnych pojazdów, co pozwalało na identyfikację ich przynależności terytorialnej:

- w Polsce na poziomie województw;
- w Niemczech na poziomie Grosskreisów;
- dla pojazdów z krajów trzecich na poziomie państw.

¹ Na przejściu granicznym w Kostrzynie badania prowadzili: dr Halina Powęska i mgr Krzysztof Miros z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN (IG i PZ PAN) oraz studenci: Dorota Pytasz, Przemysław Śleszyński i Dorota Wojtasiewicz; na przejściach granicznych w Słubicach i Świecku - dr Andrzej Kowalczyk z Uniwersytetu Warszawskiego oraz studenci: Leszek Bialecki, Ewa Kalinowska, Robert Ponder, Bohdan Puszkarski, Małgorzata Sawicka i Beata Starościak; na przejściu granicznym w Gubinie - mgr Tomasz Komornicki z IGiPZ PAN oraz studenci: Joanna Kotlarska, Magdalena Kuśmierska, Karol Sadowski i Sebastian Wawszczak.

Metoda taka była już uprzednio kilkakrotnie stosowana w badaniach z zakresu geografii transportu oraz stref oddziaływania aglomeracji miejskich (Warakomska 1987). Biorąc pod uwagę, że znaczna część podróży ma charakter krótkotrwały (bez noclegu lub z kilkoma noclegami), ograniczono się do odnotowywania wyłącznie pojazdów wjeżdżających do Polski. Numery rejestracyjne zapisywane były przez 6 dni (od 21 do 27 czerwca, z przerwą w dniu 23 czerwca), przez 8 godzin dziennie (od 8.00 do 12.00 i od 15.00 do 19.00). W ten sposób próba objęła około 35-40% pojazdów jakie rzeczywiście wjechały do Polski w tym okresie (przez porównanie ze statystykami Straży Granicznej).

Podczas przeprowadzonej później analizy statystycznej w sposób celowy pogrupowano pojazdy pochodzące z różnych jednostek administracyjnych zarówno w Polsce, jak i w Niemczech (tab. 2,5,8,11; ryc. 1-4). Powstały w ten sposób swego rodzaju strefy. Udział pochodzących z nich pojazdów w całości ruchu wskazywał na przestrzenny zasięg oddziaływania przejścia. Na terenie Polski były to:

- województwo, na terenie którego znajduje się dane przejście (nazwane umownie jako strefa I),
- województwa przyległe (strefa II), w tym wyodrębnione województwo poznańskie,
- pozostały obszar Polski (strefa III),
- woj. warszawskie (strefa IV).

Na terenie Niemiec wyodrębniono:

- Grosskreis (wg nowego podziału administracyjnego wschodnich landów), na terenie którego znajduje się przejście (analogicznie strefa I), w tym wyodrębniony przylegający do przejścia kreis (wg starego podziału administracyjnego byłej NRD),
- land (dla wszystkich badanych przejść była to Brandenburgia, strefa II),
- landy wschodnie (była NRD; strefa III),
- land Berlin (strefa IV),
- landy zachodnie (była RFN; strefa V), w tym wyodrębniony land Nadrenia - Północna Westfalia.

Ponadto wśród pozostałych państw wyróżniono:

- państwa członków Unii Europejskiej (poza Niemcami), w tym wyodrębniona Holandia,
- państwa powstałe z rozpadu ZSRR,
- pozostałe państwa.

Przyjęto, że państwa Unii Europejskiej oraz kraje byłego ZSRR tworzą najdalsze zaplecze badanych przejść granicznych i stanowią umowną strefę VI (patrz ryciny).

Powyższy podział został dokonany po przeprowadzeniu wstępnej analizy zebranego materiału. Dlatego też wydzielonych zostało kilka pojedynczych jednostek administracyjnych, nie mających, w sensie przestrzennym, charakteru strefy (woj. poznańskie, warszawskie, Berlin, Nadrenia, Holandia). Są to te jednostki, z których pojazdy pojawiały się na badanych przejściach wyjątkowo często. Szczególną uwagę zwrócono na samochody przyjeżdżające z Berlina. Ich udział oraz miejsca i dni koncentracji świadczą pośrednio o skali oddziaływania pięciomilionowej aglomeracji berlińskiej na odległe zaledwie o 80 km tereny Polski Zachodniej.

Badania empiryczne uzupełnione zostały o zapoznanie się z planami zagospodarowania przestrzennego miast przygranicznych oraz, niezwykle cenne dla poznania specyfiki lokalnego ruchu granicznego, rozmowy z przedstawicielami władz samorządowych Kostrzyna, Słubic i Gubina oraz z funkcjonariuszami placówek kontroli Straży Granicznej.

Poniżej przedstawiona zostanie specyfika wszystkich badanych przejść granicznych, informacje odnośnie panującego tam ruchu osób i pojazdów oraz wyniki, przeprowadzonej po badaniu, analizy statystycznej dotyczącej zasięgu ich oddziaływania. W podsumowaniu podjęta będzie próba wyciągnięcia wniosków ogólnych, w tym dotyczących charakteru i zasięgu oddziaływania polskich miast przygranicznych jako ośrodków przyciągających obywateli niemieckich.

Kostrzyn

Lokalizacja przejścia

W Kostrzynie nad Odrą działają dwa przejścia graniczne: kolejowe i drogowe. Przejście kolejowe dla ruchu osobowego otwarte zostało w 1991 r. Poprzednio odbywał się tam ruch towarowy a tylko sporadycznie odprawiano pociągi osobowe. Obecnie codziennie kursuje 7 par pociągów łączących Kostrzyn z Berlinem. Drogowe przejście graniczne w Kostrzynie zostało otwarte w końcu 1993 r. i przeznaczone jest wyłącznie dla ruchu osobowego. Przejście zlokalizowano w obrębie tak zwanego Starego Kostrzyna - w miejscu, gdzie niegdyś znajdowała się twierdza o dużym znaczeniu militarnym. Kostrzyn, ze względu na swe położenie u ujścia Warty do Odry, zawsze miał duże znaczenie strategiczne i gospodarcze. W XIII w. zlokalizowano tam komorę celną oraz gród będący zaczątkiem późniejszego ośrodka miejskiego. W 1232 r. przekazano go templariuszom, a w 1261 r. został on opanowany przez Brandenburgię. W XVI wieku zbudowano tam twierdzę obronną, która miała szczególnie duże znaczenie ze względu na położenie u ujścia Warty oraz charakter terenu - w większości były to podmokłe, zabagnione obszary. W drugiej połowie XIX w. nastąpił rozwój gospodarczy miasta, przechodziła tędy kolej żelazna, powstał ośrodek przemysłu papierniczego. W czasie drugiej wojny światowej w Kostrzynie i okolicach znajdowało się wiele obozów pracy, obozy jenieckie i podobóz obozu koncentracyjnego Sachsenhausen. Trudne do zdobycia ze względu na fortyfikacje bastionowe oraz otaczające ją podmokłe, zabagnione tereny, były przyczyną ciężkich walk w 1945 r., dlatego miasto i twierdza zostały w 90% zniszczone. W okresie powojenym stare fortyfikacje nie były odbudowywane, obecnie rozległy obszar twierdzy niemalże w całości porasta dziki park, natomiast nowy Kostrzyn odbudowano na wschód od twierdzy. Drogowe przejście graniczne zlokalizowane zostało w obrębie pozostałości starej twierdzy, na bazie istniejących wcześniej połączeń mostowych.

Przejście znajduje się po polskiej stronie granicy. Jest zaliczane do przejść średnich, wyposażone w cztery pasy ruchu w każdym kierunku oraz w urządzenia do kontroli

fitosanitarnej i radiologicznej. Zakres usług na przejściu nie jest duży, brak jest punktów spedycyjnych, usług ubezpieczeniowych i finansowych. Jest to częściowo podyktowane charakterem przejścia. Ruch osobowy nie stwarza popytu na tego typu usługi. Natomiast w niedalekiej odległości od przejścia znajduje się całodobowa stacja benzynowa, kilka punktów wymiany walut, usługi gastronomiczne oraz bazar, będący wyjściem na przeciw dużemu popytowi na polskie towary ze strony przyjeżdżających zza zachodniej granicy Niemców. Po otwarciu przejścia granicznego w 1993 r. powstał kostrzyński bazar. Korzystając z doświadczeń innych miejscowości, w obrębie których w okresie poprzednim powstawały bazy przygraniczne, władze Kostrzyna nie dopuściły na swoim terenie do żywołości zjawiska. Obszar bazaru jest schludny, wybetonowany, zadaszony, wyposażony w urządzenia sanitarne, parking strzeżony. Alejki, przy których znajdują się punkty sprzedaży są szerokie, a same stoiska przestronne, czyste, o dużej jak na handel bazarowy powierzchni. Ponadto władze Kostrzyna zapewniły sobie odpowiednie wpływy pieniędzy do kasy miasta, przez co ludność tego miasta nie odczuła w istotny sposób odejścia od centralnego finansowania niektórych usług jak na przykład mieszkań spółdzielczych, przedszkoli i innych sfer usług niematerialnych. Wśród właścicieli stoisk na kostrzyńskim bazarze mieszkańcy Kostrzyna stanowią tylko niewielki odsetek, dominują natomiast osoby z obszaru całego kraju, najczęściej są to ludzie, którzy mają również swoje stoiska na innych bazarach pogranicza zachodniego. Wśród sprzedawców zatrudnionych na bazarze przeważają mieszkańcy Kostrzyna. Ma to swoje dobre i złe strony. Zmniejsza się populacja ludzi bezrobotnych. Jednocześnie odpływ zysków z handlu bazarowego w inne regiony kraju sprawia, że bazar nie jest stymulatorem rozwoju miasta i obszarów sąsiadujących z nim.

Według badania ankietowego GUS, w 1994 r. obywatele niemieccy przekraczający granicę w Kostrzynie dokonali po stronie polskiej zakupów na ogólną sumę 266,3 mld starych złotych (w tym 92,3 mld - artykuły spożywcze i 47,6 mld - paliwo).

Kostrzyńskie przejście drogowe ma bardzo dogodne połączenia komunikacyjne z krajem. Kostrzyn leży w pobliżu trasy komunikacyjnej Poznań - Berlin. Jest to droga międzynarodowa, w Pniewach łącząca się z trasą E-30, w przyszłości planowaną jako autostrada. Po drugie, od przejścia w Kostrzynie do Elbląga wiedzie droga główna nr 22, która daje dogodne połączenia z całą północno-zachodnią Polską. W Gorzowie Wielkopolskim krzyżuje się ona z przyszłą autostradą A-3, w Wałczu istnieje połączenie z Piłą, w Człuchowie łączy się z drogą główną nr 23 Koszalin-Bydgoszcz, a w okolicach Tczewa łączy się z trasą Łódź-Gdańsk. Z powyższego widać, że przejście graniczne w Kostrzynie ma dobre połączenie komunikacyjne ze wszystkimi ważniejszymi miastami Pojezierza Pomorskiego. Jest to region o dostrzeganych przez ludność niemiecką walorach turystycznych. Pojezierze Pomorskie oraz duże skupiska lasów, a jednocześnie brak jezior po niemieckiej stronie granicy stwarza ogromne możliwości rozwoju turystyki w tym regionie. Wydaje się tu bardzo trafne dostosowanie zakresu działania przejścia w Kostrzynie jako przejścia osobowego. Brak ciężarówek tamujących ruch daje możliwości szybszego przekroczenia granicy. Istniejąca infrastruktura komunikacyjna na omawianych trasach jest wystarczająca dla ruchu osobowego,

natomiast ruch towarowy jest skierowany na szersze drogi główne dwujezdniowe biegnące poprzez Kołbaskowo-Szczecin i Świecko.

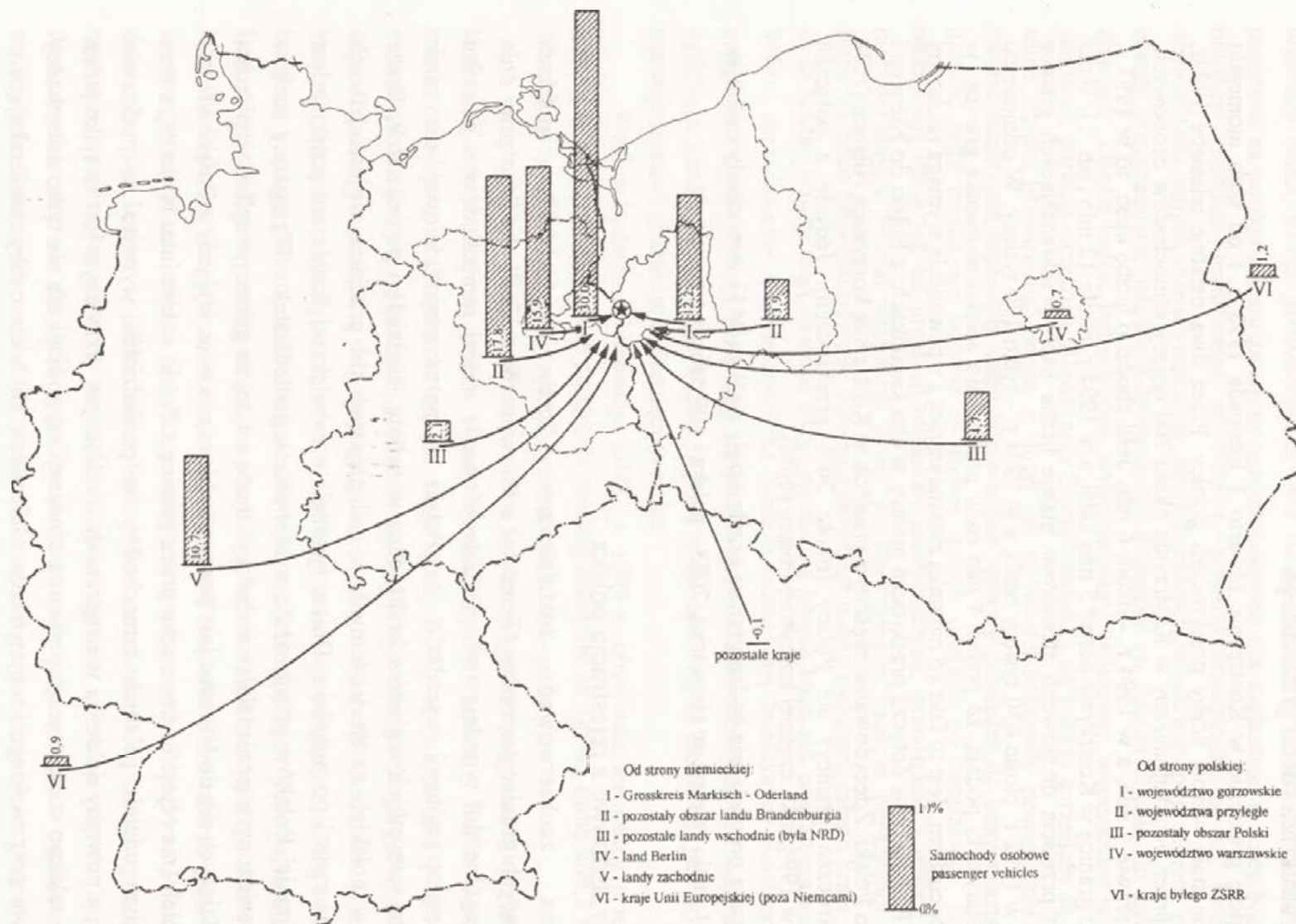
Nasilenie i struktura ruchu granicznego

Przeście graniczne w Kostrzynie otwarto 1 listopada 1993 r. i od tego momentu obserwuje się stały wzrost liczby przekroczeń granicy. Przez dwa ostatnie miesiące 1992r. przejechało przez punkt graniczny w Kostrzynie około 200 tysięcy samochodów osobowych, w 1993 r. - prawie 4 mln, a w 1994 r. - około 6 mln. Jeśli chodzi o liczbę osób, to w 1993 r. przekroczyło granicę w Kostrzynie ponad 5 mln ludzi, a w 1994 r. około 12 mln (tab. 1). Wraz z otwarciem przejścia drogowego stopniowo maleje liczba osób przekraczających granicę pociągiem - w 1992 r. około 650 tysięcy osób, a w 1994 r. - tylko 170 tysięcy. W odniesieniu do 1993 r. statystyki podają, że ponad 4 mln osób przejechało polsko-niemiecką granicę w Kostrzynie pociągiem. Jest to fakt co najmniej zastanawiający i z pewnością wymaga naukowej weryfikacji. Podane dane dotyczą przekroczeń granicy w obu kierunkach: z Polski do Niemiec i z Niemiec do Polski. Zdecydowanie częściej z przejścia w Kostrzynie korzystają Niemcy (70% ogółu przekroczeń granicy) niż Polacy (około 30% przekroczeń). Jedynie z połączeń kolejowych w 1994 roku częściej korzystali Polacy (60%).

W czasie prowadzenia badań granicę przekroczyły ogółem 9453 samochody osobowe, z czego 7221 miało rejestrację niemiecką, 2033 - polską i 199 państw trzecich.

Samochody osobowe z rejestracją polską

Można zaobserwować zróżnicowanie liczby samochodów polskich przekraczających granicę pomiędzy Niemcami a Polską zarówno jeśli chodzi o pory dnia jak i poszczególne dni tygodnia (tab. 2). Zdecydowanie więcej samochodów z polskimi numerami rejestracyjnymi wjeżdżało do Polski w porze popołudniowej niż rano. Dotyczyło to wszystkich regionów kraju, choć w sobotę, niedzielę i poniedziałek, liczba samochodów polskich zarejestrowanych w odleglejszych od przejścia województwach była podobna rano i po południu. Dniem tygodnia o największej liczbie aut polskich jest piątek a najmniej Polaków przyjeżdżało z Niemiec w poniedziałek. Wzmógłony ruch w piątek i ograniczony w poniedziałek świadczyć może o tym, że głównym celem większości Polaków udających się do Niemiec jest praca zarobkowa, a więc wyjazdy z Polski właśnie w poniedziałek (nie rejestrowano ruchu przez granicę z Polski w kierunku Niemiec, a tezę o wzmożonym udziale polskich samochodów w poniedziałek wysnuto na podstawie obserwacji), a powroty do domu w ostatnim dniu roboczym. Przy czym jest to tylko jeden z powodów takiego stanu rzeczy, ponieważ tendencji tej poddają się nie tylko mieszkańcy województwa gorzowskiego i województw ościennych, ale także osoby zamieszkujące w innych regionach kraju. Jeśli chodzi o zróżnicowanie przejazdów w zależności od miejsca stałej rejestracji (ryc. 1) samochodu to zdecydowanie dominują pojazdy z województwa



Ryc. 1. Strefy oddziaływania przejścia granicznego w Kostrzynie
Border crossing point in Kostrzyn - zones of influence

Tabela 1. Ruch graniczny na przejściu granicznym w Kostrzynie w latach 1980, 1990-1994¹
 Border traffic in Kostrzyn crossing point, 1980, 1990-1994

Rodzaj Ruchu	1980	1990	1991	1992	1993	1994
1. Ruch osób w tym Polacy w %	- -	- -	- -	br. dan.	5260391 35,1	12259744 31,2
2. Ruch samochodów osobowych w tym z rej. polską w %	- -	- -	- -	207311 29,8	3923867 19,5	5894801 31,1
3. Ruch autobusów ²⁾ w tym z rej. polską w %	- -	- -	- -	- -	- -	- -
4. Ruch samochodów ciężarowych w tym z rej. polską w %	- -	- -	- -	- -	- -	- -

1) ruch graniczny liczony jako suma wjazdów i wyjazdów w ciągu roku

2) w latach 1980 - 1993 liczony razem z samochodami osobowymi

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej

Tabela 2. Przejście graniczne w Kostrzynie - analiza ruchu pojazdów w dniach 21-27 czerwca 1994 r.
Border crossing point in Kostrzyn - analysis of vehicles traffic between 21 and 27 of June 1994

Rejestracja	WTOREK			SRODA			PIATEK			SOBOTA			NIEDZIELA			PONIEDZIALEK			RAZEM		
	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.
POLSKA RAZEM	340	0	0	434	2	0	485	2	0	393	0	0	124	0	0	257	4	0	2033	8	0
Strefa I (gorzowskie)	243	0	0	263	2	0	256	1	0	155	0	0	55	0	0	182	2	0	1154	5	0
Strefa II (woj.przylegle)	47	0	0	72	0	0	93	1	0	91	0	0	24	0	0	43	2	0	370	3	0
-w tym poznańskie	32	0	0	31	0	0	48	0	0	47	0	0	10	0	0	23	1	0	191	2	0
Strefa III (pozostale woj.)	43	0	0	87	0	0	119	0	0	128	0	0	38	0	0	27	0	0	442	0	0
Strefa IV (warszawskie)	7	0	0	12	0	0	17	0	0	19	0	0	7	0	0	5	0	0	67	0	0
NIEMCY RAZEM	1344	1	1	1344	1	0	1004	0	0	1336	1	0	1060	0	0	1133	0	0	7221	3	1
Strefa I *	668	0	0	572	0	0	299	0	0	346	0	0	353	0	0	595	0	0	2833	0	0
-w tym Frankfurt	458	0	0	367	0	0	218	0	0	185	0	0	202	0	0	399	0	0	1829	0	0
Strefa II (Brandenburgia)	320	1	0	354	0	0	201	0	0	281	0	0	270	0	0	253	0	0	1679	1	0
Strefa III (landy wsch.)	21	0	0	28	0	0	32	0	0	52	0	0	35	0	0	26	0	0	194	0	0
Strefa IV (Berlin)	237	0	0	249	1	0	272	0	0	337	1	0	236	0	0	173	0	0	1504	2	0
Strefa V (landy zach.)	98	0	1	141	0	0	200	0	0	320	0	0	166	0	0	86	0	0	1011	0	1
-w tym Nadrenia	32	0	0	52	0	0	73	0	0	199	0	0	106	0	0	32	0	0	494	0	0
INNE PANSTWA RAZEM	69	0	0	26	0	0	58	0	0	19	0	0	15	0	0	12	0	0	199	0	0
Unia Europejska	5	0	0	21	0	0	16	0	0	18	0	0	12	0	0	11	0	0	83	0	0
-w tym Holandia	4	0	0	17	0	0	12	0	0	13	0	0	7	0	0	6	0	0	59	0	0
Były ZSRR	64	0	0	2	0	0	42	0	0	1	0	0	3	0	0	1	0	0	113	0	0
pozostale	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
RAZEM	1753	1	1	1804	3	0	1547	2	0	1748	1	0	1199	0	0	1402	4	0	9453	11	1

* Grosskreis Markisch - Oderland i miasto Frankfurt

Tabela 3. Kostrzyn - struktura ruchu pojazdów w dniach 21-27 czerwca 1994 r.
Kostrzyn - structure of vehicle traffic, 21-27 of June 1994

Rejestracja	udział w całości badanego ruchu			udział w grupie narodowej ⁵		
	oso- bowe	cięż- arowe	auto- busy	oso- bowe	cięż- arowe	auto- busy
POLSKA RAZEM	21,5	72,7	0,0	100,0	100,0	100,0
Strefa I (gorzowskie)	12,5	45,5	0,0	56,8	62,5	0,0
Strefa II ¹	3,9	27,3	0,0	18,2	37,5	0,0
- w tym poznańskie	2,0	18,2	0,0	9,4	25,0	0,0
Strefa III ²	4,7	0,0	0,0	21,7	0,0	0,0
Strefa IV (warszawskie)	0,7	0,0	0,0	3,3	0,0	0,0
NIEMCY RAZEM	76,4	27,3	100,0	100,0	100,0	100,0
Strefa I ³	30,8	0,0	0,0	39,2	0,0	0,0
- w tym Seelow	19,3	0,0	0,0	25,3	0,0	0,0
Strefa II ⁴	17,8	9,9	0,0	23,3	33,3	0,0
Strefa III (landy wsch)	2,1	0,0	0,0	2,7	0,0	0,0
Strefa IV (Berlin)	15,9	18,8	0,0	20,8	66,7	0,0
Strefa V (landy zach.)	10,7	0,0	100,0	14,0	0,0	100,0
- w tym Nadrenia W.	5,2	0,0	0,0	6,8	0,0	0,0
INNE PAŃSTWA RAZEM	2,1	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0
- Unia Europejska	0,9	0,0	0,0	41,7	0,0	0,0
- w tym Holandia	0,6	0,0	0,0	29,6	0,0	0,0
- były ZSRR	1,2	0,0	0,0	56,8	0,0	0,0
- pozostałe	0,1	0,0	0,0	2,5	0,0	0,0

¹ województwa przyległe

² pozostała część Polski (bez woj. warszawskiego)

³ Grosskreis Markisch - Oderland

⁴ Brandenburgia (z wyłączeniem obszaru strefy I)

⁵ wśród pojazdów: polskich, niemieckich oraz pojazdów z innych państw

gorzowskiego, które często stanowią 50 - 70% ogółu pojazdów polskich (tab. 3). Tylko w dni wolne od pracy (sobota, niedziela) odsetek ten był nieco mniejszy -około 30%. Więcej w tych dniach odnotowywano pojazdów z odleglejszych od Kostrzyna regionów kraju. Ludność Poznania, jako największego ośrodka miejskiego, stanowiła znaczący odsetek wśród województw ościennych (50-60%). Natomiast nie odnotowano zwiększonego udziału mieszkańców innych polskich dużych miast.

Samochody osobowe z rejestracją niemiecką

Samochody niemieckie, niezależnie od miejsca rejestracji i dnia tygodnia w zdecydowanej większości przyjeżdżały do polski rano, rzadziej popołudniu. Świadczy to o tym, że w większości były to krótkotrwałe jednodniowe, kilkugodzinne pobyty. W poniedziałek, wtorek, środę i piątek, a można domniemywać, że również w czwartek, dominowały samochody z Seelow i rejonów ościennych. W czasie weekendu najwięcej samochodów zarejestrowano z Berlina (52 km od granicy), pozostałych gmin Brandenburgii, z Nadrenii Westfalii i innych landów zachodnich. Pomimo sąsiedztwa dwóch przejść w okolicach Frankfurtu (Świecko i Słubice) odnotowano stosunkowo dużo samochodów z tego miasta. Liczba samochodów niemieckich przejeżdżająca do Polski była zbliżona do siebie w poszczególne dni i wynosiła pomiędzy 1150 a 1450. Przy czym najwięcej było ich w sobotę - 1435 a najmniej w piątek - 1157. Sobotni wzmożony ruch do Polski może wiązać się po pierwsze z zakupami, a po drugie - z sobotnio-niedzielnymi wyjazdami rekreacyjnymi. W rozmowach z przedstawicielami samorządów lokalnych wskazywano niejednokrotnie, że szczególnie obszar województwa gorzowskiego, ze względu na sąsiedztwo granicy, krótki dystans oraz znajdujące się tam jeziora i lasy jest atrakcyjny dla Niemców pod względem turystycznym. Istniejące niedostatki w zakresie bazy rekreacyjnej i noclegowej dostrzegane są przez lokalne samorzady. W miarę swoich możliwości władze miasteczek i gmin przygranicznych starają się poprawiać sytuację w tym zakresie.

Samochody osobowe z rejestracją innych państw

Samochody z innych niż Polska i Niemcy państw przekraczały granicę w Kostrzynie sporadycznie. Spośród zarejestrowanych najwięcej było Holendrów (brak było zależności od pory dnia czy tygodnia). Odnotować należy także, że zdarzały się konwoje uszkodzonych samochodów, prowadzone przez obywateli państw WNP.

Wnioski

A/ Zdecydowanie więcej przekraczających granicę było samochodów niemieckich niż polskich.

B/ Przed południem dominowały pojazdy na niemieckich numerach rejestracyjnych, a po południu samochody polskie.

C/ Najwięcej samochodów przekraczających granicę było z jednostek administracyjnych przylegających do przejścia granicznego.

D/ W dni wolne od pracy zaznaczył się duży napływ do Polski samochodów z Berlina. Nie zauważono w żaden dzień tygodnia zwiększonego udziału w przekraczaniu granicy samochodów z Poznania czy Warszawy.

E/ Spośród innych niż Brandenburgia landów niemieckich najbardziej znaczący udział odnotowano w przypadku Nadrenii - Północnej Westfalii.

F/ Można domniemywać, że głównym powodem i przyczyną przyjazdów do Polski samochodów niemieckich są zakupy artykułów codziennego użytku, w tym spożywczych i paliw, a Polacy jeżdżą do Niemiec w celach zarobkowych oraz handlowych.

Słubice

Lokalizacja przejścia

Przejście graniczne w Słubicach zaliczyć można do przejść typu miejskiego, łączących zlokalizowane po obu stronach rzeki granicznej, miasta. W okresie gdy granica polsko-niemiecka znajdowała się dalej na wschód Słubice i Frankfurt były pod wspólnym zarządem. Warto wspomnieć, że okolice miasta jako część ziemi lubuskiej wchodziły w skład państwa piastowskiego w okresie 962-63. W średniowieczu istniała tam wieś Śliwice. Od 1250 r. ziemia lubuska znalazła się pod panowaniem i w obrębie wpływów brandenburskich. Do 1945r. Słubice były dzielnicą mieszkaniowo-przemysłową Frankfurtu nad Odrą. W czasie wojny były zniszczone w kilkudziesięciu procentach. Na fragmentach jednego z ocalałych mostów utworzono punkt graniczny. Przejście graniczne w Słubicach zlokalizowane jest po zachodniej niemieckiej stronie Odry, na jedynym odbudowanym po wojnie moście pomiędzy Słubicami a Frankfurtem. Oprócz przejścia drogowego w Słubicach, istnieje również przejście kolejowe w Kunowicach i drogowe osobowo-towarowe w Świecku. Możemy więc mówić o zespole przejść granicznych Świecko-Słubice, podobnie jak ma to miejsce w Terespolu-Kukurykach na granicy wschodniej. Na przejściu w Słubicach dopuszczony jest ruch samochodowy i pieszy. Spełnia ono głównie funkcję połączenia lokalnego, jednakże jest ono ogólnodostępne dla mieszkańców całych Niemiec, Polski i innych państw.

Według badania ankietowego GUS na przestrzeni 1994 r. obywatele niemieccy przekraczający granicę w Słubicach pozostawili po stronie polskiej 292,3 mld starych złotych (w tym 104,4 mld wyadtkowane na artykuły żywnościowe i 61,9 mld na paliwo). Miejscem najczęstszych wypraw obywateli niemieckich, a jednocześnie miejscem, gdzie zostawiali najczęściej swoje pieniądze był bazar w Słubicach. Ponieważ położony jest około 4 km od przejścia w mieście rozwinęły się usługi transportowe. Postój TAXI zlokalizowano bezpośrednio przy moście granicznym. Jest to wyjście naprzeciw tych obywateli Niemiec, którzy przekraczają granicę pieszo, a ich celem jest bazar.

Miasto Słubice wyróżniało się w ciągu ostatnich kilku lat wyjątkowo wysoką prężnością organizacyjną spośród innych zachodnich miast przygranicznych. Od początku lat 90., kiedy odnotowano największy rozkwit handlu bazarowego na granicy zachodniej, w większości przypadków było to bardzo żywiołowe zjawisko, często niekontrolowane przez nikogo. W Słubicach natomiast powołano i zorganizowano odpowiednie służby na bazarze, w

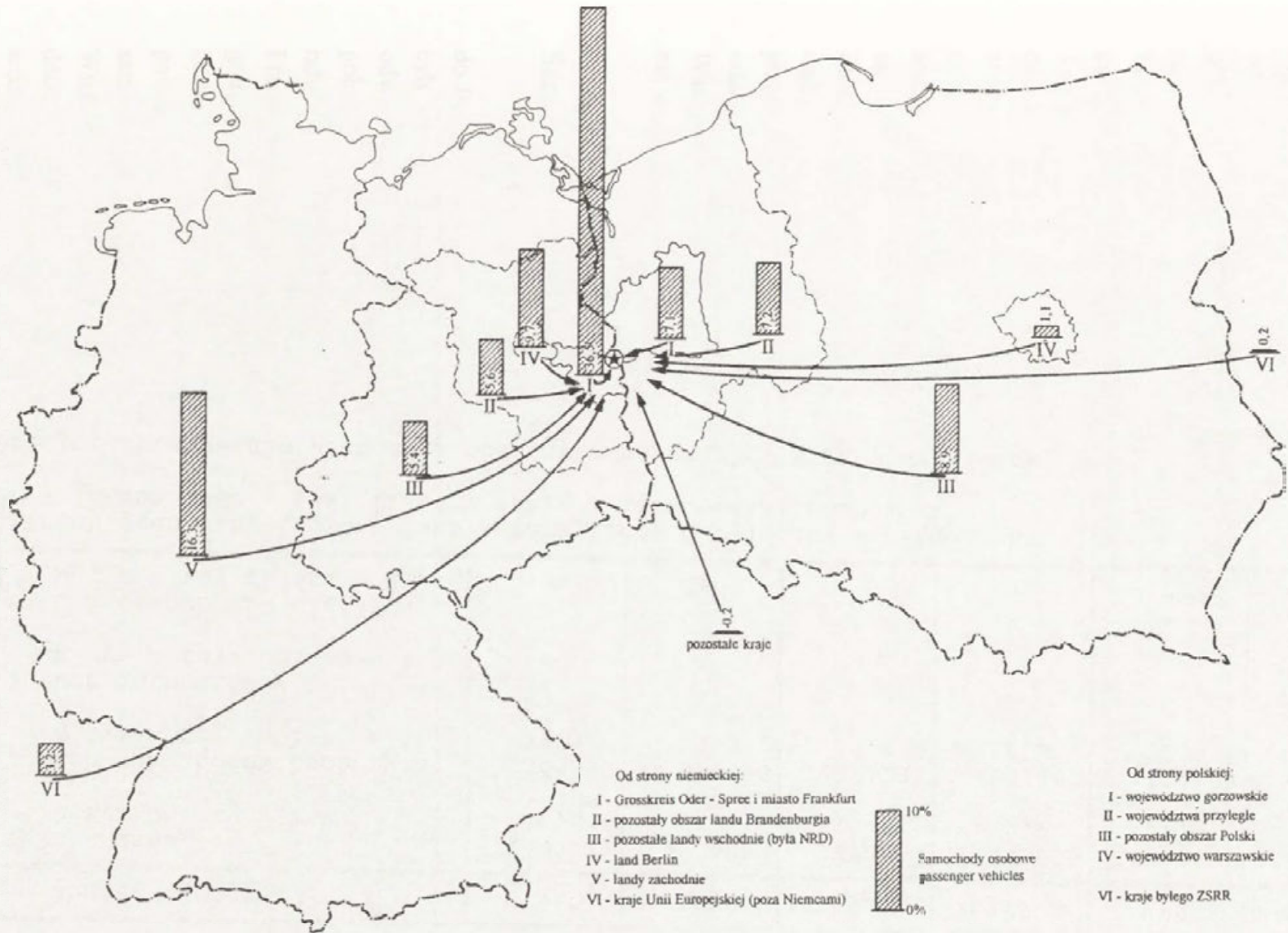
znaczący sposób ograniczające niekorzystne zjawiska gospodarcze i patologiczne. Podniosło to w wyraźny sposób estetykę obiektów handlowych.

Słubice mają bardzo dogodne połączenia komunikacyjne, zarówno kolejowe jak i drogowe. W okolicach Słubic przebiega ważna linia kolejowa Warszawa - Berlin, na której odbywa się zarówno ruch osobowy jak i towarowy. Na południe od miasta przechodzi jedna z największych arterii komunikacyjnych Polski, o kierunku wschód-zachód - trasa E-30 (przyszła autostrada A-2). Wydawać by się mogło, że w przypadku omawianego przejścia, połączenia komunikacyjne nie odgrywają tak istotnej roli, ze względu na jego miejski charakter. Jednakże trzeba zauważyć, że z przejścia tego korzystają bardzo często kierowcy samochodów osobowych odbywających podróże na dalekich trasach, ze względu na mniejsze kolejki na tym przejściu niż w Świecku.

Nasilenie i struktura ruchu granicznego

Umieszczone na moście w środku przestrzeni miejskiej przejście graniczne jest stosunkowo wąskim gardłem - po dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Nie istnieje tam też właściwie żadna infrastruktura usługowa. Pomimo tak niedogodnych warunków nasilenie ruchu w tym punkcie granicznym należy do najwyższych na polskich granicach. Począwszy od 1990 r. następował stały wzrost liczby przekroczeń granicy, zarówno osób jak i samochodów (w obu kierunkach - tab. 4). W 1990 r. w Słubicach przekroczyło granicę ponad 4 mln osób i 0,5 mln samochodów, w 1991 r. już 9 mln osób i ponad 2 mln pojazdów, w 1992 r. - odpowiednio 14 mln i 4 mln, a 1993 był rokiem rekordowym - około 17 mln osób i 4 mln samochodów. W 1994 r. zarejestrowano na przejściu ponad 15 mln osób, prawie 5 tysięcy autobusów i około 4 mln samochodów osobowych. Dominowali Niemcy - około 80% podróżnych. Sięgając jednak nieco dalej wstecz, do roku 1980 możemy zauważyć, że z przejścia w Słubicach korzystali głównie Polacy - około 70% przekroczeń. Potwierdza to tezę o stymulowaniu przez granicę rozwoju handlu i usług. Granica pomiędzy Polską a Niemcami, niezależnie od tego, czy będziemy nazywać ją „otwartą”, zamkniętą czy wręcz „żelazną kurtyną” zawsze jest pewną barierą odgraniczającą obszary o różnym poziomie społeczno-gospodarczym i związanym z tym faktem - zróżnicowanym poziomem dóbr. Jest to bezpośrednim powodem przynajmniej połowy przekroczeń, a według niektórych ocen nawet około 60 -70%. Przed rokiem 1980, gdy w Polsce było słabe zaopatrzenie w towary konsumpcyjne, których nie brakowało w NRD, częstym zjawiskiem były wyjazdy po zakupy do Niemiec. Po roku 1989 wraz ze zmianami ustrojowymi, zarówno w Polsce, jak i w Niemczech, podwyżkami cen we wschodnich landach, oraz niższymi w stosunku do niemieckich cenami w Polsce, rozpoczął się okres masowych zakupów dokonywanych przez ludność niemiecką po naszej stronie granicy.

W czasie prowadzenia badania granicę w Słubicach przekroczyło 7355 samochodów osobowych i 52 autobusy. Spośród samochodów osobowych najwięcej było samochodów niemieckich -5250, 1850 to samochody polskie i 265 z innych krajów.



Ryc. 2. Strefy oddziaływania przejścia granicznego w Słubicach
 Border crossing point in Słubice - zones of influence

Tabela 4. Ruch graniczny na przejściu granicznym w Słubicach w latach 1980, 1990-1994¹
 Border traffic in Słubice crossing point 1980, 1990-1994

Rodzaj Ruchu	1980	1990	1991	1992	1993	1994
1. Ruch osób w tym Polacy w %	1707237 68,3	4384802 21,7	9370819 19,4	14113575 29,2	16998634 21,6	15056600 24,6
2. Ruch samochodów osobowych w tym z rej. polską w %	265538 74,6	562696 19,3	2294133 19,9	4321167 16,8	4114180 21,9	4266592 26,1
3. Ruch autobusów ²⁾ w tym z rej. polską w %	- -	- -	- -	- -	- -	4747 47,3
4. Ruch samochodów ciężarowych w tym z rej. polską w %	- -	- -	- -	- -	- -	- -

1) ruch graniczny liczony jako suma wjazdów i wyjazdów w ciągu roku

2) w latach 1980 - 1993 liczony razem z samochodami osobowymi

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej

Samochody osobowe z rejestracją polską

Można zaobserwować zróżnicowanie liczby samochodów polskich przekraczających granicę pomiędzy Niemcami a Polską zarówno jeśli chodzi o pory dnia, jak i poszczególne dni tygodnia (tab. 5). Zdecydowanie więcej samochodów z polskimi numerami rejestracyjnymi wjeżdżało do Polski w porze popołudniowej niż rano. Dotyczyło to zarówno obszarów położonych blisko granicy i przejścia (województwo gorzowskie i województwa ościenne), jak również obszarów położonych dalej (ryc. 2). Jedynie w niedzielę proporcje te były odwrotne. Liczba polskich aut w poszczególne dni wynosiła od 250 do 450. Najwięcej samochodów z polskimi numerami rejestracyjnymi przekroczyło granicę w środę, najmniej w niedzielę. Tendencji tej poddają się nie tylko mieszkańcy województwa gorzowskiego i województw ościennych ale także osoby zamieszkujące w innych regionach kraju. Jeśli chodzi o zróżnicowanie przejazdów w zależności od miejsca stałej rejestracji samochodu, to w poniedziałek i wtorek dominowały pojazdy z województwa gorzowskiego, natomiast we środę, piątek, sobotę i niedzielę najczęściej wśród przekraczających granicę niemiecko-polską samochodów miało rejestrację województw ościennych i z odległych od przejścia terenów Polski, razem stanowiąc 50 -70% ogółu pojazdów polskich (tab. 6). Ludność Poznania jako najbliższego dużego ośrodka miejskiego najczęściej przekraczała granicę w Słubicach w środę, piątek i sobotę, w których to dniach stanowiła 10% ogółu podróźnych. Natomiast nie odnotowano zwiększonego udziału mieszkańców innych polskich dużych miast w tym Warszawy, aczkolwiek liczba mieszkańców Warszawy na przejściu w Słubicach była większa niż w Kostrzynie.

Samochody osobowe z rejestracją niemiecką

W Słubicach, podobnie jak w Kostrzynie, więcej niemieckich samochodów wjeżdżało do Polski rano, jednakże różnice te nie były tak duże jak w Kostrzynie. Najprawdopodobniej były to krótkotrwałe jednodniowe, kilkugodzinne pobyty. Mieszkańcy Frankfurtu najczęściej odwiedzali Słubice w niedzielę po południu, poniedziałek i wtorek, również częściej po południu. Najprawdopodobniej były to wyjazdy na słubicki bazar, który w czasie weekendu odwiedzają Niemcy zamieszkujący oddalone od granicy obszary, czyniąc tłok i dlatego ludność Frankfurtu wybierała inne pory dnia i tygodnia. Mieszkańcy obszarów ościennych przekraczali granicę w Słubicach najczęściej w poniedziałek i wtorek, jeśli chodzi o mieszkańców Berlina to liczba ich samochodów wynosiła 100 -150 i nie ma zależności od dnia tygodnia. Można jedynie powiedzieć, że częściej mieszkańcy stolicy Niemiec wybierali przejście w Kostrzynie. Liczba samochodów zarejestrowanych na terenie pozostałych gmin Brandenburgii, Landów Wschodnich i Zachodnich, w tym w Nadrenii Westfalii, była podobna w poszczególnych dniach tygodnia. Liczba samochodów niemieckich przyjeżdżających do Polski była bardziej zróżnicowana niż w Kostrzynie i wynosiła pomiędzy 650 a 1600 samochodów. Najwięcej samochodów zarejestrowano w poniedziałek - 1562 i w niedzielę - 1275, a najmniej w środę - 621 i w piątek - 674. Niedzielny i poniedziałkowy wzmożony ruch do Polski z pewnością

Tabela 5. Przejście graniczne w Słubicach - analiza ruchu pojazdów w dniach 21-27 czerwca 1994 r.
Border crossing point in Słubice - analysis of vehicles traffic between 21 and 27 of June 1994

Rejestracja	WTOREK			SRODA			PIATEK			SOBOTA			NIEDZIELA			PONIEDZIALEK			RAZEM		
	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.
POLSKA RAZEM	294	0	0	373	0	6	318	2	0	349	1	6	207	0	4	309	0	1	1850	3	17
Strefa I (gorzowskie)	145	0	0	95	0	0	62	0	0	51	1	0	45	0	0	166	0	0	519	1	0
Strefa II (woj.przylegle)	56	0	0	6	0	1	127	0	0	116	0	0	52	0	0	76	0	0	533	0	1
-w tym poznańskie	18	0	0	47	0	0	41	0	0	50	0	0	17	0	0	28	0	0	201	0	0
Strefa III (pozostale woj.)	76	0	0	150	0	4	120	2	0	161	0	3	97	0	3	53	0	1	657	2	11
Strefa IV (warszawskie)	17	0	0	10	0	1	9	0	0	21	0	3	13	0	1	14	0	0	83	0	5
NIEMCY RAZEM	841	0	2	560	0	6	572	3	3	626	1	4	1120	0	8	2425	1	1	5240	5	24
Strefa I *	518	0	0	198	0	0	150	0	0	130	0	0	694	0	0	1083	1	1	2683	1	1
-w tym Frankfurt	320	0	0	106	0	0	80	0	0	82	0	0	512	0	0	904	0	0	2004	0	0
Strefa II (Brandenburgia)	81	0	1	45	0	1	30	0	0	35	0	1	83	0	0	135	0	0	409	0	3
Strefa III (landy wsch.)	32	0	0	34	0	1	31	2	1	62	1	0	38	0	1	38	0	0	235	3	3
Strefa IV (Berlin)	114	0	0	105	0	1	142	0	0	132	0	0	142	0	1	78	0	0	713	0	2
Strefa V (landy zach.)	96	0	1	178	0	3	219	1	2	267	0	3	253	0	6	187	0	0	1200	1	15
-w tym Nadrenia	40	0	1	61	0	2	102	0	2	155	0	1	155	0	4	51	0	0	564	0	10
INNE PANSTWA RAZEM	24	0	0	71	0	2	35	1	2	62	0	1	60	0	2	13	0	4	265	1	11
Unia Europejska	21	0	0	65	0	2	29	1	2	57	0	1	53	0	0	7	0	4	232	1	9
-w tym Holandia	12	0	0	50	0	0	17	0	0	27	0	0	24	0	0	2	0	0	132	0	0
Były ZSRR	0	0	0	4	0	0	4	0	0	2	0	0	3	0	2	5	0	0	18	0	2
pozostale	3	0	0	2	0	0	2	0	0	3	0	0	4	0	0	1	0	0	15	0	0
RAZEM	1159	0	2	1004	0	14	925	6	5	1037	2	11	1387	1	6	1843	1	6	7355	9	52

* Grosskreis Oder Spree i miasto Frankfurt

Tabela 6. Słubice - struktura ruchu pojazdów w dniach 21-27 czerwca 1994 r.

Słubice - structure of vehicle traffic, 21-27 of June 1994

Rejestracja	udział w całości badanego ruchu			udział w grupie narodowej ^e		
	oso- bowne	cięż- arowe	auto- busy	oso- bowne	cięż- arowe	auto- busy
POLSKA RAZEM	25,2	33,3	32,7	100,0	100,0	100,0
Strefa I ¹	7,1	11,1	0,0	28,1	33,3	0,0
Strefa II ²	7,2	0,0	1,9	28,8	0,0	5,9
- w tym poznańskie	2,7	0,0	0,0	10,9	0,0	0,0
Strefa III ³	8,9	22,2	21,1	35,5	66,7	64,7
Strefa IV (warszawskie)	1,1	0,0	9,6	4,5	0,0	29,4
NIEMCY RAZEM	71,2	55,6	46,2	100,0	100,0	100,0
Strefa I ⁴	36,5	11,1	1,9	51,2	20,0	4,2
- w tym Frankfurt	27,2	0,0	0,0	38,2	0,0	0,0
Strefa II ⁵	5,6	0,0	5,8	7,8	0,0	12,5
Strefa III (landy wsch)	5,4	33,3	5,8	4,5	50,0	12,5
Strefa IV (Berlin)	9,7	0,0	3,8	13,6	0,0	8,3
Strefa V (landy zach.)	16,3	11,1	28,8	22,9	20,0	62,5
- w tym Nadrenia W.	7,7	0,0	19,2	10,8	0,0	41,7
INNE PAŃSTWA RAZEM	3,6	11,1	21,1	100,0	100,0	100,0
- Unia Europejska	3,2	11,1	17,3	87,5	100,0	81,8
- w tym Holandia	1,2	0,0	0,0	42,8	0,0	0,0
- były ZSRR	0,2	0,0	5,8	6,8	0,0	18,2
- pozostałe	0,2	0,0	0,0	5,7	0,0	0,0

¹ województwo gorzowskie² województwa przyległe³ pozostała część Polski (bez woj. warszawskiego)⁴ Grosskreis Oder Spree i miasto Frankfurt⁵ Brandenburgia (z wyłączeniem obszaru strefy I)⁶ wśród pojazdów: polskich, niemieckich oraz pojazdów z innych państw

wiąże się z zakupami dokonywanymi przez mieszkańców Frankfurtu - w te dni stanowili oni 40-70% przekraczających granicę.

Samochody osobowe z rejestracją innych państw

Samochody innych niż Polska i Niemcy państw przekazywały granicę w Słubicach raczej rzadko. Spośród zarejestrowanych najczęściej było Holendrów i nie było związku ani z porą dnia, ani tygodnia.

Wnioski

A/ Podobnie jak w Kostrzynie więcej przekraczających granicę było samochodów niemieckich niż polskich.

B/ Przed południem dominowały pojazdy niemieckie, a po południu polskie.

C/ W niedzielę, poniedziałek i wtorek najwięcej przekraczających granicę było z jednostek administracyjnych przylegających do przejścia granicznego, natomiast w pozostałe dni dominowały samochody pochodzące z terenów dalszych.

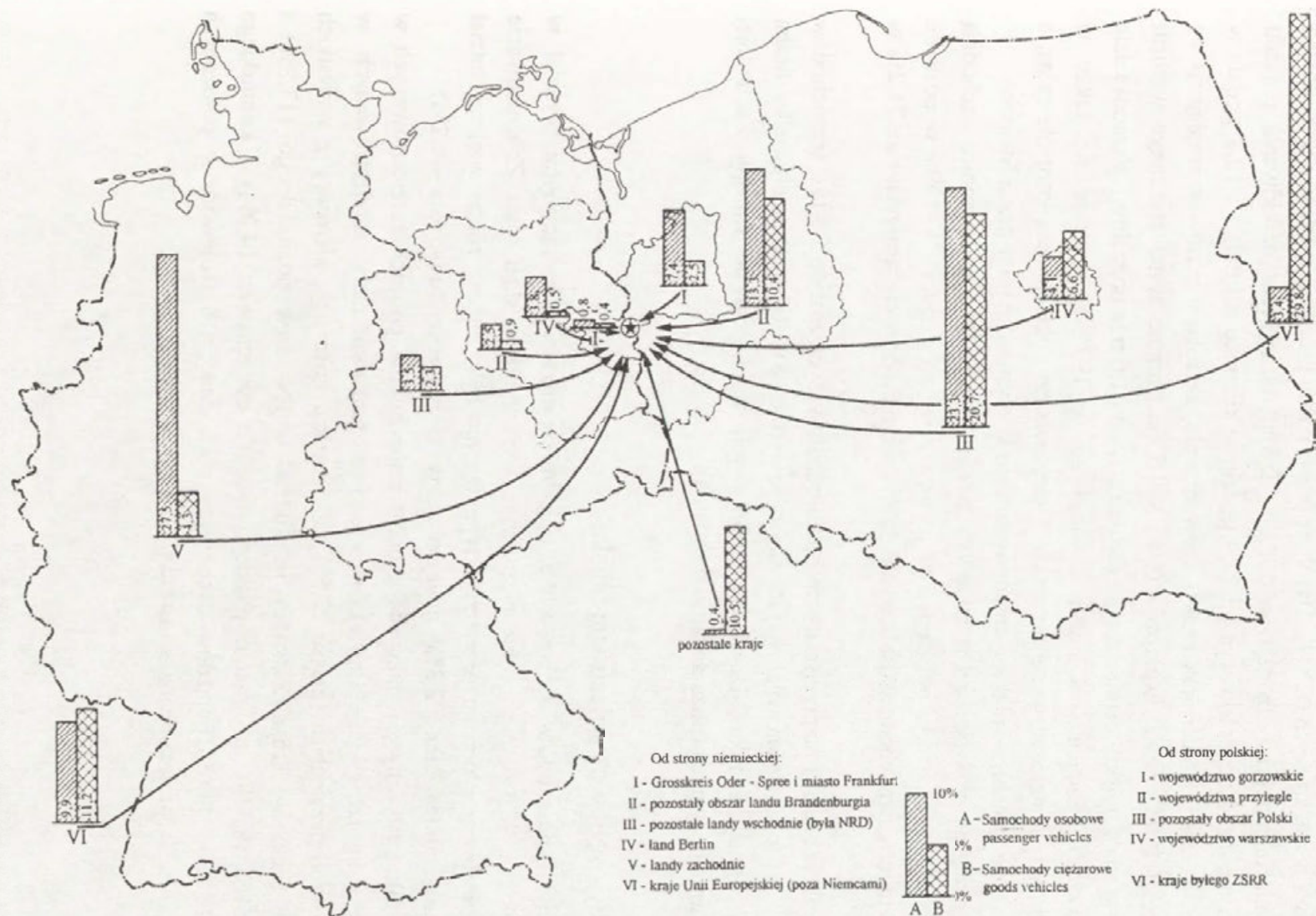
D/ Nie zauważono w żadnym dniu tygodnia zwiększonego udziału w przekraczaniu granicy samochodów z Poznania czy Warszawy, a mieszkańcy Berlina przyjeżdżali do Polski dość równomiernie przez cały tydzień.

E/ Na podstawie analizy tabel przekroczeń granicy w Słubicach trudno wyciągać wnioski i wysnuwać przypuszczenia odnośnie celów przyjazdów Niemców i wyjazdów Polaków oprócz jednego, któremu poddają się wszystkie przejścia, a mianowicie, że głównym powodem i przyczyną przyjazdów do Polski obywateli niemieckich są zakupy artykułów spożywczych, gospodarstwa domowego, tekstyliów oraz paliw, a Polacy jeżdżą do Niemiec głównie w celach zarobkowych.

Świecko

Lokalizacja przejścia

Przejście graniczne w Świecku jest najważniejszym polsko-niemieckim przejściem granicznym położonym na trasie E-30 (przyszła autostrada A-2) łączącej Moskwę, Mińsk i Warszawę z Berlinem, Hannoverem i Amsterdamem. Jest ono zlokalizowane w całości po stronie polskiej, 2 km na południe od Słubic, na trasie wytyczonej przed wojną jako autostrada niemiecka w kierunku Poznania. Na prawym brzegu Odry szosa pozostaje dwujezdniowa na odcinku zaledwie 2-3 km (do skrzyżowania z drogą Słubice-Zielona Góra). Most graniczny jest pojedynczy, zaś budowa mostu równoległego przeciąga się w sposób niezrozumiały (mimo dofinansowania ze strony niemieckiej). W 1995 r. po stronie polskiej uruchomiony został ogromny terminal odpraw towarowych. Jest to najnowocześniejszy obiekt tego typu w Polsce. Bardzo niefortunna była natomiast jego lokalizacja (przy szosie Słubice-Zielona Góra), niezwykle utrudniająca bezpośrednie i kontrolowane kierowanie pojazdów odprawionych wprost na przejście. Decyzja lokalizacyjna jest tym bardziej niezrozumiała, że przy samej szosie E-30 znajduje się pod dostatkiem, nadających się na tego typu inwestycję, terenów. Jedynym rozwiązaniem mogącym zagwarantować sprawne funkcjonowanie tak zlokalizowanego terminalu jest natychmiastowa budowa tzw. „drogi celnej” łączącej obiekt bezpośrednio z mostem granicznym. Budowy tej jak dotąd nie podjęto.



Ryc. 3. Strefy oddziaływania przejścia granicznego w Świecku
Border crossing point in Świecko - zones of influence

Nasilenie i struktura ruchu granicznego

Przejście w Świecku pozostaje jednym z najruchliwszych polskich przejść granicznych. W 1994 r. granicę przekroczyło tu 17,2 mln osób (o 165% więcej niż w 1990 r.), 5,7 mln samochodów osobowych (o 307% więcej niż w 1990 r.; w tym 26,2 tys. autobusów) i 215,1 tys. samochodów ciężarowych (tab. 7). Ogromne przeciążenie przejścia (wielogodzinne kolejki - według badania przeprowadzonego w 1992 r., średni roczny czas oczekiwania pojazdu ciężarowego na wjazd do Polski wynosił 12,9 godzin w kierunku do Polski i 12,7 godzin w kierunku do Niemiec [Komornicki 1994]) spowodowało, że ruch ciężarówek zmniejszył się względem roku 1993 prawie dwukrotnie (było 392,5 tys.), mimo systematycznego wzrostu ruchu przez granicę polsko-niemiecką jako całość (z 1,4 do 1,6 mln pojazdów). Paradoksalnie jednej z przyczyn zmniejszenia ruchu towarowego w 1994 r. upatruje się także w uruchomieniu wspomnianego wyżej terminalu. Umożliwia on dokładniejszą kontrolę celną, a tym samym może zniechęcać niektórych kierowców do korzystania z trasy przez Świecko.

Dla przejścia w Świecku charakterystyczny jest też duży, jak na granicę zachodnią udział pojazdów z rejestracją polską wśród przekraczających granicę. W 1994 wynosił on 46,5% w kategorii samochodów osobowych, 48,4% samochodów ciężarowych i aż 71,2% w kategorii autobusów.

W trakcie badania na przejściu w Świecku odnotowanych zostało 5,5 tys. samochodów osobowych, 1,1 tys. ciężarowych i 126 autobusów (tab. 8). Relatywnie niewielka liczba autobusów, wynika z faktu, iż większość liniowych autokarów do Europy Zachodniej przekracza granicę w nocy (poza godzinami badania).

Samochody osobowe z rejestracją polską

Udział samochodów osobowych z polskimi numerami rejestracyjnymi wyniósł w badanym okresie 48,1%, a więc był nieznacznie wyższy niż w skali roku. Zróżnicowanie udziału pojazdów polskich na przestrzeni tygodnia nie było duże. Nieco większy udział odnotowano w poniedziałek (52,3%), mniejszy zaś w czasie weekendu (sobota -44,2%).

Charakterystyczny jest niewielki procent samochodów polskich zarejestrowanych w województwie gorzowskim (15,4%), (tab.9) i stosunkowo mały zarejestrowanych w województwach przyległych (dalsze 27,5%). Z przejścia korzystają kierowcy z wszystkich praktycznie regionów kraju. Znaczący jest udział województw poznańskiego (13,2%) i warszawskiego (8,5%), a ponadto pilskiego (4,2%), bydgoskiego (4,0%) i konińskiego (4,0%). Łącznie 44,6% pojazdów osobowych pochodziło z 8 województw położonych wzdłuż trasy E-30 (projektowana autostrada A-2).

Tabela 7. Ruch graniczny na przejściu granicznym w Świecku w latach 1980, 1990-1994¹
 Border traffic in Świecko crossing point 1980, 1990-1994

Rodzaj Ruchu	1980	1990	1991	1992	1993	1994
1. Ruch osób w tym Polacy w %	729030 34,4	6512964 78,3	7516331 66,9	9272209 60,9	14627815 52,9	17202358 45,3
2. Ruch samochodów osobowych w tym z rej. polską w %	168335 25,7	1454888 65,0	2543711 67,0	3043436 62,0	5057146 55,9	5697282 46,5
3. Ruch autobusów ²⁾ w tym z rej. polską w %	- -	- -	- -	- -	- -	26189 71,2
4. Ruch samochodów ciężarowych w tym z rej. polską w %	95582 32,5	380724 47,6	395318 45,4	373316 43,3	392513 35,3	215101 48,4

1) ruch graniczny liczony jako suma wjazdów i wyjazdów w ciągu roku

2) w latach 1980 - 1993 liczony razem z samochodami osobowymi

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej

Tabela 8. Przejście graniczne w Świecku - analiza ruchu pojazdów w dniach 21-27 czerwca 1994 r.
Border crossing point in Świecko - analysis of vehicles traffic between 21 and 27 of June 1994

Rejestracja	WTOREK			SRODA			PIATEK			SOBOTA			NIEDZIELA			PONIEDZIALEK			RAZEM		
	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.
POLSKA RAZEM	535	105	12	321	104	5	297	54	6	502	60	12	475	82	6	515	48	16	2645	453	57
Strefa I (gorzowskie)	91	5	4	65	6	2	52	2	0	68	2	3	31	5	1	100	8	2	407	28	12
Strefa II (woj.przyległe)	156	34	1	104	27	1	75	10	3	100	18	2	113	17	1	181	11	4	729	117	12
<i>--w tym poznańskie</i>	73	10	1	57	9	1	22	9	2	61	10	1	58	15	0	79	6	1	350	59	6
Strefa III (pozostałe woj.)	240	55	4	126	52	2	143	29	3	303	34	5	287	42	4	186	22	3	1285	234	21
Strefa IV (warszawskie)	48	11	3	26	19	0	27	13	0	31	6	2	44	18	0	48	7	7	224	74	12
NIEMCY RAZEM	402	21	1	252	16	2	213	13	3	490	16	3	363	6	8	378	22	8	2098	94	25
Strefa I *	11	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	2	0	0	30	2	0	45	4	0
<i>-w tym Frankfurt</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strefa II (Brandenburgia)	30	3	0	22	0	0	15	1	0	13	2	0	10	1	0	44	4	0	134	11	0
Strefa III (landy wsch.)	30	7	0	37	6	0	23	3	2	50	3	0	30	0	2	28	6	1	198	25	5
Strefa IV (Berlin)	48	0	0	20	0	0	19	1	0	18	2	0	29	1	0	74	2	0	208	6	0
Strefa V (landy zach.)	283	10	1	172	10	2	155	8	1	409	8	3	292	4	6	202	8	7	1513	48	20
<i>- w tym Nadrenia</i>	105	2	0	63	6	1	81	1	0	228	1	1	153	2	3	85	0	3	715	12	8
INNE KRAJE RAZEM	128	110	11	130	71	2	89	91	5	145	109	12	172	98	6	92	101	8	756	580	44
Unia Europejska	69	52	3	102	20	0	65	11	5	116	8	2	119	8	0	73	27	5	544	126	15
<i>- w tym Holandia</i>	32	28	0	76	12	0	30	4	0	47	6	0	62	1	0	26	7	0	273	58	0
Były ZSRR	51	52	8	27	37	2	21	66	0	29	68	7	47	67	6	14	46	3	189	336	26
pozostałe	8	6	0	1	14	0	3	14	0	0	33	3	6	23	0	5	28	0	23	118	3
RAZEM	1065	236	24	703	191	9	599	158	14	1137	185	27	1010	186	20	985	171	32	5499	1127	126

* Grosskreis Oder Spree i miasto Frankfurt

Tabela 9. Świecko - struktura ruchu pojazdów w dniach 21-27 czerwca 1994 r.

Świecko - structure of vehicle traffic, 21-27 of June 1994

Rejestracja	udział w całości badanego ruchu			udział w grupie narodowej ⁵		
	oso- bowne	cięż- arowe	auto- busy	oso- bowne	cięż- arowe	auto- busy
POLSKA RAZEM	48,1	40,2	45,2	100,0	100,0	100,0
Strefa I (gorzowskie)	7,4	2,5	9,5	15,4	6,2	21,1
Strefa II ¹	13,3	10,4	9,5	27,5	25,8	21,0
- w tym poznańskie	6,4	5,2	4,8	13,2	13,6	10,5
Strefa III ²	23,3	20,7	16,7	48,6	51,7	36,8
Strefa IV (warszawskie)	4,1	6,6	9,5	8,5	16,3	21,1
NIEMCY RAZEM	38,2	8,3	19,8	100,0	100,0	100,0
Strefa I ³	0,8	0,4	0,0	2,1	4,3	0,0
- w tym Frankfurt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Strefa II ⁴	2,5	0,9	0,0	6,4	11,7	0,0
Strefa III (landy wsch.)	3,5	2,3	4,0	9,5	26,5	20,0
Strefa IV (Berlin)	3,8	0,5	0,0	9,9	6,4	0,0
Strefa V (landy zach.)	27,5	4,3	15,9	72,1	51,1	80,0
- w tym Nadrenia W.	13,0	1,1	6,3	34,1	12,8	32,0
INNE PAŃSTWA RAZEM	13,7	51,5	34,9	100,0	100,0	100,0
- Unia Europejska	9,9	11,2	11,9	72,0	21,7	34,1
- w tym Holandia	5,0	5,1	0,0	36,1	10,0	0,0
- były ZSRR	3,4	29,8	20,6	25,0	57,9	59,1
- pozostałe	0,4	10,5	2,4	3,0	20,4	6,8

¹ województwa przyległe² pozostała część Polski (bez woj. warszawskiego)³ Grosskreis Oder Spree i miasto Frankfurt⁴ Brandenburgia (z wyłączeniem obszaru strefy I)⁵ wśród pojazdów: polskich, niemieckich oraz pojazdów z innych państw

Samochody osobowe z rejestracją niemiecką

Aż 72,1% samochodów niemieckich wjeżdżających do Polski przez Świecko zarejestrowanych było w landach zachodnich (była RFN), z czego 47,3% (landy zachodnie - 100%) w Nadrenii -Północnej Westfalii i 14,2% w Dolnej Saksonii. Znacząca była także ilość pojazdów z Berlina (9,9%). Jednocześnie na całą Brandenburgię przypadało zaledwie 8,5% samochodów niemieckich. Znamienne jest, że w badanym okresie przez przejście w Świecku nie przejechał ani jeden samochód zarejestrowany w przylegającym do niego administracyjnie Frankfurcie. Wynika to z bardzo wyraźnego podziału funkcji pomiędzy sąsiadującymi ze sobą punktami w Świecku i Słubicach. Łącznie 67,9% korzystających z przejścia pojazdów niemieckich pochodziło z 5 landów położonych wzdłuż trasy E-30. (Brandenburgia, Berlin, Saksonia Anhalt, Dolna Saksonia i Nadrenia Północna Westfalia). Ilość samochodów z landów zachodnich była największa w okresie weekendu (szczególnie w sobotę), zaś z Berlina i Brandenburgii w poniedziałek.

Samochody osobowe z rejestracją innych państw

Udział samochodów osobowych pochodzących z państw trzecich był w Świecku wyraźnie wyższy niż w innych badanych punktach (13,7%). W grupie tej dominowały samochody z krajów Unii Europejskiej (72,0%, z czego połowa z numeracją holenderską), częściowo jednak kierowane przez obywateli byłego ZSRR (prywatny import). Same pojazdy z terenu dawnego Związku Radzieckiego stanowiły dalsze 25% (dużo, zważywszy na ciężący na obywatelach tych państw obowiązek wizowy przy podróży do Niemiec). Obie wymienione liczby wskazują na wybitnie tranzytowy charakter przejścia, koncentrującego na sobie ruch na osi wschód - zachód. Sporadycznie na przejściu pojawiały się jednak nawet samochody pozaeuropejskie (ze Stanów Zjednoczonych, Kanady i Turcji).

Samochody ciężarowe

Jak już wspomniano Świecko pozostaje jednym z największych towarowych przejść granicznych Polski. Pomimo weekendowych ograniczeń w ruchu ciężarówek na szosach Niemiec, liczba odprawianych pojazdów nie ulegała większym wahaniom w ciągu całego tygodnia. Wynikało to z permanentnego istnienia wielogodzinnej kolejki granicznej, która zapewniała pracę funkcjonariuszom celnym nawet wówczas, gdy przez dwa dni nie zasiłały jej kolejne pojazdy. 40,2% wjeżdżających do Polski samochodów ciężarowych stanowiły pojazdy polskie, zaledwie 8,3% niemieckie i aż 51,5% zarejestrowane w państwach trzecich. Tylko 32,0% ciężarówek polskich pochodziło z województwa gorzowskiego oraz województw przyległych. Aż 16,3% stanowiły natomiast pojazdy zarejestrowane w Warszawie. Wśród samochodów niemieckich ponad połowa pochodziła z landów zachodnich, zaś wśród ciężarówek z innych państw aż 57,9% z terenu byłego ZSRR (przede wszystkim z Rosji, Białorusi oraz Republik Bałtyckich) i 10,0% z Holandii (mocna pozycja przewoźników holenderskich w transporcie na terenie Niemiec oraz do Europy Wschodniej).

Autobusy

Z uwagi na godziny kursowania autobusów rejsowych, w badaniu (jak już wspomniano) odnotowane zostały przede wszystkim przekraczające granicę autokary turystyczne. 45,2% pojazdów zaliczanych do tej kategorii miało rejestrację polską (w tym 21,1% warszawską), 19,8% niemiecką (w tym 80,0% z landów zachodnich) i 34,9% rejestrację państw trzecich (w tym 59,1% z byłego ZSRR). Według danych Ministerstwa Transportu i Gospodarki Wodnej w 1993 r. przez przejście w Świecku przejeżdżało tygodniowo 59 par międzynarodowych autobusów liniowych (Komornicki 1994).

Wnioski

A/ W zakresie ruchu osobowego przejście graniczne w Świecku ma charakter zdecydowanie ogólnokrajowy, lub nawet europejski. Po części pełni ono także funkcje regionalne, nie odgrywając praktycznie żadnej roli w ruchu lokalnym.

B/ Tranzytowy charakter przejścia rzutuje na niewielką zmienność nasilenia ruchu w skali tygodnia.

C/ W zakresie ruchu towarowego przejście pełni funkcję ogólnoeuropejską (dominacja ruchu tranzytowego) i ogólnokrajową.

D/ Z racji swego usytuowania na trasie E-30 przejście w Świecku wyraźnie koncentruje na sobie ruch wzdłuż osi wschód - zachód, co m.in. uwidacznia się w dużych udziałach (we wszystkich kategoriach pojazdów) samochodów z aglomeracji Warszawy, Poznania, Berlina i zagłębia Ruhry, z województw i landów położonych wzdłuż tej trasy, a także z Holandii oraz Rosji i Białorusi.

E/ Trasa E-30 wydaje się przejmować (w ruchu międzynarodowym) w większym stopniu pojazdy z terenów leżących od niej na północ (szczególnie z województw pilskiego i bydgoskiego) niż na południe (konkurencja przejść granicznych w Zgorzelcu i Olszynie). Ta sama prawidłowość uwidacznia się w stosunku do obszaru byłego ZSRR.

Przejście w Świecku pozostaje głównym punktem tranzytowym dla udających się na zachód pojazdów z Litwy, Łotwy i Estonii, w niewielkim tylko zakresie przejmując ruch z Ukrainy.

Gubin

Lokalizacja przejścia

Historia Gubina sięga roku 1235, kiedy to ośrodek uzyskał prawa miejskie. Przez kilka stuleci było to centrum włókiennictwa oraz wyrobu win (winnice lubuskie). Ziemia Gubińska znajdowała się kolejno pod panowaniem monarchii piastowskiej, królów czeskich (od 1526 r.), Saksonii (od 1620 r.) i państwa Pruskiego (od 1815 r.).

Obecne polskie miasto Gubin i niemieckie Guben, stanowiły do 1945 r. jeden organizm administracyjny. Na prawym (aktualnie polskim) brzegu Nysy znajdowało się wówczas centrum miasta, na lewym zaś tereny przemysłowe i robotnicze przedmieście. Przed wojną w mieście funkcjonowały 3 mosty drogowe i dwa kolejowe. Począwszy od drugiej połowy lat 60. znaczna część mieszkańców Gubina zatrudniona była w fabrykach byłej NRD. Zatrudnienie to ustało z końcem lat 80.

Obecnie w Gubinie czynne jest jedno całodobowe drogowe przejście graniczne dostępne dla obywateli wszystkich państw oraz dla wszystkich kategorii pojazdów. Przejście zlokalizowane jest w centrum miasta, na wąskim moście granicznym. Odprawa w kierunku do Niemiec odbywa się po stronie polskiej (zarówno funkcjonariusze polscy jak i niemieccy), zaś w kierunku do Polski po stronie niemieckiej. Samochody ciężarowe oczekujące na odprawę zatrzymywane są po stronie niemieckiej na parkingu na zewnątrz miasta Guben i sukcesywnie kierowane na most graniczny. Po stronie polskiej samochody wszystkich rodzajów oczekują w kolejkach na ulicach miasta.

Granicę polsko-niemiecką przecinają w Gubinie ponadto dwie linie kolejowe (na północ i na południe od miasta). Linia północna jest aktualnie remontowana (1994). W tym

czasie tymczasowo uruchomiony został ruch na dotychczas nieczynnym moście południowym (5 składów towarowych dziennie). Planuje się uruchomienie transgranicznej komunikacji pasażerskiej. W sferze projektów pozostaje też budowa drogowej obwodnicy miasta i nowoczesnego tranzytowego przejścia granicznego w Gubinku (zadanie priorytetowe; naciski strony niemieckiej; dofinansowanie z funduszu PHARE -22 mln ECU). Władze miasta myślą też o otwarciu małego pieszego przejścia granicznego z wykorzystaniem kładki pieszej na Nysie. Docelowo, na terenie miasta i w jego okolicach, przewiduje się uruchomienie 7 mostów drogowych.

W Gubinie funkcjonują dwa komunalne bazyry nastawione na klientelę niemiecką:

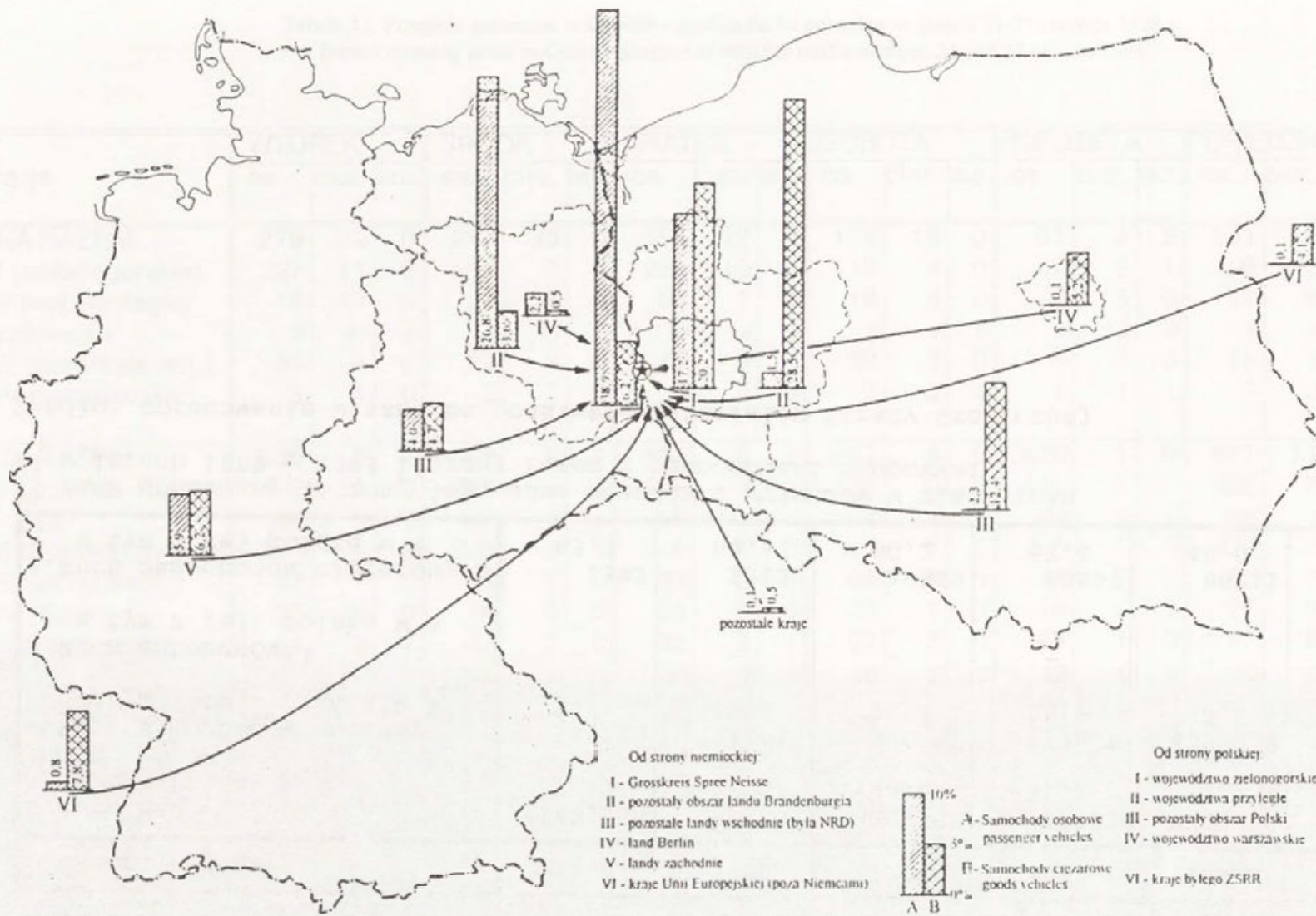
- spożywczy, w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia, 123 stoiska prowadzone przez mieszkańców Gubina;
- przemysłowy, w południowej części miasta, 540 stoisk, w tym znaczna część prowadzona przez osoby przyjezdne.

Dochody miasta z opłat targowych i parkingowych wynosiły w 1993 r. ponad 16 mld starych złotych, co stanowiło 27,3% dochodów budżetu. Istnienie bazaru południowego zapewnia klientelę kilkudziesięciu miejscowym taksówkarzom. W mieście czynnych jest kilka stacji benzynowych, również w ogromnej mierze nastawionych na kierowców z za Nysy.

Według przeprowadzonego również w 1994 r. badania ankietowego GUS obywatele niemieccy, przekraczający granicę w Gubinie, dokonali w Polsce zakupów na łączną wartość 363,8 mld starych złotych (w tym 124,8 mld na towary żywnościowe i 465,8 mld na paliwo). Spośród badanych przez GUS przejść granicznych większą sumę pieniędzy przeznaczyci na zakupy w Polsce jedynie Niemcy odwiedzający Zgorzelec.

Po stronie niemieckiej około 200 m od mostu granicznego funkcjonuje prowadzący sprzedaż półhurtową supermarket, nastawiony na klientów z Polski. Przenoszeniem zakupionych tam towarów (piwo, czekolada itp.), na potrzeby drobnych biznesmenów, zajmują się mieszkańcy Gubina, przekraczający granicę wielokrotnie w ciągu jednego dnia. Przenoszą oni każdorazowo dozwoloną niewielką ilość towarów. Według informacji władz miasta działalnością tą trudni się około 100 obywateli Gubina (głównie bezrobotni i osoby z tzw. "marginesu społecznego"). Pewna grupa osób utrzymuje się też z notorycznych kradzieży w sklepach niemieckich. Wprowadza to zrozumiałą nieufność ze strony niemieckich sklepikarzy, i tak już niezadowolonych z konkurencji polskich bazarów. O rozmiarze zjawiska świadczy duża ilość zgłoszeń zagubienia dowodów osobistych. Gubione są z reguły dokumenty, w których policja niemiecka odnotowała fakt przyłapania na kradzieży, co uniemożliwia ponowne przejście do Niemiec w ramach małego ruchu granicznego.

Przejście graniczne w Gubinie położone jest na trasie Zielona Góra - Cottbus. Wykorzystanie przejścia w celu odciążenia zespołu przejść Świecko/Ślubice, jest ograniczone, m.in. z uwagi na brak prostego szlaku drogowego Ślubice-Gubin (brak mostu na Odrze, konieczność objazdu przez Krosno Odrzańskie). Szlak taki istnieje natomiast po stronie niemieckiej.



Ryc. 4. Strefy oddziaływania przejścia granicznego w Gubinie
Border crossing point in Gubin - zones of influence

Tabela 10. Ruch graniczny na przejściu granicznym w Gubinie w latach 1980, 1990-1994¹
 Border traffic in Gubin crossing point 1980, 1990-1994

Rodzaj Ruchu	1980	1990	1991	1992	1993	1994
1. Ruch osób w tym Polacy w %	1489565 71,7	2822587 28,3	3389565 30,8	4482559 29,2	10742249 34,9	10765929 30,8
2. Ruch samochodów osobowych w tym z rej. polską w %	115718 54,4	344016 38,0	596957 26,3	1173666 25,8	4635219 30,1	4776110 27,9
3. Ruch autobusów ²⁾ w tym z rej. polską w %	- -	- -	- -	- -	- -	169 42,0
4. Ruch samochodów ciężarowych w tym z rej. polską w %	1392 83,3	21120 62,3	49869 60,2	65557 57,4	86211 49,0	72417 41,6

1) ruch graniczny liczony jako suma wjazdów i wyjazdów w ciągu roku

2) w latach 1980 - 1993 liczony razem z samochodami osobowymi

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej

Tabela 11. Przejście graniczne w Gubinie - analiza ruchu pojazdów w dniach 21-27 czerwca 1994 r.
 Border crossing point in Gubin - analysis of vehicles traffic between 21 and 27 of June 1994

Rejestracja	WTOREK			SRODA			PIATEK			SOBOTA			NIEDZIELA			PONIEDZIALEK			RAZEM		
	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.	os.	ciez.	aut.
POLSKA RAZEM	279	33	0	247	33	0	354	22	0	159	15	0	61	9	2	231	16	0	1331	128	2
Strefa I (zielonogorskie)	227	11	0	217	7	0	287	10	0	113	4	0	47	2	1	196	5	0	1087	39	1
Strefa II (woj.przylegle)	19	17	0	7	16	0	26	7	0	16	6	0	8	3	0	17	6	0	93	55	0
-w tym poznanskie	9	11	0	1	10	0	10	4	0	8	4	0	4	2	0	4	5	0	36	36	0
Strefa III (pozostale woj.)	30	4	0	23	8	0	41	3	0	28	3	0	5	3	0	18	3	0	145	24	0
Strefa IV (warszawskie)	3	1	0	0	2	0	0	2	0	2	2	0	1	1	1	0	2	0	6	10	1
NIEMCY RAZEM	886	6	1	606	9	1	834	8	1	941	6	0	820	1	0	821	11	0	4908	41	3
Strefa I (Gr.Spree-Neisse)	456	2	0	278	4	0	423	3	0	430	0	0	445	0	0	422	3	0	2454	12	0
-w tym Guben	220	0	0	110	0	0	220	1	0	196	0	0	254	0	0	220	1	0	1220	2	0
Strefa II (Brandenburgia)	321	1	0	245	2	1	246	1	0	317	1	0	285	0	0	279	2	0	1693	7	1
Strefa III (landy wsch.)	43	1	0	24	1	0	39	2	0	64	1	0	29	0	0	52	4	0	251	9	0
Strefa IV (Berlin)	12	0	0	18	0	0	34	0	0	33	1	0	18	0	0	21	0	0	136	1	0
Strefa V (landy zach.)	54	2	1	41	2	0	92	2	1	97	3	0	43	1	0	47	2	0	374	12	2
-w tym Nadrenia	18	1	1	16	1	0	37	1	0	43	2	0	22	0	0	23	0	0	159		
INNE KRAJE RAZEM	7	7	0	10	1	0	21	4	0	19	6	0	10	1	1	6	5	0	63	24	1
Unia Europejska	6	7	0	7	1	0	18	3	0	15	1	0	9	0	0	4	3	0	50	15	0
-w tym Holandia	5	4	0	5	1	0	12	2	0	9	1	0	2	0	0	2	1	0	33	9	0
Byly ZSRR	0	0	0	2	0	0	2	1	0	3	5	0	0	0	1	2	2	0	9	8	1
pozostale	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	4	1	0
RAZEM	1172	46	1	862	43	1	1208	34	1	1118	27	0	890	11	3	1058	32	0	6308	193	6

Nasilenie i struktura ruchu granicznego

W 1994 r. przez przejście graniczne w Gubinie, przekroczyło granicę, w obu kierunkach, 10,8 mln osób (o 140% więcej niż w 1992 r. i aż o 286% więcej niż w 1990 roku); 4,8 mln samochodów osobowych (300% więcej niż w 1992r. i 1500% więcej niż w 1990 r.), w tym zaledwie 169 autobusów; 72 tys. samochodów ciężarowych (10% więcej niż w 1992 i 243% więcej niż w 1990 roku; tab. 10). Obywatele polscy stanowili w skali roku 30,8 % przekraczających (na całej granicy polsko-niemieckiej 28,5%). Samochody osobowe z rejestracją polską stanowiły 27,9% (dla całej granicy 29,0%) odprawionych pojazdów, zaś polskie ciężarówki 41,6% (dla całej granicy 59,4%). W ciągu 5 dni trwania badania w kierunku do Polski granicę przekroczyło (według danych Straży Granicznej) 16,7 tys. samochodów osobowych i 542 ciężarowe. Na potrzeby badania zarejestrowano ich odpowiednio 6,3 tys. (37,7%) i 193 (35,6%). Autobusy korzystają z przejścia w Gubinie jedynie sporadycznie (w czasie badania zaledwie 6 pojazdów). Nie przebiega przez nie ani jedna regularna międzynarodowa linia autobusowa.

Tabela 12. Gubin - struktura ruchu pojazdów w dniach 21-27 czerwca 1994 r.

Gubin - structure of vehicle traffic, 21-27 of June 1994

Rejestracja	udział w całości badanego ruchu			udział w grupie narodowej ⁵		
	oso-bowe	cięż-arowe	auto-busy	oso-bowe	cięż-arowe	auto-busy
POLSKA RAZEM	21,1	66,3	33,3	100,0	100,0	100,0
Strefa I ¹	17,2	20,2	16,7	81,7	30,5	50,0
Strefa II ²	1,5	28,5	0,0	7,0	42,9	0,0
- w tym poznańskie	0,6	18,7	0,0	2,7	28,1	0,0
Strefa III ³	2,3	12,4	0,0	10,8	18,8	0,0
Strefa IV (warszawskie)	0,1	5,2	16,7	0,5	7,8	50,0
NIEMCY RAZEM	77,8	21,2	50,0	100,0	100,0	100,0
Strefa I (Spree-Neisse)	38,9	6,2	0,0	50,0	29,3	0,0
- w tym Guben	12,3	1,0	0,0	24,9	4,9	0,0
Strefa II ⁴	26,8	3,6	16,7	34,5	17,0	33,3
Strefa III (landy wsch)	4,0	4,7	0,0	5,1	22,0	0,0
Strefa IV (Berlin)	2,2	0,5	0,0	2,8	2,4	0,0
Strefa V (landy zach.)	5,9	6,2	33,3	7,6	29,3	66,7
- w tym Nadrenia W.	2,5	0,0	0,0	3,2	12,2	33,3
INNE PAŃSTWA RAZEM	1,0	12,4	16,7	100,0	100,0	100,0
- Unia Europejska	0,8	7,8	0,0	79,4	62,5	0,0
- w tym Holandia	0,5	4,7	0,0	52,4	37,5	0,0
- były ZSRR	0,1	4,1	16,7	14,3	33,3	100,0
- pozostałe	0,1	0,5	0,0	6,3	4,2	0,0

¹ województwo zielonogórskie

² województwa przyległe

³ pozostała część Polski (bez woj. warszawskiego)

⁴ Brandenburgia (z wyłączeniem obszaru strefy I)

⁵ wśród pojazdów: polskich, niemieckich oraz pojazdów z innych państw

Samochody osobowe z rejestracją polską

Samochody osobowe zarejestrowane w Polsce stanowiły w badanym okresie 21,1% wszystkich wjeżdżających do Polski (wyraźnie mniej niż w skali roku). Ich udział wahał się od zaledwie 6,9% w niedzielę i 14,2% w sobotę do 29,3% w piątek. Zwiększona liczba obywateli polskich wracających do kraju w końcu tygodnia, wiąże się prawdopodobnie z przyjazdami na weekend osób zatrudnionych w Niemczech. Jednocześnie w sam weekend obywatele niemieccy najliczniej przyjeżdżają do Polski, w celu dokonywania zakupów, a częściowo także w celach rekreacyjnych. W przeciwieństwie do bazarów Gubina większość sklepów w Guben jest zamknięta w okresie weekendu, co dodatkowo wpływa na zachwianie proporcji w sobotę i niedzielę. Wśród pojazdów polskich dominują samochody z woj. zielonogórskiego (81,7%), (tab.12), dalszych 7,0% przypada na woj. przyległe, w tym jednak zaledwie 2,7% na poznańskie. Udział samochodów z woj. warszawskiego jest znikomy (0,5%). Podobne proporcje utrzymują się przez wszystkie dni tygodnia.

Samochody osobowe z rejestracją niemiecką

Spośród pojazdów osobowych z niemieckimi numerami rejestracyjnymi aż 92,4% stanowiły samochody ze wschodnich landów (byłe NRD), a 84,5% z Brandenburgii i 2,7% z Berlina. Na nowy Grosskreis Szprewa-Nysa przypadało 50,0% pojazdów niemieckich, zaś na same miasto Guben 24,9%. O ile liczba pojazdów przyjeżdżających z Guben, Grosskreisu Szprewa-Nysa, a nawet całej Brandenburgii i Berlina, była mniej więcej ustabilizowana w ciągu całego tygodnia (z wyjątkiem trudnego w interpretacji zmniejszenia w środę), o tyle ilość samochodów z pozostałych landów (szczególnie z Saksonii i Saksonii Anhalt) wzrosła wyraźnie w okresie weekendu.

Samochody osobowe z rejestracją innych państw

Pojazdy osobowe należące do obywateli państw trzecich, rzadko korzystają z przejścia granicznego w Gubinie. W badanym okresie było ich zaledwie 63. Największą grupę stanowiły samochody z państw Unii Europejskiej (79,4%), w tym przede wszystkim Holandii (52,4%). Trzeba jednak zaznaczyć, że część samochodów odnotowywanych w tej grupie to pojazdy importowane z Europy Zachodniej, których obecnymi właścicielami są już Polacy, lub obywatele państw byłego ZSRR.

Samochody ciężarowe

Wśród wjeżdżających do Polski przez Gubin samochodów ciężarowych aż 66,3% to pojazdy polskie. 30,5% spośród nich zarejestrowanych było w województwie zielonogórskim i dalszych 28,1% w poznańskim. Duża ilość samochodów z rejestracją poznańską wiąże się

(zgodnie z przeprowadzoną obserwacją) z prowadzeniem przez firmę z Poznania inwestycji budowlanych na terenie Niemiec. Łącznie pojazdy ciężarowe z województw zielonogórskiego i przyległych stanowiły aż 88,7% korzystających z przejścia, co świadczy o jego regionalnym znaczeniu w zakresie ruchu towarowego.

Podobnie wśród samochodów niemieckich, 70,7% pochodziło z landów wschodnich i aż 46,3% z Brandenburgii. Znikomy (2 pojazdy -4,9%) był natomiast udział ciężarówek z samego Guben. Spośród 24 samochodów ciężarowych zarejestrowanych w krajach trzecich, jakie wjechały do Polski w okresie badania, 15 pochodziło z krajów Unii Europejskiej i 8 z terenu byłego ZSRR. Ruch autobusów był w Gubinie tak znikomy (łącznie odnotowano 6 pojazdów), że jego analiza wydaje się bezprzedmiotowa.

Ruch samochodów ciężarowych wyraźnie słabnie w okresie weekendu (zakaz poruszania się takich pojazdów po drogach niemieckich). Samochody oczekujące na odprawę na wspomnianym wyżej parkingu poza Guben, są jednak systematycznie kierowane na przejście także w sobotę i niedzielę. W dni te najwyraźniej zaznacza się też dominacja pojazdów polskich. Liczba ciężarówek niemieckich spada w weekend prawie do zera (np. w niedzielę 26 czerwca - 1 pojazd), a ich udział jest zdecydowanie najwyższy w poniedziałek (34,4%).

Wnioski

A/ Przejście graniczne w Gubinie wydaje się mieć w kategorii ruchu osobowego charakter przede wszystkim lokalny. Jego zasięg oddziaływania jest jednak wyraźnie większy po stronie niemieckiej niż polskiej.

B/ Zasięg oddziaływania przejścia po stronie polskiej nie ulega większym zmianom w ciągu tygodnia, po stronie niemieckiej bardzo wyraźnie wzrasta on w okresie weekendu.

C/ Struktura ruchu osobowego w ciągu całego tygodnia odznacza się dominacją pojazdów niemieckich. Dominacja ta wzmacnia się w sobotę i niedzielę. Największa liczba pojazdów polskich wjeżdża do Polski w piątek.

D/ Udział pojazdów z dużych aglomeracji miejskich (Berlin, Warszawa, Poznań) jest na przejściu w Gubinie nieznaczny.

E/ W kategorii ruchu towarowego przejście w Gubinie ma charakter regionalny (ze strony polskiej woj. zielonogórskie i przyległe, z niemieckiej land Brandenburgia). Wśród ciężarówek dominują pojazdy z rejestracją polską.

Podsumowanie

1) Przeprowadzone badania potwierdziły w ogólnym zarysie przyjęty na wstępie podział badanych przejść granicznych na lokalne (Kostrzyn, Ślubice), regionalne (Gubin) i europejskie (Świecko). Rola przejścia granicznego w Gubinie w ruchu tranzytowym jest jednak nieco mniejsza niż zakładano (z wyłączeniem ruchu towarowego), natomiast przejście

w Kostrzynie spełnia wyraźnie funkcje regionalne (jako punkt obsługujący aglomerację Berlina). Zaskakujący jest też zupełny brak ruchu lokalnego na przejściu w Świecku.

2) Polsko-niemieckie przejścia graniczne o znaczeniu lokalnym i regionalnym charakteryzują się wyraźną asymetrią zasięgów swojego zaplecza. Zasięg ten jest zdecydowanie większy po stronie niemieckiej. Asymetrii nie obserwujemy na głównym przejściu tranzytowym w Świecku.

3) Zasięg oddziaływania trzech spośród czterech badanych przejść granicznych (prócz Świecka) po stronie niemieckiej odznacza się charakterystycznymi wahaniami tygodniowymi. Wzrasta on znacznie w okresie weekendu, sięgając sąsiadującego od zachodu z Brandenburgią landu Saksonia-Anhalt, a nawet landów zachodnich.

4) W zakresie ruchu towarowego przejście graniczne w Świecku ma ogólnoeuropejski zasięg oddziaływania (obsługiwane są także pojazdy ciężarowe z Bliskiego Wschodu), zaś przejście w Gubinie ma zasięg typowo regionalny.

5) Struktura ruchu osobowego odznacza się wyraźną przewagą obywateli niemieckich nad Polakami (samochodów osobowych z rejestracją niemiecką nad samochodami z rejestracją polską). Prawidłowość ta nie dotyczy przejścia w Świecku, gdzie udział samochodów polskich jest bliski 50%.

6) Struktura osobowego ruchu granicznego w Kostrzynie, Słubicach i Gubinie zmienia się na przestrzeni tygodnia. Przewaga pojazdów niemieckich jest najbardziej przygniatająca w okresie weekendu (zakupy, wypoczynek w Polsce). Jednocześnie liczba pojazdów polskich wjeżdżających do naszego kraju wzrasta na tych przejściach w piątki. Można to wiązać z przyjazdami weekendowymi Polaków zatrudnionych w Niemczech (przede wszystkim pracujących nielegalnie w Berlinie). Struktura ruchu w Świecku jest w miarę stabilna.

7) Struktura ruchu, tak osobowego, jak i towarowego obserwowana na przejściu w Świecku potwierdza ogromną rolę transeuropejskiego szlaku E-30 (przyszła autostrada A-2), jako trasy łączącej kraje Unii Europejskiej (przede wszystkim Niemcy - Nadrenia-Północna Westfalia, Holandia) z państwami powstałymi z rozpadu byłego ZSRR (Rosja, Białoruś), a także jako trasy przejmującej ruch w kierunku zachodnim z północnej Polski oraz z Litwy, Łotwy i Estonii.

8) Podróżujący do Polski mieszkańcy aglomeracji Berlina korzystają przede wszystkim z przejścia granicznego w Kostrzynie, w dalszej kolejności z punktów w Słubicach i Świecku. Ich liczba wśród przekraczających granicę w Gubinie jest nieznaczna. Te same trzy przejścia graniczne co mieszkańcy Berlina wybierali też najczęściej podróżujący do Niemiec mieszkańcy Poznania.

9) Przeprowadzone jednocześnie z badaniami obserwacje i wywiady z przedstawicielami władz lokalnych pozwalają na podjęcie próby wskazania czynników decydujących o zasięgu oddziaływania poszczególnych przejść granicznych w warunkach granicy polsko-niemieckiej. Należy do nich zaliczyć:

- położenie przejścia w ogólnokrajowym i europejskim systemie połączeń drogowych;
- położenie w strefie oddziaływania dużych aglomeracji miejskich (Berlin);

- istnienie oraz stopień rozbudowania ośrodków handlowych (bazarów) w polskich miejscowościach przygranicznych;
- stan infrastruktury transportowej (drogi dojazdowe) i granicznej (fizyczna przepuszczalność przejścia).

10) Jako wniosek o charakterze aplikacyjnym wskazać należy na ograniczoną możliwość wzajemnego przejmowania od siebie określonych funkcji przez poszczególne przejścia graniczne. Znaczne przeciążenie przejścia granicznego w Świecku nie powoduje w sposób wyraźny rozrzedzenia się zasięgu oddziaływania sąsiednich punktów odprawy. Jako przejścia o znaczeniu lokalnym i regionalnym mają one swoją ściśle określoną „klientelę”. Potwierdza to tezę o bardzo ograniczonych możliwościach deglomeracji ruchu granicznego (szczególnie towarowego) i tym samym o konieczności modernizacji najważniejszych szlaków tranzytowych i położonych przy nich punktów odprawy (Świecko). Jednocześnie dostępność przestrzenna dla mieszkańców Berlina pozwala sądzić, że rola punktu w Kostrzynie będzie w przyszłości nadal wzrastać, co z pewnością pociągnie za sobą określone wymagania inwestycyjne.

Literatura

- Fiedorowicz K., 1992, *Międzynarodowe powiązania transportowe Polski, stan i perspektywy*, Inst. Turyst., Warszawa.
- Komornicki T., 1994, *Międzynarodowe regularne połączenia autobusowe pomiędzy Polską i pozostałymi krajami Europy*, (w:) *Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski*, Biuletyn nr 5, IGiPZ PAN, 103-116.
- Komornicki T., 1994, *Przepustowość polskich drogowych przejść granicznych*, (w:) *Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski*, Biuletyn 5, IGiPZ PAN, 85-102.
- Komornicki T. 1995, *Transgraniczna infrastruktura transportowa Polski*, *Przegl. Geogr.*, LXVII, 1-2, 45-53.
- Lijewski T., 1994, *Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej*, Zeszyty IGiPZ PAN 23.
- Powęska H., Werwicki A., 1993, *Rejony przejść granicznych jako obszary koncentracji handlu i usług - granica zachodnia*, (w:) *Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski*, Biuletyn 5, IGiPZ PAN.
- Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce w 1994 r.*, GUS, Warszawa 1995.
- Warakomska K., 1987, *Intensywność ruchu pojazdów mechanicznych na granicy Lublina i powiązania transportowe miasta z innymi województwami Polski (na podstawie obserwacji w dniu 5 VII 1983 r.)*, *Przegl. Geogr.*, LIX, 1-2, 119-134.
- Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 15 XII 1994 r. w sprawie ogłoszenia przejść granicznych, rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia oraz czasu ich otwarcia*, *Monitor Polski* 69/1994, poz. 617.

Border crossing points in Kostrzyn, Słubice, Świecko, Gubin - main functions and zones of influence on the Polish and German territory

Summary

In 21-27 of June 1994 there were carried out the transborder traffic studies on Polish-German border. The aims were to determine 1) influence zones of each border crossing points of Polish and German territory, 2) weekly fluctuation of intensity and structure of transborder traffic.

Based on variety of function and neighbouring location (border with Brandenburg) it was selected to investigate 4 crossing points: Kostrzyn, Słubice, Świecko, Gubin. The two first have local functions, Świecko - first of all, is transit crossing point (European scale) and Gubin - regional scale. The method used noting was registration numbers. The numbers of cars from each voivodship in Poland and Grosskreis in Germany were counted. The registration numbers were noted during 6 days in a week, 8 hours daily.

The results show that Polish-German crossing points (except transit crossing point - Świecko) have asymmetrical influence. The influence is obviously stronger on German side. In three crossing points (Kostrzyn, Słubice, Gubin) were noted characteristic weekly fluctuation. The frequency of arrivals to Poland increases during week-ends. In those days most of cars were from farther located places in Germany (Anhalt, Western Lands). The intensity and structure of transborder traffic through Świecko crossing point were stabilized.

The assumption that frontier crossing point in Świecko has an European importance has proved true, crossing point in Gubin - regional scale and Kostrzyn and Słubice - local scale. On the two last points still more and more cars from the interior of Germany can be observed.

In passenger traffic clearly dominated cars with German registration numbers. This regularity does not refer to crossing point in Świecko, where the participation of Polish cars was about 50%. In Kostrzyn, Słubice and Gubin this structure changes during the week. The most German cars come during week-end (shopping and recreation in Poland). The number of Polish cars increases in Friday (probably arrivals of Polish citizens working in Germany). The structure of passenger and goods traffic, observed on crossing point in Świecko confirm the greater role of trans-European route E-30 (in future motorway A - 2), linking Western Europe with the former USSR countries.

It is possible after this analysis to indicate factors deciding about the influence zones of each border crossing points on Polish-German border. These are:

- 1) position of crossing point in the national and European road system,
- 2) position within the influence zone of Berlin agglomeration,
- 3) The existence and extension of markets in Polish close-border localities (towns and villages),
- 4) The state of transport infrastructure (road connections) and crossing infrastructure (passing capacity).

The first part of the paper discusses the importance of the research and the objectives of the study. It then proceeds to describe the methodology used, including the data collection and analysis techniques. The results of the study are presented in the following section, followed by a discussion of the findings and their implications. The paper concludes with a summary of the key points and a list of references.

The research was conducted in a laboratory setting, where the participants were exposed to various stimuli and their responses were recorded. The data was then analyzed using statistical methods to determine the significance of the results. The findings indicate that there is a strong correlation between the variables studied, and this relationship is supported by the experimental data.

The implications of these findings are discussed in detail, highlighting the potential applications of the research in various fields. The paper also identifies some limitations of the study and suggests areas for future research. The overall conclusion is that the research provides valuable insights into the phenomenon being studied and contributes to the existing body of knowledge in the field.

Joanna Papis
Tomasz Komornicki

Miasto Duszniki Zdrój jako gmina przygraniczna

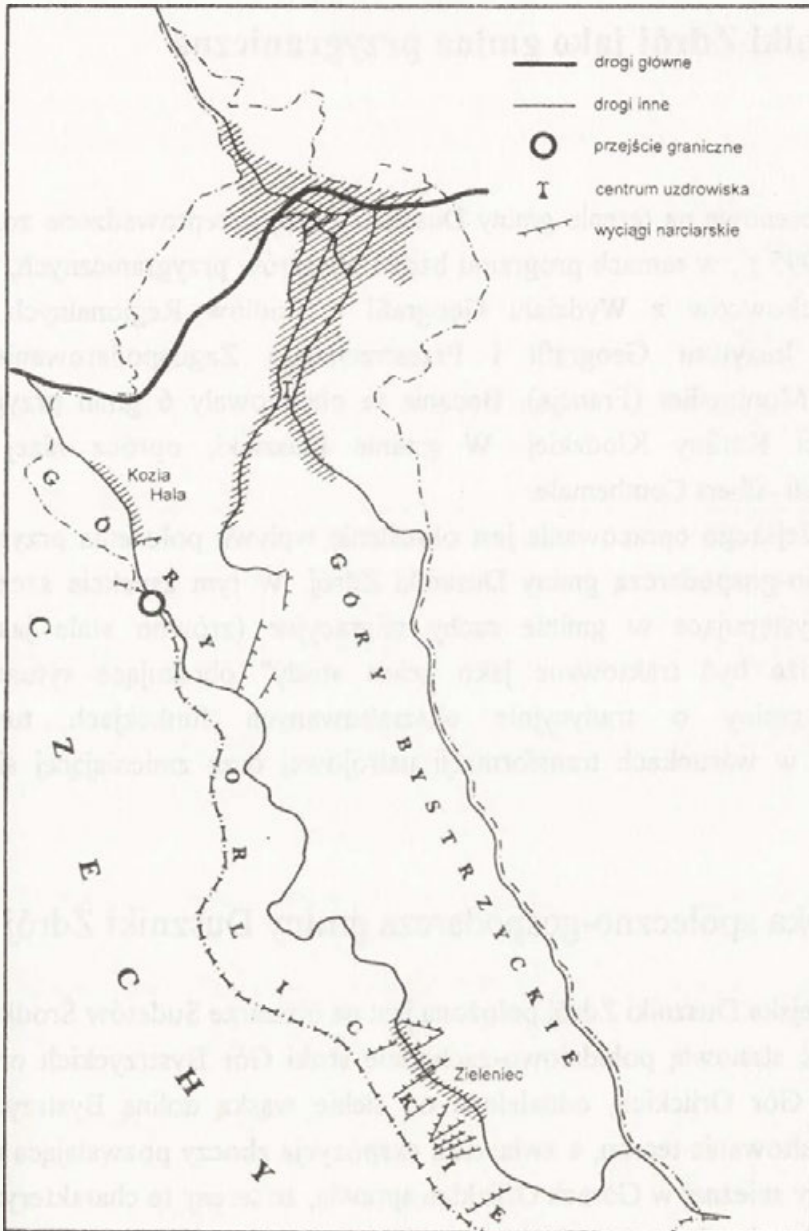
Wstęp

Badania terenowe na terenie gminy Duszniki Zdrój przeprowadzone zostały w dniach 20-28 czerwca 1995 r., w ramach programu badań obszarów przygranicznych, realizowanego przez grupę naukowców z Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN oraz Uniwersytetu w Montpellier (Francja). Badania te obejmowały 6 gmin przygranicznych w zachodniej części Kotliny Kłodzkiej. W gminie Duszniki, oprócz niżej podpisanych, uczestniczył w nich Albert Combemale.

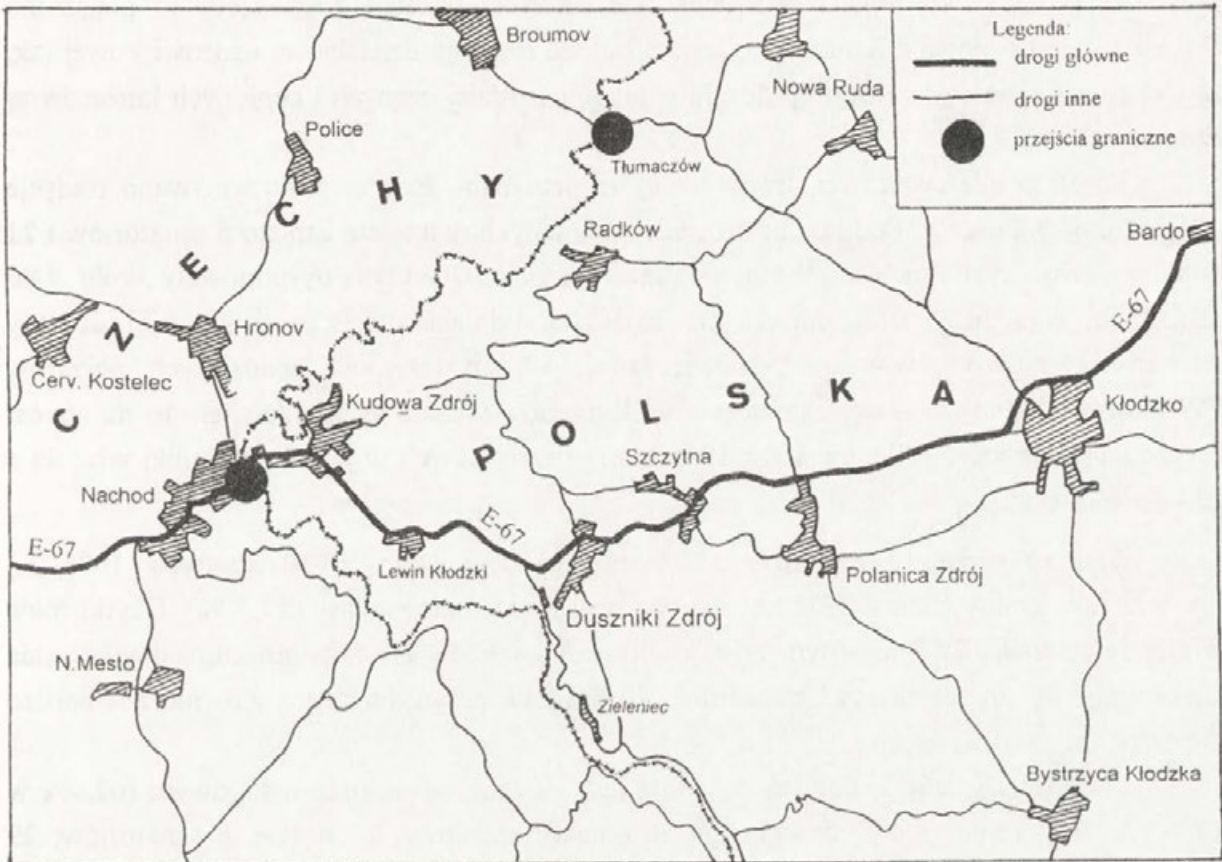
Celem niniejszego opracowania jest określenie wpływu położenia przygranicznego na sytuację społeczno-gospodarczą gminy Duszniki Zdrój. W tym aspekcie szczególną uwagę zwrócono na występujące w gminie ruchy migracyjne (zrówno stałe jak i czasowe). Opracowanie może być traktowane jako „case study” obrazujące sytuację, położonej przygranicznie, gminy o tradycyjnie ukształtowanych funkcjach turystycznych i uzdrowiskowych w warunkach transformacji ustrojowej oraz zmieniającej się roli granicy państwowej.

Charakterystyka społeczno-gospodarcza gminy Duszniki Zdrój

Gmina miejska Duszniki Zdrój położona jest na obszarze Sudetów Środkowych (ryc.1). Większą jej część stanowią południowo-zachodnie stoki Gór Bystrzyckich oraz północno-wschodnie stoki Gór Orlickich, oddzielone od siebie wąską doliną Bystrzycy Dusznickiej (ryc.2). To ukształtowanie terenu, a zwłaszcza ekspozycja zboczy pozwalająca na długotrwałe zaleganie pokrywy śnieżnej w Górach Orlickich sprawia, że tereny te charakteryzują się bardzo dobrymi warunkami do uprawiania sportów zimowych (narciarstwo). W sensie administracyjnym dzielnica Dusznik - Zieleniec (najwyżej położona spośród wszystkich miejscowości w Sudetach - 950 m n.p.m.) jest dziś jednym z najbardziej atrakcyjnych ośrodków narciarskich w Polsce.



Ryc. 1. Położenie Duszniki Zdroju na pograniczu polsko-czeskim
 Localization of Duszniki Zdrój on the Polish-Czech border region



Ryc. 2. Duszynki Zdrój - schemat sytuacyjny
Duszynki Zdrój - simple plan

Miasto Duszynki Zdrój zawdzięcza swój charakter uzdrowiskowy odkrytym w 1769 r. właściwościami miejscowych wód. Nazwa miasta pochodzi od „dusznych” (duszących wyziewami - dwutlenkiem węgla) źródeł wód mineralnych. Jednak początki miasta (XIII / XIV w.) związane są z jego usytuowaniem na ważnym szlaku handlowym prowadzącym z Czech do Polski. Ten dawny naturalny ciąg komunikacyjny wiodący dziś przez Nachod - Kudowę - Duszynki - Kłodzko - Bardów - Wrocław wykorzystywany był już w neolicie. W IV w p.n.e. szlakiem tym jeździły karawany kupieckie wiozące na północ wyroby metalowe, a na południe poszukiwany w Imperium Rzymskim bursztyn. Duszynki od XIV w. będące ośrodkiem górnictwa i hutnictwa żelaza, a od XVI w. także ośrodkiem sukiennictwa i papiernictwa (do dziś zachował się tu jedyny w Europie środkowej młyn papierniczy z 1605 r.) po wojnie 30-letniej przeżyły znaczny upadek gospodarczy. Dopiero po wojnach śląskich (1740-63), kiedy

to przyznano Ziemię Kłodzką Prusom, zaznaczył się ponowny rozwój hutnictwa. W latach pięćdziesiątych XIX w. w dusznickiej hucie zatrudniano około 300 osób. Huta zaopatrywała wówczas rozwijające się w sąsiedztwie uzdrowiska m.in. w wanny, zbiorniki, rury służące do prowadzenia wód mineralnych ze źródeł. Wiek XIX i początek XX, kiedy to połączono Duszniki linią kolejową z Kłodzkiem, stanowi okres rozwoju działalności uzdrowskiej tak, że miasto staje się obok Kudowy Zdroju jednym z bardziej znanych i cenionych kurortów w Europie.

Po II wojnie światowej, kiedy tereny te przyznano Polsce, podtrzymywano tradycje uzdrowskie Dusznik. Pod koniec lat siedemdziesiątych w mieście istniało 5 sanatoriów i 21 domów wczasowych Funduszu Wczasów Pracowniczych. Obiekty te dysponowały około 2000 miejsc dla kuracjuszy, oraz dawały możliwość zatrudnienia miejscowej ludności. Zmiany właścicieli tych ośrodków w latach dziewięćdziesiątych (prywatyzacja „upadających” obiektów FWP) spowodowały czasowe zamknięcie wielu domów wczasowych. Wpłynęło to na wzrost bezrobocia w gminie. W latach 1992-1995 liczba bezrobotnych w gminie Duszniki wzrosła z 634 do 780 osób.

Gmina Duszniki liczy dziś 5807 mieszkańców (stan z 30 czerwca 1995 r.) Powierzchnia gminy wynosi 2228 ha, z czego większość stanowią lasy (57,3 %). Użytki rolne w gminie stanowią 28,7%, w tym grunty orne jedynie 3,5%. Na taką strukturę użytkowania ziemi wpłynęły przede wszystkim warunki środowiska przyrodniczego, głównie zaś bardzo urozmaicona rzeźba terenu.

Ludność Dusznik Zdroju zatrudniona jest głównie w sektorze usługowym (62,9% w 1994 r.). Na terenie gminy funkcjonują 54 obiekty handlowe, 22 hotele, 8 sanatoriów, 29 obiektów gastronomicznych. Zatrudnienie w przemyśle znajduje 35,9% zawodowo czynnych - głównie w największych na terenie gminy Zakładach Elektrotechniki Motoryzacyjnej POLMO. W rolnictwie i leśnictwie pracuje jedynie 1,2% ogółu zatrudnionych.

Ze względu na niewielki stopień uprzemysłowienia tego obszaru oraz wyposażenie miasta w oczyszczalnię ścieków 60% wód w gminie należy do I klasy czystości. Nieco gorsza jest sytuacja ze stanem czystości powietrza, gdyż na terenie uzdrowiska funkcjonuje wiele małych kotłowni. Jednak w najbliższym czasie planuje się ich modernizację i zmianę systemu ogrzewania miejskiego, która pozwoli nawet na rozebranie szpecącego Park Zdrojowy komina kotłowni sanatoryjnej.

Gmina Duszniki Zdrój należy do konsorcjum „Turystyczna Szóstka”. W skład tego związku wchodzi sześć sąsiadujących ze sobą gmin: Duszniki, Kudowa Zdrój, Lewin Kłodzki, Polanica Zdrój, Radków i Szczytna (ryc.1). Konsorcjum powołano głównie w celu prowadzenia wspólnej promocji regionu. Dzięki utworzeniu związku gmin możliwe było uzyskanie wsparcia finansowego z funduszu pomocy PHARE - STRUDER. Formy działalności konsorcjum to przede wszystkim publikacje w postaci prospektów reklamujących region, utworzenie sieci punktów informacji turystycznej w każdej z gmin, organizowanie seminariów i konferencji mających na celu promocje regionu oraz prowadzenie programów szkoleniowych, głównie w zakresie nauki języków obcych i obsługi komputera. W ocenie

mieszkańców gminy Duszniki przynależność do konsorcjum jest elementem pozytywnym, aktywizującym miejscową społeczność. Przejawem takiej aktywności jest wydawanie w gminie gazety lokalnej (Gazeta Gmin). Również rozwój samorządów lokalnych po roku 1989 wpłynął na aktywne uczestnictwo w życiu regionu jego mieszkańców. W Dusznikach Zdroju działa Towarzystwo Miłośników Dusznik, przygotowujące szereg imprez kulturalnych w gminie. Członkami towarzystwa są w większości Polacy, ale również działają w nim Niemcy, Żydzi, Czesi. W latach 1993 -1995 towarzystwo uczestniczyło w przygotowaniu Dni Kultury Chrześcijańskiej w regionie kłodzkim, których głównym organizatorem jest związek Solidarność Polsko - Czesko - Słowacka oraz duchowieństwo z tych krajów. W ostatnich trzech latach w ramach „Dni” odbyło się około 800 imprez o charakterze kulturalnym (koncerty, wystawy, plenery, wycieczki itp.). Część z tych imprez odbywała się na terenie gminy Duszniki i towarzyszyło im również nawiązywanie kontaktów osobistych z mieszkańcami sąsiadujących z Dusznikami gmin czeskich.

Ruchy migracyjne na terenie miasta Duszniki

Ruchy stałe i czasowe długotrwałe

Od szeregu lat Duszniki odznaczały się ujemnym saldem migracyjnym. Znaczna część ludzi młodych po ukończeniu szkoły nie wracała do rodzinnego miasta. Celem ich migracji były duże miasta Polski (w pierwszej kolejności Wrocław) oraz zagranica (Niemcy). W 1992 r. ujemne saldo migracyjne wyniosło - 44 osoby. Sytuacja zmieniła się w 1993 r., kiedy to w Dusznikach zameldowało się o 5 osób więcej niż wymeldowało. Według danych Urzędu Miasta w 1994 r. dodatnie saldo migracji wzrosło do poziomu 112 osób. Informacje te trudno jest jednoznacznie zinterpretować. Należy sądzić, że chodzi tu, przynajmniej po części, o pozorny napływ migrantów (przemeldowanie, często bez faktycznej zmiany miejsca zamieszkania np. w celu opłacania niższych opłat za ubezpieczenie pojazdów). W opinii władz miasta osoby przybywające na stałe do Dusznik to przede wszystkim ludzie pragnący podjąć na terenie Ziemi Kłodzkiej działalność gospodarczą (otworzyć pensjonat, zakład gastronomiczny itp.). Część z nich pochodzi z tego rejonu i (lub) posiada tu ziemię, co jest czynnikiem sprzyjającym decyzji o podjęciu działalności. Praktycznie nie odnotowuje się natomiast, licznych dawniej, przypadków przyjazdów do Dusznik na okres kilku miesięcy celem podjęcia pracy sezonowej (w turystyce). Bardzo popularne są za to sezonowe wyjazdy do pracy z Dusznik do Niemiec, innych krajów Europy Zachodniej, a także dużych miast Polski.

Ruchy czasowe krótkotrwałe z noclegiem

Nadal dominującą formą przyjazdów turystycznych na teren miasta Duszniki pozostają pobyty w sanatoriach i szpitalach uzdrowiskowych. Standardowa długość skierowania wynosi 24 dni. Klientami są na ogół ludzie starsi przybywający praktycznie z całego terytorium Polski (przede wszystkim z dużych aglomeracji przemysłowych). Coraz częściej trafiają się też kuracjusze zagraniczni, głównie niemieccy. Sezon sanatoryjny trwa cały rok. Osoby przybywające na wypoczynek o charakterze wczasowym, przyjeżdżają do Dusznik głównie w okresie letnim i zimowym (Zieloniec - narty), z reguły na krócej niż kuracjusze. Ta właśnie forma przyjazdów uległa w ostatnich latach największemu ograniczeniu (znaczny wzrost kosztów pobytu, przy jednocześnie niskim standardzie usług w warunkach znacznego ubożenia części społeczeństwa). Wiele ośrodków wypoczynkowych jest natomiast wykorzystywanych przez tzw. „zielone szkoły” organizowane praktycznie w ciągu całego roku (z wyjątkiem wakacji).

Wśród przybywających na okres około 1 tygodnia wymienić należy turystów niemieckich, dla których Duszniki są z reguły bazą wypadową na całą Kotlinę Kłodzką. W grupie tej przeważają ludzie starsi, najczęściej odwiedzający miejsca swego urodzenia i dzieciństwa (tzw. „turystyka nostalgiczna”). Najwięcej tego typu przyjazdów ma miejsce latem.

Osobami zatrzymującymi się w Dusznikach na jedną noc są z jednej strony wędrujący po okolicy turyści zagraniczni (Niemcy, Holendrzy i inni), z drugiej zaś mało zamożni rodzimi turyści kwalifikowani (wędrujący po górach z plecakiem, przyjeżdżający na weekend na narty, studenci, młodzież szkolna).

Według danych z 1992 r. w obiektach turystycznych Dusznik Zdroju (bez sanatoriów), udzielono 105,6 tys. noclegów, z których skorzystało 15,2 tys. osób. Średnia długość pobytu turystycznego wynosiła zatem w 1992 r. około tygodnia.

Mieszkańcy Dusznik stosunkowo rzadko opuszczają swoje miasto w celach turystycznych, jeżeli już, to przede wszystkim wyjeżdżają nad morze (Bałtyk, lub Europa Południowa) i jeziora (Mazury). Pewna grupa mieszkańców podróżuje też wahadłowo do Europy Zachodniej zajmując się prywatnym importem używanych samochodów.

Ruchy codzienne (czasowe krótkotrwałe bez noclegu)

Do grupy osób przybywających do Dusznik na kilka godzin zaliczyć należy:

- nielicznych zatrzymujących się tu, robiących zakupy, względnie uczestniczących w imprezach kulturalnych, Czechów (przez najbliższe Dusznikom przejście graniczne w Kudowie Ślonym wjechało łącznie w 1994 r. do Polski 1151 tys. obywateli czeskich);
- turystów zagranicznych (niemieckich), zwiedzających Kotlinę Kłodzką, których bazą jest np. Polanica (w 1994 przez przejście w Kudowie wjechało do Polski 187 tys. obywateli niemieckich);

- przejezdnych zatrzymujących się w celu zwiedzenia miejscowych osobliwości (np. papiernia);

- młodzież studencką i licealną przyjeżdżającą z Wrocławia na narty, z braku możliwości finansowych nie korzystającą z noclegu;

- wycieczki szkolne.

Z kolei wśród mieszkańców miasta wyróżnić możemy następujące typy kilkugodzinnych wyjazdów:

- codzienne wyjazdy do pracy (Kłodzko, Polanica, Kudowa; zatrudnieni w handlu, komunikacji, administracji, budownictwie, a także w Urzędzie Celnym) i szkoły;

- sporadyczne, narazie, wyjazdy do pracy w Czechach;

- wyjazdy po zakupy, najczęściej do Kłodzka;

- wyjazdy turystyczne, połączone z zakupami alkoholu, do Czech (Nachod, jezioro w okolicach Nachodu - weekend);

- krótkie wyjazdy turystyczne (m.in. w rejon Nysy - jeziora);

- wyjazdy w sprawach urzędowych i innych do Kłodzka, Wałbrzycha i Wrocławia.

Wpływ granicy na sytuację społeczno-gospodarczą gminy

Bezpośredni wpływ sąsiedztwa granicy na rozwój działalności gospodarczej w Dusznikach Zdrój jest ograniczony. W rejonie Kotliny Kłodzkiej uwidacznia się on w sposób wyraźny jedynie w miejscowościach, w których zlokalizowane są przejścia graniczne (Kudowa Zdrój, Tłumaczów) oraz w Kłodzku, w którym znajduje się centrum bazarowego handlu przygranicznego. 99% Czechów przyjeżdżających po zakupy do Polski, nie dociera więc do Dusznik, względnie tylko przejeżdża przez nie tranzytem. Pojedyncze osoby robiące zakupy w mieście, nie mają wpływu na wielkość obrotów miejscowych placówek handlowych.

Z uwagi na uzdrowiskowo-wypoczynkowy charakter miasta Duszniki, znaczna część zlokalizowanych w nim przedsiębiorstw pozostaje mniej lub bardziej związana z turystyką. Działalność ta obejmuje przyjmowanie oraz usługi na rzecz przybywających do Dusznik kuracjuszy i turystów. Klienci ci przybywają do Dusznik z głębi Polski oraz z „dalszej” zagranicy (przede wszystkim z Niemiec), praktycznie nigdy z Czech. Bliskość granicy pozostaje jedynie dodatkową atrakcją (możliwość skorzystania z krótkich, tanich wycieczek do Czech i Austrii), która może być ewentualnie brana pod uwagę przy wyborze Dusznik jako miejsca wypoczynku. Dlatego też trudno jest mówić o oddziaływaniu granicy na funkcjonowanie i sytuację finansową sanatoriów, domów wypoczynkowych, hoteli i pensjonatów. Można natomiast odnotować jej pośredni wpływ na dochody istniejącego w mieście prywatnego biura pod nazwą „Usługi Turystyczne”, będącego współorganizatorem tanich wycieczek autokarowych do Pragi (w sezonie 1995 r. - 20 zł), Nachodu (6 zł) i Wiednia (24 godziny; 35 zł). Zdarza się, że wycieczki korzystają z wynajętych w Czechach autokarów.

Wiąże się to jednak z koniecznością dowiezienia uczestników imprezy do Kudowy autokarem polskim oraz przejścia przez granicę pieszo (przekroczenie granicy przez autokar czeski wiąże się z nałożeniem specjalnych opłat, powodujących nieopłacalność całego przedsięwzięcia).

Dla przedsiębiorców zajmujących się legalnym handlem zagranicznym (przykładem może być firma AGAL - przedstawiciel producenta sprzętu sportowego „Fischer” z Austrii na Polskę południowo-zachodnią), położenie przygraniczne jest korzystne z uwagi na bliskość agencji celnych (ich przedstawicielstwa zlokalizowane są na przejściu granicznym Kudowa Słone) oraz składów celnych. Ich sąsiedztwo przyspiesza w szczególności formalności związane z importem towarów.

W praktyce nie istnieją żadne lokalne oficjalne kontakty gospodarcze o charakterze transgranicznym. Handel przygraniczny w obu kierunkach jest opłacalny wyłącznie dla nie płacących cła i podatków osób prywatnych. Prawie wszystkie więzi ekonomiczne z okresu funkcjonowania RWPG zostały zerwane. Przejawem ich odnowienia jest próba ponownego pozyskania na terenie Polski siły roboczej dla czeskich zakładów pracy (głównie kobiety w przemyśle lekkim). Zainteresowanie czeską ofertą pracy jest jednak ograniczone z uwagi na stosunkowo niskie płace, a często także znaczne oddalenie zakładów (konieczność noclegów w miejscowym internacie - warunek nie do przyjęcia dla większości kobiet). Niewątpliwie większe znaczenie ma natomiast fakt licznego zatrudniania się (legalnego lub półlegalnego) mieszkańców Dusznik w, żyjących z czeskich klientów, placówkach handlowych (w tym na bazarach) Kudowy i Kłodzka.

Na terenie miasta Duszniki trudno jest mówić o terytorialnym zróżnicowaniu wpływu sąsiedztwa granicy. Pomimo, że stanowiący część gminy, Zieleniec, przylega bezpośrednio do terytorium Czech, można zaryzykować stwierdzenie, że granica nie ma żadnego wpływu na sytuację funkcjonujących tam drobnych pensjonatów. Dzieje się tak za sprawą ich specyfiki (nastawienie na sezon zimowy i przyjęcie narciarzy) oraz z uwagi na brak przejścia granicznego na terenie gminy. Opisana sytuacja może ulec zmianie z chwilą uruchomienia pieszego przejścia granicznego na Koziej Hali. Właściciele pensjonatów liczą, że uruchomienie przejścia może zachęcić obywateli czeskich do korzystania z zielenieckich wyciągów narciarskich (w okolicy Nachodu brak jest zagospodarowanych terenów narciarskich), zaś w okresie letnim będzie dodatkową zachętą do przyjazdu do Zielenca (potencjał noclegowy w pełni wykorzystany jest tu tylko zimą).

Pośrednie oddziaływanie granicy na sytuację gospodarczą gminy Duszniki wyraża się przede wszystkim w udziale mieszkańców miasta w drobnym transgranicznym handlu alkoholem. Wielkość tego zjawiska jest trudna do oszacowania. Według różnych opinii zarabia w ten sposób od kilkunastu do kilkudziesięciu obywateli Dusznik. Te same osoby niejednokrotnie pobierają zasiłki dla bezrobotnych. Podjęcie tego typu „działalności gospodarczej” wiąże się ponadto z koniecznością opłacania miejscowej mafii.

Podsumowanie

Podsumowując można stwierdzić, że w warunkach transformacji ustrojowej Duszniki zachowały swój uzdrowiskowo-turystyczny charakter. Funkcja uzdrowiskowa w znacznej mierze oparła się przemianom, głównie na skutek utrzymującego się dotowania skierowań sanatoryjnych przez Ministerstwo Zdrowia. Zmienił się natomiast rodzaj świadczonych na terenie gminy usług turystycznych (skrócenie czasu pobytu oraz zmiana klienteli). Dodatkowymi, istotnymi w okresie przemian, atutami miasta pozostały:

- funkcjonowanie dużego zakładu przemysłowego (POLMO),
- relatywnie duża aktywność społeczności lokalnej.

Położenie przygraniczne oddziałuje na rozwój społeczno-gospodarczy w niewielkim stopniu. Zakres tego oddziaływania zwiększył się w okresie transformacji tylko nieznacznie.

Potencjalnymi szansami rozwojowymi Dusznik są w tym kontekście:

- otwarcie pieszego przejścia granicznego na Koziej Hali (ryc.2);
- dalszy rozwój współpracy w ramach konsorcjum „Turystyczna Szóstka”;
- rozwój lokalnych transgranicznych kontaktów gospodarczych (uwarunkowane m.in. stopniowym znoszeniem ceł pomiędzy państwami CEFTA);
- zwiększenie promocji Dusznik jako ośrodka turystycznego (w tym narciarskiego) i uzdrowiska, m.in. poprzez:
 - zorganizowaną promocję na terenie Czech i Niemiec,
 - odpowiednią reklamę wzdłuż szosy tranzytowej E-67 (ryc.1).

City of Duszniki Zdrój as a near-the-border community

Summary

Field studies in Duszniki Zdrój community took place in 20-28 June 1995. It was a part of research program concerning the border areas and carried out by a group of researchers from Department of Geography and Regional Studies Warsaw University, Institute of Geography and Spatial Organization Polish Academy of Sciences and the Montpellier University (France).

The aim of this paper is to describe the influence of near-the-border location on social and economic situation of Duszniki community. One of the most important points were permanent and temporary migrations that affected the city. This paper can be treated as a "case study" which shows the structure of near-the-border community which used to be the traditional tourist center and health resort. The "case study" shows the situation under the circumstances of a system transformation and changing function of the state border.

The conclusion is that despite of frontier location, the influence of the border on the actual situation of Duszniki is very limited. The main reasons are: 1) competition of neighbor towns (Kłodzko, Kudowa Zdrój) as shopping centers for Czech citizens, 2) the absence of border crossing point in the town. We can observe only indirect influence of the border like for example: 1) increase of tourist popularity because of possible connections from Duszniki (cheap overseas coach tours to Prague and Vienna), 2) Duszniki citizens participation in small semi-legal transborder alcohol trade.

Informacje dla autorów

„Zeszyty IGiPZ PAN” ukazują się 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 IGiPZ PAN, Krakowskie Przedmieście 30, 00-927 Warszawa, w godz. od 9 do 15.

1994

21. ANDRZEJ WERWICKI - Sfera usług społeczno-kulturalnych w wybranych krajach środkowo-europejskich w ostatniej dekadzie istnienia nakazowo-rozdziałowego systemu gospodarczego, 1980-1989; Potencjały naukowe w Polsce w 1990 roku i ich rozmieszczenie.
22. EWA NOWOSIELSKA - Sfera usług w badaniach geograficznych. Główne tendencje rozwojowe ostatniego dwudziestolecia i aktualne problemy badawcze.
23. TEOFIL LIJEWSKI - Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej.
24. ANITA BOKWA, ADAM MROCZKA, RENATA PRZYBYŁA, JAROSŁAW ŚMIAŁKOWSKI, ROBERT TWARDOSZ - Wybrane zagadnienia z klimatologii i bioklimatologii.
25. MAREK DEGÓRSKI, ANIELA MATUSZKIEWICZ, JAN MAREK MATUSZKIEWICZ, WŁADYSŁAW MATUSZKIEWICZ - Badania porównawcze ekosystemów leśnych w Finlandii.
26. T.S. KONSTANTINOVA, J. BOLOBAN, J. PASZYŃSKI, J. SKOCZEK, B. KRAWCZYK - Badania topoklimatyczne w Moldawii.
27. ROMAN SZCZĘSNY - Rolnictwo Finlandii. Przestrzenne zróżnicowanie i przemiany.
28. KRZYSZTOF BŁAŻEJCZYK, BARBARA KRAWCZYK - Bioklimatic research of the human heat balance.

1995

29. PIOTR EBERHARDT - Zagadnienia ludnościowe obszaru byłych Prus Wschodnich.
30. ZYGMUNT BABIŃSKI, MAREK GRZEŚ - Monografia hydrologiczna zbiornika stopnia wodnego Włocławek.
31. JERZY GRZESZCZAK - Przestrzenne zróżnicowanie społeczno-gospodarcze "północ-południe" w krajach Unii Europejskiej - Wielka Brytania, Niemcy, Francja.
32. ANDRZEJ GAWRYSZEWSKI - Rynek pracy Warszawy i województwa warszawskiego 1990-1993.
33. TERESA KOZŁOWSKA-SZCZĘSNA, BARBARA KRAWCZYK, KRZYSZTOF BŁAŻEJCZYK - Warunki bioklimatyczne Supraśla.
34. PIOTR KORCELLI - Regional patterns in Poland's transformation: the first five years.
35. EWA NOWOSIELSKA - Bezrobocie - przegląd aktualnych tendencji, problemów i wyników badań (w krajach rozwiniętych).
36. ROMAN SZCZĘSNY - Przemiany struktury przestrzennej rolnictwa Polski 1989-1992.

1996

37. ANNA BEATA ADAMCZYK - Charakterystyka wiatrów silnych i bardzo silnych w Polsce; JAROSŁAW BARANOWSKI - Wielkość zachmurzenia w Warszawie w zależności od cyrkulacji atmosferycznej.

PL - ISSN 0867-6836

WYDAWNICTWA IGIPZ PAN, WARSZAWA

<http://rcin.org.pl>