

POLSKA AKADEMIA NAUK  
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA  
im. Stanisława Leszczyckiego

Marek Więckowski

PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA  
KSZTAŁTOWANIA SIĘ POLSKO-SŁOWACKICH  
WIĘZI TRANSGRANICZNYCH



Warszawa 2004

## PRACE GEOGRAFICZNE IGiPZ PAN

175. Taylor Z., *Przekształcenia sieci handlu detalicznego i gastronomii w okresie transformacji społeczno-gospodarczej Polski*, 2000, s. 61, 16 il., 8 fot.
176. Gierszewski P., *Charakterystyka środowiska hydrochemicznego wód powierzchniowych zachodniej części Kotliny Płockiej*, 2000, s. 136, 47 il., 8 fot.
177. Komornicki T., *Potoki towarowe polskiego handlu zagranicznego a międzynarodowe powiązania transportowe*, 2000, s. 102, 36 il., 21 tab
178. Roo-Zielińska E., Solon J. (red.), *Typologia zbiorowisk i kartografia roślinności w Polsce – rozważania nad stanem współczesnym*, 2001, s. 273, 46 il., 32 tab., 6 fot., 2 zał.
179. Roo-Zielińska E., Solon J. (red.), *Między geografią i biologią – badania nad przemianami środowiska przyrodniczego*, 2001, s. 330, 88 il., 31 tab., 20 fot.
180. Krawczyk B., Węclawowicz G. (red.), *Badania środowiska fizycznogeograficznego aglomeracji warszawskiej*, 2001, s. 147, 42 il., 20 tab.
181. Kupiszewski M., *Modelowanie dynamiki przemian ludności w warunkach wzrostu znaczenia migracji międzynarodowej*, 2002, s. 174, 9 il., 18 tab.
182. Degórski M., *Przestrzenna zmienność właściwości gleb bieliczoziemnych środkowej i północnej Europy a geograficzne zróżnicowanie czynników pedogenicznych*, 2002, s. 189, 44 il., 31 tab.
183. Lankauf K.R., *Recesja lodowców rejonu Kaffiøry (Ziemia Oskara II – Spitsbergen)*, 2002, s. 222, 54 il., 33 fot., 37 tab., 17 zał.
184. Węclawowicz G. (red.), *Warszawa jako przedmiot badań w geografii społeczno-ekonomicznej*, 2002, s. 278, 31 il., 33 tab.
185. Solon J., *Ocena różnorodności krajobrazu na podstawie kompleksowej analizy struktury przestrzennej roślinności*, 2002, s. 230, 80 il., 26 tab.
186. Soja R., *Hydrologiczne aspekty antropopresji w polskich Karpatach*, 2002, s. 130, 24 il., 12 tab.
187. Kulikowski R., *Syntetyczne metody badań produktywności i towarowości rolnictwa*, 2003, s. 152, 42 il.
188. Błażejczyk K., Krawczyk B., Kuchcik M. (red.), *Postępy w badaniach klimatycznych i bioklimatycznych*, 2003, s. 316, 93 il., 37 tab.
189. Kotarba A. (red.), *Holocene and late vistulian paleogeography and paleohydrology*, 2003, s. 298, 94 il., 3 tab., 9 fot.
190. Komornicki T., *Przestrzenne zróżnicowanie międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych w Polsce*, 2003, s. 256, 90 il., 11 tab., 3 zał.
191. Starkel L., Singh S. (red.), *Rainfall, runoff and soil erosion in the globally extreme humid area, Cherrapunji Region, India*, 2004, s. 116, 30 il., 16 tab., 12 fot.
192. Błażejczyk K., *Bioklimatyczne uwarunkowania rekreacji i turystyki w Polsce*, 2004, s. 292, 106 il., 53 tab., 2 zał.
193. Gębica P., *Przebieg akumulacji rzecznej w górnym vistulianie w Kotlinie Sandomierskiej*, 2004, s. 230, 39 il., 4 tab., 8 fot.
194. Lamparski P., *Formy i osady czwartorzędowe w świetle badań georadarowych*, 2004, s. 116, 62 il., 10 tab.

POLSKA AKADEMIA NAUK  
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA  
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

PRACE GEOGRAFICZNE NR 195



GEOGRAPHICAL STUDIES

No. 195

NATURAL CONDITIONS OF FORMING  
THE POLISH-SLOVAK TRANSBOUNDARY TIES



POLSKA AKADEMIA NAUK  
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA  
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

PRACE GEOGRAFICZNE NR 195

Marek Więckowski

PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA  
KSZTAŁTOWANIA SIĘ POLSKO-SŁOWACKICH  
WIĘZI TRANSGRANICZNYCH



WARSZAWA 2004

<http://rcin.org.pl>

## KOMITET REDAKCYJNY

REDAKTOR: Grzegorz Węclawowicz  
CZŁONKOWIE: Jerzy Grzeszczak, Barbara Krawczyk,  
Jan Matuszkiewicz, Jerzy Parysek

## RADA REDAKCYJNA

Bolesław Domański, Adam Kotarba, Jan Łoboda,  
Andrzej Richling, Jan S. Kowalski, Andrzej Lisowski,  
Eamonn Judge, Lydia Coudroy

## RECENZENCI TOMU:

Stanisław Ciok, Piotr Eberhardt

## ADRES REDAKCJI:

Dział Wydawnictw IGiPZ PAN  
ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa  
e-mail: e.janko@twarda.pan.pl

Opracowanie redakcyjne i techniczne: Ewa Jankowska

© Copyright by Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN  
im. Stanisława Leszczyckiego, Warszawa 2004

PL ISSN 0373-6547  
ISBN 83-87954-47-0

Łamanie wykonano w Dziale Wydawnictw IGiPZ PAN, ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa  
Druk: Warszawska Drukarnia Naukowa PAN, ul. Śniadeckich 8, 00-656 Warszawa

<http://rcin.org.pl>



## DO ZIELONEGO BESKIDU

Beskidzie graniczny! Beskidzie zielony!  
Od Boga pomiędzy narody rzucony!  
Coś źródła podzielił na morza, na dwoje,  
O powiedz mi, powiedz! Czy jeszcze tve zdroje  
Tak żywo jak dawniej i grają i pienia?  
Czy łąki się twoje jak dawniej zielenią?  
Czy szumią tve lasy jak dawniej wesoło?  
Czy trzmielą tak smukło tve świerki wokóło?  
Czy sklepią się jeszcze tve buki jak wprzódy?  
A jawor czy chyli się jeszcze do wody?

Beskidzie zielony! W trzy rzędy sadzony!  
Beskidzie graniczny! Beskidzie kochany,  
I chłodem jelenim i mgłami owiany...  
Gdzież czasy są owe, gdym konno tam hasał,  
Gdym serce i oczy po tobie ja pasał?  
To wąsik się ledwo na twarzy mi piisał,  
I świat mną, jak świerkiem wyniosłym kołysał...  
A dzisiaj spoglądam, Beskidzie w tve strony  
Żałośnie – jak jawor nad wodą schylony...

*Z podróży po burzy*  
WINCENTY POL  
1856





Wiele osób przyczyniło się do powstania tej pracy. Na samym wstępie chciałem im gorąco podziękować.

Najgorętsze podziękowania składam promotorowi rozprawy doktorskiej  
**Dr hab. Stefanowi Kaluskiemu, prof. UW**

Szczególne podziękowania kieruję do:

Pana dr hab. **Marka Degórskiego**

Pana prof. dr hab. **Bolesława Dumanowskiego**

Pana dr **Marka Jerczyńskiego**

Pana mgr **Mirosława Klimkiewicza**

Pana dr **Tomasza Komornickiego**

Pana dr hab. **Andrzeja Kowalczyka**

Pana dr **Wojciecha Lewandowskiego**

Pana prof. dr hab. **Jacka Paślawskiego**

Pana prof. dr hab. **Floriana Plita**

Pana prof. dr hab. **Andrzeja Richlinga**

Pani prof. dr hab. **Marii Skoczek**

Pana dr **Przemysława Śleszyńskiego**

Pana dr **Vladimira Szekely'ego**

Pana prof. dr hab. **Grzegorza Węclawowicza**

Składam także podziękowania wszystkim Osobom, które nawet w najmniejszy sposób przyczyniły się do powstania tej pracy. Ogromny dług wdzięczności mam dla osób, które pomogły mi w zbieraniu i dostarczaniu materiałów do pracy — są one wymienione w rozdziale 1.1.3.

Wszystkim wymienionym, a także anonimowym osobom gorąco dziękuję.







## Spis treści

1. Wstęp .....	11
1.1 podstawowe założenia badawcze pracy .....	11
1.1.1. Cel pracy .....	11
1.1.2. Zakres terytorialny i czasowy opracowania .....	13
1.1.3. Uwagi na temat literatury problemu i wykorzystanych materiałów .....	16
1.2. Zakres znaczeniowy pojęcia – więzi transgraniczne .....	21
1.2.1. Granice polityczne .....	21
1.2.2. Region a więzi transgraniczne .....	24
1.2.3. Funkcjonowanie więzi transgranicznych .....	28
1.3. Metody badawcze .....	31
1.3.1. Metody zastosowane w pracy .....	32
1.3.2. Możliwości badania więzi transgranicznych .....	33
2. Granica polsko-słowacka jako bariera przestrzenna – aspekty przyrodnicze i antropogeniczne .....	37
2.1. Granica polsko-słowacka na tle innych granic Polski .....	38
2.2. Antropogeniczne bariery granicy polsko-słowackiej .....	40
2.2.1. Bariera prawna .....	40
2.2.2. Bariera infrastrukturalna .....	41
2.2.3. Bariera ekonomiczna .....	45
2.2.4. Bariera psychologiczna .....	48
2.3. Bariera przyrodnicza .....	50
2.3.1. Bariera orograficzna .....	50
2.3.2. Bariera hydrograficzna .....	51
2.3.3. Bariera typu ekologicznego .....	53
2.3.4. Kompleksowe bariery przyrodnicze .....	54
2.3.5. Bariery przyrodnicze w poszczególnych mezoregionach fizycznogeograficznych .....	56
3. Różnorodność form transgranicznego użytkowania, kształtowania i ochrony środowiska przyrodniczego na pograniczu polsko-słowackim .....	59
3.1. Prawne i organizacyjne aspekty polsko-słowackiej współpracy transgranicznej .....	59
3.2. Rodzaje transgranicznego użytkowania i kształtowania polsko-słowackiego pogranicza .....	67
4. Ochrona przyrody a kształtowanie się więzi transgranicznych .....	71
4.1. Uwagi wstępne .....	71
4.2. Specyfika ochrony przyrody na obszarze pogranicza polsko-słowackiego .....	72
4.2.1. Kształtowanie się obszarów prawnie chronionej przyrody na pograniczu polsko-słowackim .....	73
4.2.2. Współczesne formy i zasady ochrony przyrody na pograniczu polsko-słowackim .....	80
4.3. Jednorodne przyrodniczo obszary rozdzielone granicą państw jako szczególne miejsca wspólnej ochrony i nawiązywania więzi transgranicznych .....	87
4.3.1. Obszary prawnie chronionej przyrody przecięte granicą państwa .....	87
4.3.2. Rozmieszczenie obszarów chronionych na pograniczu polsko-słowackim w mezoregionach fizycznogeograficznych .....	92
4.4. Kształtowanie się więzi transgranicznych w dziedzinie ochrony przyrody w latach 90 .....	94
4.4.1. Rejon Beskidu Wysokiego .....	96
4.4.2. Rejon Tatrzański .....	100

4.4.3. Rejon Pieniński .....	102
4.4.4. Rejon Wschodniobeskidzki .....	104
4.5. Stan obecny i perspektywy rozwoju współpracy transgranicznej w dziedzinie ochrony przyrody .....	107
5. Przyrodnicze uwarunkowania kształtowania się transgranicznej sieci transportowej .....	111
5.1. Kształtowanie się sieci transportowej na pograniczu polsko-słowackim .....	113
5.1.1. Rozwój sieci transportowej w aspekcie historycznym .....	113
5.1.2. Kształtowanie się współczesnej transgranicznej sieci transportowej .....	116
5.2. Rozwój przejść granicznych jako niezbędny czynnik kształtowania się więzi transgranicznych .....	128
5.2.1. Wzrost liczby przejść i ruchu granicznego na granicy polsko-słowackiej w latach 90. ....	131
5.2.2. Lokalizacja przejść granicznych w zależności od wysokości n.p.m. ....	136
5.2.3. Lokalizacja przejść i ruch graniczny w mezoregionach fizycznogeograficznych ..	138
5.3. Połączenia transportowe, jako przykład więzi transgranicznych pomiędzy Polską a Słowacją .....	142
5.3.1. Transgraniczne połączenia kolejowe .....	142
5.3.2. Transgraniczne połączenia autobusowe .....	147
5.3.3. Układ i zasięg transgranicznych połączeń — podsumowanie .....	149
6. Turystyka góraska a kształtowanie się więzi transgranicznych .....	151
6.1. Transgraniczne zagospodarowanie turystycznego pogranicza polsko-słowackiego ...	153
6.1.1. Rozmieszczenie turystycznej bazy noclegowej na pograniczu polsko-słowackim	153
6.1.2. Rozmieszczenie turystycznych przejść granicznych .....	158
6.1.3. Kształtowanie się transgranicznej sieci szlaków turystycznych na pograniczu polsko-słowackim .....	162
6.2. Ruch turystyczny jako przejaw kształtowania się więzi transgranicznych .....	165
6.2.1. Przyjazdy Słowaków do Polski .....	166
6.2.2. Przyjazdy Polaków do Słowacji .....	171
6.3. Stan obecny i perspektywy rozwoju współpracy transgranicznej w dziedzinie turystyki	174
7. Zmniejszanie roli barier a kształtowanie się więzi transgranicznych na przykładzie odległości pomiędzy miastami .....	177
8. Przyrodnicze uwarunkowania powstawania transgranicznych jednostek terytorialnych na pograniczu polsko-słowackim .....	189
8.1. Przyrodnicze uwarunkowania wyznaczenia obszaru konwencji turystycznej .....	190
8.2. Przyrodnicze uwarunkowania powstawania Euroregionów .....	193
8.2.1. Euroregion Karpacki .....	193
8.2.2. Euroregion Tatrzański .....	194
8.2.3. Euroregion Beskidy .....	195
8.3.4. Inne jednostki terytorialne – Unia Gmin Turystyczno-Uzdrowiskowych .....	197
9. Próba uogólnień i wnioski .....	199
Literatura .....	213
Natural conditions of forming the polish-slovak transboundary ties (Summary) .....	226



# 1. WSTĘP

## 1.1 PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA BADAWCZE PRACY

### 1.1.1. CEL PRACY

W Europie istnieje ogromna różnorodność czynników wpływających na tworzenie się nowych struktur regionalnych, przy jednoczesnym zmniejszaniu się roli dawnych stymulatorów kształtowania się więzi regionalnych (Kukliński 1995). Niniejsze opracowanie, wykonane w skali regionalnej, traktuje obszar badań jako miejsce wzajemnego oddziaływania szeregu czynników – m.in. przyrodniczych, historycznych, społecznych, gospodarczych i politycznych. Ze względu na trudność oceny uwarunkowań wszystkich czynników na kształtowanie się więzi transgranicznych pomiędzy Polską a Słowacją, zdecydowano się na wybranie jednego z nich. Przyrodnicze uwarunkowania są bowiem w przypadku wybranego obszaru badań dość istotne i odgrywają specyficzną rolę. Ich znaczenie podkreślane jest zarówno w opracowaniach o obszarach górskich, jak też z zakresu geografii politycznej, dotyczących polskich granic państwowych. Ważne jest również to, że badania obejmują specyficzny obszar, gdyż góry (część łuku Karpat), przedzielone granicą polityczną, stanowią po obydwu jej stronach jednorodny teren pod względem przyrodniczym. Fakt ten dodatkowo uzasadnia celowość badania przyrodniczych uwarunkowań kształtowania się więzi transgranicznych, pomiędzy przedzielonymi granicą polityczną podobnymi obszarami.

Badanie związków między środowiskiem przyrodniczym a działalnością człowieka należy do ważniejszych nurtów badań naukowych. Również geografowie od dawna przywiązują wagę do określenia roli i znaczenia środowiska w procesie rozwoju społeczno-gospodarczego. A.S. Kostrowicki (1977) stwierdził, że związki pomiędzy przyrodą a człowiekiem są tak ścisłe, że zmiany w systemie społeczno-ekonomicznym automatycznie muszą wywołać zmiany w systemie epigeosfery i odwrotnie. Oznacza to, jak dodaje A. Richling (1992), że *„nie można w badaniach przyrodniczych ignorować wpływu działalności ludzkiej. Podobnie z resztą rozważania z zakresu geografii społeczno-ekonomicznej nie powinny pomijać przyrodniczych uwarunkowań zjawisk”*. Zależności pomiędzy przyrodą a człowiekiem wraz z postępem rewolucji naukowo-technicznej nabierają nowych form i nowej skali (por. np. Hagerstrand 1979). Rysują się więc coraz to nowsze zależności a tym samym



problemy i potrzeby badawcze. B. Domański (1990) zauważa, że: „*Środowisko przyrodnicze oddziałuje na przestrzenną organizację systemów społeczno-gospodarczych przynajmniej w dwojaki sposób: przez odkrycie nowych zasobów i nowych właściwości znanych zasobów oraz przez ograniczenia, które stawia działalności społeczno-gospodarczej. Do tego trzeba dodać wpływ, który wywiera sposób pojmowania przez społeczeństwo polityka środowiskowa*”. Należy przypomnieć, że „*w geografii, podobnie jak w innych naukach, gubił się holistyczny, całościowy sposób widzenia środowiska*” (Grzybowski 1984). Z kolei A. Richling i J. Solon (1996) podkreślają, że „*przyroda traktowana w sposób holistyczny nie jest prostą sumą składowych, ale powinno się ją traktować jako nową jakość*”. Chcąc zachować środowisko przyrodnicze w jak najmniej zmienionej formie i umiejętnie nim gospodarować, podejście holistyczne wydaje się być niezwykle istotnym.

Myślą przewodnią pracy jest wykazanie, że środowisko przyrodnicze, czy też ściślej ujmując środowisko geograficzne, pozytywnie wpływa na kształtowanie się więzi transgranicznych pomiędzy Polską i Słowacją. Głównym celem pracy jest próba odpowiedzi na pytanie: **czy i w jakim stopniu środowisko przyrodnicze obszaru górskiego wpływa na kształtowanie się więzi transgranicznych pomiędzy Polską i Słowacją?** Istotna jest również próba ukazania przestrzennego zróżnicowania przyrodniczych uwarunkowań kształtowania się więzi transgranicznych na pograniczu polsko-słowackim.

Cel pracy implikuje określenie przedmiotu pracy, którym jest:

- próba zidentyfikowania i określenia zasięgu przestrzennego wybranych polsko-słowackich więzi transgranicznych,
- określenie barier przyrodniczych na granicy polsko-słowackiej (ocena czynników przeczących przewodniej idei pracy),
- określenie czynników mogących mieć wpływ na kształtowanie się więzi transgranicznych (obszary górskie mogą pozytywnie wpływać na kształtowanie się więzi transgranicznych),
- próba wykazania, czy i w jakich przypadkach przyroda stanowi barierę, a kiedy pozytywnie inspiruje kształtowanie się więzi transgranicznych (próba wykazania dualizmu),
- przedstawienie zróżnicowania przyrodniczych uwarunkowań więzi transgranicznych w mezoregionach fizycznogeograficznych.

Jednocześnie niezwykle istotne jest podkreślenie, że uwarunkowania przyrodnicze nie są w tej pracy rozumiane w kontekście determinizmu. Nie należy doszukiwać się, bezwzględnie wpływu środowiska przyrodniczego na działalność człowieka, ale traktować przyrodę jako niezbędny element wa-

runkujący życie i działalność ludzi. Środowisko przyrodnicze jest bowiem podstawą tej działalności. Potrzebne jest więc jego racjonalne wykorzystywanie. „*Środowisko przyrodnicze jest podłożem materialnym bytowania ludzi i zawiera bogactwa lub zasoby naturalne oraz substancje materialno-energetyczne (powietrze i promieniowanie), których stany fizyczne i chemiczne są odczuwalne przez organizmy i warunkują ich egzystencję*” (Chojnicki 1988).

#### 1.1.2. ZAKRES TERYTORIALNY I CZASOWY OPRACOWANIA

Tworzenie się więzi pomiędzy Polską a Słowacją ma wielowiekową tradycję. Jednakże w niniejszej pracy historyczne aspekty były brane pod uwagę tylko wówczas, gdy miały one istotny wpływ na obecną sytuację społeczno-gospodarczą i pomagały wyjaśnić współczesne kształtowanie się więzi transgranicznych. Szczegółowej analizie podlegały lata 90. XX wieku.

Bardzo ważne w niniejszej pracy było ustalenie obszaru, na którym zachodzi ścisła transgraniczna współpraca regionalna i lokalna pomiędzy Polską i Słowacją. Nie jest to jednak zadanie łatwe a wybór bezkontrowersyjny. Na trudności związane z wyznaczeniem obszaru transgranicznego zwraca uwagę m.in. S. Ciok (1983): „*Bodaj najbardziej trudnym zagadnieniem jest delimitacja terytorium przygranicznego oraz wybór odpowiedniego zbioru kryteriów delimitacji.*” Na ogół pojęcie obszaru przygranicznego wiąże się z pasem od 5 do 10 kilometrów po obu stronach granicy i wtedy najłatwiej zaobserwować jego specyfikę. W zależności od przyjętych kryteriów wy-szczególnienia, delimitowany w tej pracy obszar może mieć różną wielkość i zasięg.

Poniżej przedstawiono różne możliwości wydzielenia obszaru badań i wiążące się z tym problemy. Przeanalizowano je w celu dokonania wyboru właściwszej z nich:

A. Najczęściej w literaturze i opracowaniach dotyczących strategii rozwoju obszarów leżących w sąsiedztwie granic politycznych, dla wyznaczenia obszarów przygranicznych wykorzystuje się istniejące jednostki podziału administracyjnego. W przypadku niniejszej pracy obejmującej, okres lat 90., przyjęcie tego kryterium bardzo utrudniają zmiany podziałów administracyjnych, zarówno w Polsce, jak i Słowacji.

Strona polska najczęściej uznaje za obszar przygraniczny województwa bezpośrednio przyległe do granicy. Tym samym obszar po stronie polskiej stanowią województwa według podziału z 1975 r.: bielskie, nowosądeckie i krośnieńskie (np. Zygadlewicz 1997; *Studium...* 1993–1994, 1997; Werwicki





Ryc. 1. Podział administracyjny w 2002 r. 1 – granice państw, 2 – granice województw i krajów, 3 – granice powiatów i okresów

Administrative division in 2002. 1 – international boundaries, 2 – voivodship and country boundaries, 3 – poviats and district boundaries

1995). Po stronie słowackiej za obszar przygraniczny uważa się najczęściej okresy (powiaty) bezpośrednio stykające się z granicą polsko-słowacką (Zygadlewicz 1997; Szekely 1996). Do 24 lipca 1996 r. takich jednostek było osiem: Czadca, Dolny Kubin, Liptowski Mikulasz, Poprad, Stara Lubowia, Bardejov, Svidnik i Humenne. W wyniku zmiany podziału administracyjnego Republiki Słowackiej (od 24 lipca 1996 r.) strefa ta obejmuje obecnie trzynaście powiatów: Czadca, Namestovo, Twardoszyn, Liptowski Mikulasz, Poprad, Kieżmark, Stara Lubowia, Bardejov, Svidnik, Stropkov, Medzilaborce, Humenne, Snina (ryc. 1).

1 stycznia 1999 r. zmieniony został podział administracyjny w Polsce. Liczbę 49 województw zredukowano do 16. Choć z granicą polsko-słowacką nadal bezpośrednio sąsiadują trzy województwa (podkarpackie, małopolskie, śląskie), to ich powierzchnie oraz zasięg są na tyle duże i odległe od granicy, że trudno całe te województwa uznawać za przygraniczne. Wzorem Słowacji można po stronie polskiej za przygraniczne uważać powiaty sąsiadujące z granicą. Byłaby to ścisła strefa polsko-słowackiego obszaru transgranicznego, w której koncentruje się większość działań i efektów współpracy transgranicznej (ryc. 1). Jednakże tak wydzielona strefa jest zbyt ograniczona, gdyż wiele transgranicznych więzi sięga znacznie dalej w głąb jednego i drugiego kraju.



Na potrzeby badań przyrodniczych uwarunkowań kształtowania się więzi transgranicznych te podstawowe jednostki mają istotne wady. Jednostki mają różne powierzchnie i zajmują różny obszar w swoich państwach. Ponadto inne są kompetencje władz lokalnych w powiatach słowackich i polskich województwach. Niezwykle ważnym argumentem dla odrzucenia tych jednostek i ich zasięgu jako delimitacji obszaru badań jest zmieniający się podział administracyjny i znaczne utrudnienie przez to możliwości porównań w poszczególnych latach (1990–98).

B. Podział administracyjny III rzędu (gminy) ogranicza się do jednostek terytorialnych położonych w bezpośrednim sąsiedztwie granicy i mających duże znaczenie w rozwoju transgranicznych więzi, zwłaszcza w aspektach dotyczących danych statystycznych, które zazwyczaj podawane są dla takich jednostek (choć są bardzo zróżnicowane w Polsce i Słowacji). Ma to też swoje negatywne strony. Jest to wprowadzenie sztucznych jednostek do przyrody oraz niejednakowe ich powierzchnie. Gminy po stronie polskiej i słowackiej różnią się istotnie powierzchnią i szczegółowością danych statystycznych. Ponadto współpraca transgraniczna występuje często pomiędzy gminami nie sąsiadującymi bezpośrednio z granicą państwa.

C. Jednostki fizycznogeograficzne, które wydawałyby się właściwe do wyznaczenia granic obszaru opracowania również mają dużo wad. Trudna jest bowiem odpowiedź na pytanie, czy miałyby to być jednostki przecięte granicą państwa, czy też obejmujące większy obszar. Jeśli większy, to o ile? Można by było pokusić się o stwierdzenie, że granicą opracowania jest granica Karpat – badane są tylko więzi transgraniczne na obszarze górskim. O ile północna granica mogłaby uchodzić za zasadną, to na terytorium Słowacji niekontrowersyjna delimitacja byłaby bardzo trudna. Mezoregiony na obszarze badań według J. Kondrackiego (1996) prezentuje rycina 7 ( str. 53).

D. Wyznaczenie ekwidystanty jako granicy obszaru badań w wielu przypadkach doprowadzałoby do sztucznego przecięcia więzi, które sięgają znacznie dalej w głąb kraju. Ponadto zadecydowanie o odległości tej linii od granicy nie będzie mogło być logicznie uzasadnione. Na jednych obszarach jak np. Pieniny wystarczy ekwidystanta 1–2 km, zaś na innych, np. w Tatrach, ekwidystanta 10–20 km może być za mała. Często w opracowaniach dotyczących obszarów przygranicznych za takowe uznaje się tereny położone do 50–60 km od granicy, albo nawet do 100 km od granicy.

E. Obszar nie zamknięty konkretną linią w zależności od potrzeb i problemów w danej części obszaru przygranicznego. Daje to możliwość na określenie granic w zależności od występujących zjawisk. Nie przecina sztucznie więzi i nie wymaga ograniczania się do jakichkolwiek obszarów czy to

przyrodniczych, czy administracyjnych. Jednakże głównym zarzutem, jaki w tym przypadku może się pojawić, jest względny subiektywizm delimitacji tego typu obszarów.

Należy podkreślić, że dla potrzeb tej pracy najbardziej przydatny wydaje się ostatni z przytoczonych poglądów. Jednakże w odniesieniu do tematyki pracy, w określonej strefie powinien być odczuwalny, albo realnie istniejący wpływ współpracy transgranicznej, a nie tylko samej granicy. **Tym samym najpierw zostaną zbadane i określone więzi transgraniczne, a później ich zasięg wyznaczy granicę obszaru ich funkcjonowania.** Z jednej strony będzie to granica opracowania, a z drugiej zasięg więzi transgranicznych i być może granica pewnych regionów transgranicznych.

W niektórych przypadkach, dla wyjaśnienia zjawisk zasadne było korzystanie z podziału administracyjnego (głównie powiaty). Podział fizycznogeograficzny na poszczególne pasma górskie będzie wykorzystywany, do porównań pomiędzy tymi pasmami, dzięki czemu będzie można wywnioskować jakie jest przestrzenne zróżnicowanie kształtowania się więzi transgranicznych, względem jednostek fizycznogeograficznych.

### 1.1.3. UWAGI NA TEMAT LITERATURY PROBLEMU I WYKORZYSTANYCH MATERIAŁÓW

Specyfika niniejszej pracy wpłynęła na fakt korzystania z dość szerokiej i różnorodnej literatury. Wykorzystano różne opracowania metodologiczne i faktograficzne (opisowe, kartograficzne, statystyczne, dokumenty, itp.). Wśród opracowań metodologicznych wymienić należy przede wszystkim klasyczne prace z zakresu geografii granic, m.in.: F. Ratzel (1895), T.H. Holdich (1916), P. de Lapradelle (1928), R. Hartshorne (1936), S.W. Boggs (1940), S.B. Jones (1945), J.R.V. Prescott (1967, 1990), P. Guichonet i C. Raffestin (1974), M. Foucher (1988).

Interesujące okazały się również prace polskich autorów m.in.: S. Pietkiewicza (1946), J. Czyżewskiego (1948), J. Barbaga (1974). Z nowszych publikacji należy wymienić opracowania m.in.: J. Łobody (1983), Z. Rykła (1991), S. Kałuskiego (1992), T. Komornickiego (1999), T. Palmowskiego (2000). Poza wymienionymi monografiami korzystano z szeregu artykułów naukowych dotyczących problemów granic, zwłaszcza z zakresu współpracy transgranicznej Polski z sąsiadami.

W ostatnich kilkunastu latach wzrosła znacząco liczba publikacji poświęconych problemom związanym z obszarami przygranicznymi. Wyniki pierwszych badań i analiz naukowych, dotyczących sytuacji społeczno-gospodarczej zachodnich obszarów przygranicznych Polski ukazały się w dwóch



pracach zbiorowych: *Rozwój społeczno-ekonomiczny obszarów przygranicznych* (red. S. Ciok, Oddział Wrocl., KNE PAN Wrocław, 1979) i *Problemy rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów przygranicznych* (red. S. Ciok, Oddział Wrocl., KNE PAN Wrocław, 1983). Istotną serią są *Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski* (red. A. Stasiak, P. Eberhardt, K. Miros, Biuletyn nr 1, IGiPZ PAN, 1993–95), w których zamieszczono szereg artykułów problemowych, metodologicznych itp. o obszarach przygranicznych Polski. Kolejna ważna seria publikacji dotyczy głównie wschodniej części pogranicza Polski, ale zawiera również szereg istotnych artykułów metodologicznych. Jest to seria kilkunastu publikacji dotyczących głównie Euroregionu „Bug”. Ważne i ciekawe są także serie publikacji z cyklicznych konferencji związanych z obszarami pogranicznymi (np. Lijewski, Kitowski 1992–2002). Autor korzystał również z odrębnych pozycji poświęconych zagadnieniom transgranicznym, jak np.: *Region and regionalism*, tom 3 (1996) i tom 5 (2001), wydany przez Uniwersytet Łódzki i Śląski Instytut Badawczy w Opolu, pod redakcją M. Kotera i K. Heffnera; *Polska i Niemcy — Geografia sąsiedztwa w nowej Europie*, pod redakcją E. Buchhofera, B. Kortusa (1995); *Euroregiony — pierwszy krok do integracji europejskiej* (Molendowski, Ratajczak, Wrocław, Alta 1998); *Rola granicy i współpracy transgranicznej w rozwoju regionalnym i lokalnym* (red. A. Mync, P. Szul, Eur. Inst. Rozw. Reg. i Lok. UW, 1999).

#### **Publikacje dotyczące aspektów współpracy polsko-słowackiej:**

Dotychczas nie ukazała się jeszcze żadna pozycja książkowa poświęcona całej granicy polsko-słowackiej i całości problemów dotyczących współpracy transgranicznej na przełomie XX i XXI wieków. Istnieją co prawda materiały zwarte, ale są one albo materiałami bardzo ogólnikowymi, albo nie traktują obszaru kompleksowo. Cenne są opracowania Centralnego Urzędu Planowania Rzeczypospolitej Polskiej – *Studium koordynacyjne rozwoju polsko-słowackich obszarów przygranicznych* (1993/94), oraz Rządowego Centrum Studiów Strategicznych – *Współpraca przygraniczna polsko-słowacka* (Zygadlewicz 1997), a także IGPIK-u wraz z SAŽP w Słowacji – *Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-słowackiej* (2001).

Ponadto problemom współpracy polsko-słowackiej poświęcono szereg artykułów wygłoszonych i opublikowanych przy okazji różnych konferencji, rzadziej jako odrębne opracowania. Do najciekawszych należy zaliczyć prace: M. Jakubowskiego (1993), T. Komornickiego (m.in. 2002a, 2002b), J.B. Korolca (1998), M. Kozaneckiej (m.in. 1996, 1999), D. Ptaszyckiej-

Jackowskiej (1994), J. Zygodlewicza i W. Koczurka (1994). W słowackiej literaturze opracowania dotyczące polskiej strony pogranicza są bardzo sporadyczne. Na uwagę zasługują jedynie artykuły omawiające wybrane problemy słowackiej strefy przygranicznej (np. Szekely 1996, 1999). Częściowe efekty swoich badań publikował też M. Więckowski (m.in. 1998, 1999, 2000, 2002a, 2002b, 2003a, 2003b).

### Dokumenty

Szczególnymi publikacjami są dokumenty, które jako materiały źródłowe są niezwykle cenne i miarodajne. Są to dokumenty dotyczące m.in. powstania Międzynarodowego Stowarzyszenia Gmin Słowacko-Polskich Rejonu Beskidzkiego, statuty euroregionów, sprawozdania różnorodnych komisji, zajmujących się problemami przygranicznymi, itp. Również bardzo ważne są dokumenty dotyczące umów podpisanych pomiędzy urzędami miast o współpracy transgranicznej. Autor miał także dostęp do większości umów pomiędzy dyrekcjami parków narodowych i krajobrazowych o współpracy w dziedzinie ochrony przyrody.

### Materiały statystyczne

Już na wstępie należy podkreślić, że materiały statystyczne okazały się dość skromne jak na potrzeby niniejszego opracowania. Zaznaczają się również wyraźne dysproporcje w danych statystycznych i ich dostępności pomiędzy stroną polską a słowacką.

Wykorzystano dane statystyczne dotyczące przekroczeń granicy. Porównanie danych polskich (ze straży granicznej) i słowackich ukazuje, że występują znaczne różnice w wartościach. W niniejszej pracy przyjęto za obowiązujące dane polskie. Dane Straży Granicznej operują wielkościami podanymi z dokładnością co do jednej osoby. W pracy taka szczegółowość nie jest potrzebna, tak więc zdecydowano się zaokrąglić dane. Ponadto taka dokładność również nie odpowiada rzeczywistości z prostego powodu – przekraczanie granicy przez ludzi nie jest skrupulatnie zliczane. W wielu przypadkach jest ona szacunkowa. Nie może być więc mowy o dużej dokładności takich danych. Najbardziej wiarygodne są dane dotyczące wyjazdu Polaków z kraju, oraz wjazdu obcokrajowców do Polski. Te przekroczenia są rejestrowane dużo dokładniej. Dlatego też, w wielu miejscach tej pracy posłużono się takimi danymi. Dane Straży Granicznej przetworzone i uzupełnione wynikami badań ankietowych, od kilku lat publikuje Główny Urząd Statystyczny. Pozycja *Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce* ukazuje się regularnie, przedstawiając dane za każdy kolejny rok. Pierwsze wydanie objęło lata 1994–1996, kolejne – 1997, 1998. Wydawane były również pozycje dotyczące jed-



nego półrocza (np. I półrocze 1997 r.). Jest to dość wiarygodne źródło informacji, a w odróżnieniu od danych straży granicznej wartości podawane są w tysiącach.

Pozostałe dane statystyczne zaczerpnięto z roczników statystycznych, polskich i słowackich, m.in. z publikacji *Euroregiony w nowym podziale terytorialnym Polski*, wydanym przez GUS, Urząd Statystyczny we Wrocławiu w 1999 r.

Wiele danych było zbieranych podczas badań terenowych. Między innymi należą do nich informacje o połączeniach kolejowych i autobusowych, ich zasięgu, częstotliwości itp. O ile te pierwsze można było również zaczerpnąć z rozkładów jazdy, to w przypadku połączeń autobusowych było to zadanie nie realne. W obydwu przypadkach najważniejsza okazała się weryfikacja materiałów na obszarze badań.

Dane statystyczne dotyczące liczby Polaków nocujących na Słowacji, liczby dni pobytu itp., zostały zakupione od Słowackiego Urzędu Statystycznego, za pośrednictwem Pana dr Vladimira Székely'ego ze Słowackiej Akademii Nauk w Bratysławie, któremu chciałbym złożyć bardzo serdeczne podziękowania.

### **Materiały kartograficzne**

Materiały kartograficzne przydatne były w dwóch aspektach: tematycznym i lokalizacyjnym. Należy podkreślić, że niewiele jest dotychczas map, na których przedstawione są obszary leżące po obydwu stronach granicy. Do tego typu opracowań należą mapy z *Atlasu Europy Środkowej* (1995) oraz *Mapa podziału fizycznogeograficznego Karpat* (Kondracki 1989).

Zdecydowana większość tematycznych materiałów kartograficznych wykorzystywanych na potrzeby pracy dotyczyła obszarów leżących po jednej stronie granicy. Dzięki metodom komputerowym mapy były opracowywane dla całego obszaru pogranicza, zarówno po stronie słowackiej jak i polskiej. Stworzono specjalne bazy danych i mapy, które obejmują obszary położone po obydwu stronach granicy polsko-słowackiej. Do opracowania i analizy kartograficzno-statystycznej wykorzystano oprogramowanie komputerowe MapInfo.

Korzystano także z wybranych map tematycznych zamieszczonych w *Atlasie Rzeczypospolitej Polskiej* (1995), a także z *Atlasu Czechosłowacji* (1967) i *Atlasu Słowacji* (1980, 1992).

Szczegółowe mapy, wykorzystywane do badań to przede wszystkim słowackie mapy turystyczne w skali 1:50 000. Korzystano również z polskich map turystycznych dla obszarów górskich leżących w pobliżu granicy, w skali

1:75 000, ale także 1:50 000. Wymagało to jednak aktualizacji ich treści w terenie.

### **Materiały dostępne w Internecie**

Internet okazał się cennym źródłem informacji, zwłaszcza najbardziej aktualnych. Nie korzystano ze źródeł niepewnych, czyli opracowywanych przez indywidualne osoby, nieznane instytucje itp. Autor korzystał jedynie z oficjalnych stron internetowych organizacji rządowych, pozarządowych, miast, gmin itp. Większość z informacji weryfikowano osobiście, korespondencyjnie lub za pomocą innych dostępnych sposobów. Korzystano m.in. z: rozkładu jazdy pociągów, oficjalnych stron miast i gmin pogranicza polsko-słowackiego, oficjalnych stron organizacji rządowych, samorządowych i innych.

### **Materiały zbierane na obszarze badań**

Szczególnym rodzajem pozyskiwania danych były osobiste lub korespondencyjne kontakty autora z władzami lokalnymi, instytucjami, dyrekcjami parków narodowych i krajobrazowych na pograniczu polsko-słowackim. Dzięki tym kontaktom zebrano dość obszerny materiał. W tym miejscu autor chciałby złożyć szczególne podziękowania tym wszystkim osobom i instytucjom, które udostępniły i przygotowały wiele informacji i materiałów. Jednocześnie autor przeprosza, za ewentualne, niecelowe pominięcie osób, które okazały swą pomoc, a nie zostały wymienione. **Autor składa szczególne podziękowania następującym osobom (kolejność alfabetyczna):**

- Panu dr. **Frantiskowi Belešowi** — Dyrektorowi ChKO Kysuce.
- Panu inż. **Štefanowi Danko** — Dyrektorowi Pieninskeho národného parku.
- Panu mgr. **Andrzejowi Gordonowi** — Sekretarzowi Generalnemu Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego.
- Panu inż. **Peterowi Hromjakowi** — Dyrektorowi Parku Narodowego Slovenský Raj.
- Panu mgr. inż. **Adamowi Kowalakowi** — Prezesowi Fundacji Centrum Edukacji Ekologicznej Wsi w Krośnie.
- Panu **Witoldowi Kubiakowi** z Bielska-Białej.
- Pani **Wioletcie Pietrzak** — Specjaliście ds. edukacji ekologicznej w Fundacji Centrum Edukacji Ekologicznej Wsi w Krośnie.
- Panu mgr. **Ryszardowi Prędkiemu** z Pracowni Naukowej Bieszczadzkiego Parku Narodowego.
- Panu dr. **Pawłowi Skawińskiemu** z Pracowni Naukowo-Badawczej Tatrzańskiego Parku Narodowego.



– Panu mgr. inż. Michałowi Sokołowskiemu — Dyrektorowi Pienińskiego Parku Narodowego.

– Panu mgr. inż. Janowi Stachyrakowi — Dyrektorowi Zespołu Karpaczkich Parków Krajobrazowych.

– Panu mgr. Robertowi Szewczykowi z Polskiej Agencji Rozwoju Regionalnego w Warszawie.

– Panu Arkadiuszowi Trefonowi z Regionalnej Izby Handlu i Przemysłu w Bielsku-Białej

– Panu inż. Róbertowi Trnce — Dyrektorowi ChKO Horná Orava.

– Panu inż. Tomašowi Vančurze — Dyrektorowi Tatranskeho narodneho parku.

## 1.2. ZAKRES ZNACZENIOWY POJĘCIA – WIĘZI TRANSGRANICZNE

### 1.2.1. GRANICE POLITYCZNE

Granica polityczna stanowi termin, który jest różnie interpretowany i definiowany. Z prawnego punktu widzenia wykazywana jest różnorodność rozumowania granicy, można jednak doszukać się pewnych spójnych określeń. A. Klafkowski (1966) wskazując na wieloznaczność rozumienia pojęcia „granica państwowa” podkreśla, że w zależności od kryteriów można ją określić jako: linię, na której kończy się władza państwa, linię rozgraniczającą terytoria państw lub pojmować jako płaszczyznę prostopadłą do powierzchni Ziemi i przecinającą ją w kierunku geometrycznego środka Ziemi, przy pełnieniu identycznych funkcji jak wcześniej wspomniane linie. Pomimo tego zróżnicowania w próbie określenia, czym jest granica polityczna, naukowcy najczęściej widzą w niej wyraźnie „urojone linie na powierzchni ziemi, które oddzielają terytorium jednego państwa od terytorium innego państwa, albo od morza otwartego” (Openheim 1957). Jeszcze prostsze sformułowanie nakreślił N.J.G. Pound (1963) stwierdzający, że „*granice polityczne oddzielają suwerenność danego państwa od suwerenności jego sąsiadów*”.

Granice polityczną traktuje się jako element liniowy, chociaż ma ona dość silne oddziaływanie na tereny do niej przylegające. Rozróżnienie takie uwiadcza się w terminologii angielskiej, gdzie w odniesieniu do granic używa się trzech pojęć: *border*, *frontier*, *boundary*. Pierwsze z nich – *border*, w literaturze naukowej praktycznie nie występuje. *Frontier* odnosi się zazwyczaj do strefy leżącej po obydwu stronach linii granicznej – oznaczając pogranicze. Takie określenie stosowane jest w odniesieniu do granic w odległych czasach (np. polskie kresy), a także obowiązuje w oficjalnych dokumentach Unii Europejskiej. W warunkach przenikalności granicy oraz swobodnego poru-

szania się, ma to swoje uzasadnienie. Trzeci z wymienionych terminów – *boundary*, rozumiane jest jako linia graniczna, będąca jednoznacznie elementem liniowym.

W literaturze przedmiotu spotykane są dość różnorodne podziały granic i ich funkcji (Foucher 1988; Prescott 1990; Pradeau 1994). Wiąże się to nie tylko z szerokim zakresem tematu, na jaki wywierają wpływ granice polityczne, ale także z różną ich interpretacją i zmianą funkcji w czasie. Nie jest celem niniejszej pracy zajmowanie jednoznacznego stanowiska co do definicji granic politycznych, jak też ich podziału. Niemniej przy tak postawionym temacie badawczym, dotyczącym kształtowania się więzi transgranicznych na obszarze górskim, charakter granicy i całej przylegającej do niej strefy ma zasadnicze znaczenie. Dlatego też potrzebna jest choćby próba ukazania tej granicy w świetle jej przyrodniczego charakteru. Nie jest zadaniem łatwym jednoznaczne określenie rodzaju, badanej w niniejszej pracy, granicy polsko-słowackiej. W klasycznym ujęciu „romerowskim”, jest to typowa granica naturalna, oparta na przyrodniczym elemencie – łańcuch górski. Wykorzystując podział R. Harsthorne'a (1936) na granice antecedentne i subsekwentne, granica polsko-słowacka (choć nie w obecnej jej formie) w przeważającej części jawi się jako antecedentna – pierwotna w stosunku do form zagospodarowania. Jedynie jej fragmenty, na Orawie i Spiszu, mają charakter subsekwentny – wtórny, względem zagospodarowania przestrzeni (rozdz. 2). O granicach politycznych w obszarach górskich i znacznej ich różnorodności pisali m.in. F.K. Ward (1932), S.W. Jones (1943, 1959), J.W. House (1959), P. Sahlins (1989), J. Forné (1991), A. Sanguin, F. Guiraud (1995), Ch. Le Coeur (2002).

Mimo częstej krytyki przez wielu autorów podziału granic na naturalne i sztuczne, do dziś trudno odrzucić tą koncepcję. Była ona podważana uzasadnieniami natury politycznej, jak pisze chociażby N.J.G. Pounds (1963), według którego koncepcja granic naturalnych tworzyła nadbudowę ideologicznej ekspansji terytorialnej państw. Niejednokrotnie odmawiano również temu podziałowi funkcji naukowych (m.in. Sölch 1924; Hartshorne 1936; Perroux 1950). Stracił on co prawda dawne znaczenie, głównie w wyniku przemiany funkcji granic, niemniej jednak podział jest używany nadal. Z prawnego punktu widzenia warto przytoczyć stwierdzenie J. Tyranowskiego (1979), że „szczególne traktowanie granic określanych jako naturalne jest nieuniknione”. Równie interesujący jest pogląd A. Malickiego (1983), że „o rozwoju społeczno-ekonomicznym obszarów przygranicznych decyduje także sztuczny, czy też naturalny charakter granicy państwowej”. Także w przypadku funkcjonowania obszaru sąsiadującego z granicą jego charak-



ter wpływa na zagospodarowanie i efekty współpracy transgranicznej. Środowisko przyrodnicze stwarza określone możliwości i korzyści, wpływając na kierunki współpracy. Jak słusznie konstatuje S. Kałuski (1992), nieodzowne stają się poczynania w zakresie racjonalnego gospodarowania wodami rzek i jezior granicznych, ochrony i kształtowania środowiska na obszarach, przez które przebiega granica państwowa. W takim rozumieniu, jak podkreśla wspomniany autor, podział granic na naturalne i sztuczne wydaje się być „*logicznie zasadny i społecznie użyteczny*”. Opisana dyskusja nie zmienia przecież faktu, że granice polityczne są elementem wprowadzonym przez człowieka i w takim rozumieniu zawsze będą sztuczne, choć mogą być oparte o naturalne elementy przyrodnicze. Podobnie jest z charakterem granic, gdyż jak zauważa J. Czyżewski (1948) „*rolę funkcyjną granic określa człowiek licząc się między innymi także z ich charakterem, a ten właśnie jest przedmiotem badania geograficznego*”.

Jednorodność środowiska przyrodniczego i liczne podobieństwa w obrębie wydzielonych jednostek fizycznogeograficznych stanowią podstawę do rozwoju i zagospodarowania obszaru. Powinno mieć to znaczenie we wspólnym i podobnym wykorzystaniu przez sąsiadujące ze sobą państwa obszaru przedzielonego granicą polityczną. W niniejszej pracy skoncentrowano się właśnie na tym aspekcie — roli środowiska przyrodniczego w łączeniu przedzielonych granicą narodów i państw. Interesującą zachętą do podjęcia badań może być tu nadal aktualny postulat J. Czyżewskiego (1948), który nakłania do „*poznania i wyjaśnienia relacyj, które zachodzą między rolą funkcyjną granic danego typu, a różnymi przejawami aktywności ludzkiej po obu stronach linii granicznej*”.

Dla lepszego uporządkowania struktury pracy postanowiono nie przedstawiać w większym zakresie i tak bardzo szerokiego spektrum badań i teorii związanych z granicami politycznymi i ich funkcjami, a także wpływem na działalność człowieka po obydwu ich stronach. Należy w tym miejscu skonstatować, że granica polityczna nie jest jedynym – chociaż niezwykle istotnym, elementem przedstawionej pracy. Dodatkowym argumentem uzasadniającym pominięcie dokładnego omówienia poglądów na temat granic politycznych jest fakt, że są one wyczerpująco przedstawione w licznych opracowaniach naukowych. Na szczególnie wyróżnienie zasługuje praca Z. Rykła (1991, s. 9–19), który zwięźle, ale szczegółowo i zasadnie ten problem wyjaśnia.

Ze względu na dość szeroki zakres problematyki badań i powyższe wyjaśnienia zdecydowano się na podzielenie części omawiającej dany problem i zamieszczenie ich w miejscach dla nich najbardziej odpowiednich.

## 1.2.2. REGION A WIĘZI TRANSGRANICZNE

Problematyka rdzenia (ang. *core*, często utożsamianego z pojęciem centrum) i peryferii a także regionu i regionalizacji zajmuje ważne miejsce w badaniach przedstawicieli wielu nauk. Problemy te, będące przedmiotem wielu polemik, dyskusji a nawet kontrowersji doprowadziły do powstania dość bogatej literatury. Nie spowodowało to jednak dezaktualizacji problemu a tym bardziej jego wyjaśniania.

W XIX wieku dla potrzeb geografii politycznej sformułowano pierwsze definicje pojęcia rdzeń, często utożsamianego z centrum (Ratzel 1895). Przeciwnieństwem tego pojęcia stał się termin peryferia, wprowadzony do nauki jednak nieco później. Podstawowe koncepcje peryferii stworzyli m.in.: D. Whittlesey (1954), T. Hagerstrand (1957), A. Lösch (1961), F. Perroux (1964), J. Friedman (1967) oraz J.R. Boudeville (1971). Pojęcia te zostały zastosowane m.in. w geografii regionalnej i ekonomicznej. Pod koniec lat 50. G.H.T. Kimble (1957) stwierdził, że mamy do czynienia z co najmniej setką różnych definicji regionu. Również liczba definicji regionów i obszarów związanych z granicami państwowymi jest dziś trudna do policzenia. Na uwagę zasługuje zwłaszcza bałagan terminologiczny podkreślany przez licznych autorów (m.in. Zagożdżon 1980; Rykiel 1991).

Peryferia często utożsamiane były z obszarami położonymi w ogólnie rozumianych strefach leżących przy granicach państwowych. W rozumieniu geograficznym strefa przygraniczna (jakkolwiek rozumiana) zawsze jest peryferyjna (Ciok 1996). Tego typu obszarami zajmują się liczne dyscypliny geograficzne: geografia ekonomiczna, polityczna, czy regionalna a także inne dziedziny nauki jak na przykład: historia, ekonomia, socjologia, nauki polityczne. Zajmowanie się tym problemem przez różne dyscypliny i wielu naukowców doprowadziło do wykształcenia wielu odmiennych i różnie definiowanych pojęć. W literaturze przedmiotu można odnaleźć dziesiątki sformułowań odnoszących się do obszarów położonych w pobliżu granic państwowych. Wśród nich można wymienić: obszary, regiony i strefy. Ostatnie z wymienionych odnoszą się przeważnie do pojęć stosowanych w prawie i dla potrzeb służb granicznych. Najistotniejsze z punktu widzenia nauki są obszary i regiony. Spośród tych pierwszych wydzielane są obszary: peryferyjne, pograniczne, przygraniczne, stykowe. Natomiast regiony: peryferyjne, graniczne, pograniczne, przygraniczne, stykowe, zintegrowane, transgraniczne, euroregiony. Określenie tych obszarów i regionów a także sformułowanie ogólnie przyjmowanych definicji doprowadziło do pewnego rodzaju chaosu terminologicznego. Konieczność niezwykle obszernych wywodów a także brak uza-



sadnienia takiej potrzeby dla wyjaśnienia użycia określenia „więzi transgraniczne” wydaje się być niecelowa.

W niniejszej pracy zdecydowana większość powyżej wymienianych terminów nie będzie wykorzystywana niemniej jednak przyjęto rozumieć za „pograniczny” – terytorium położone po obydwu stronach granicy, a „przygraniczny” – terytorium położone po jednej stronie granicy państwowej. Transgraniczny z kolei jest pojęciem wyjaśnionym w dalszej części niniejszego rozdziału.

Mimo wielu kontrowersji i niejasności istotne jest jednak przytoczenie definicji regionu transgranicznego. Najpierw jednak trzeba jeszcze przypomnieć o ważnym pojęciu jakim jest region nadgraniczny lub pograniczny, o którym pisali m.in. Gabbe (1996), Rykiel (1991). W jego skład wchodzi obszar leżący na terytorium jednego państwa i położony jest po jednej stronie granicy. Region transgraniczny rozumiany jest jako terytorium leżące po obu stronach granicy państw, które z geograficznego punktu widzenia stanowi pewną całość, bądź stanowi jednolity kompleks terenów o cechach wspólnych. Ludność zamieszkująca taki region ma wspólne tradycje kulturowe i chce współpracować by pobudzać postęp kulturalny, społeczny i gospodarczy (Fic 1996). Wcześniej D. Rougemont (1978) stwierdził, że region transgraniczny stanowi potencjalny region, który można traktować jako całość pod względem geograficznym, historycznym, ekologicznym, narodowościowym, możliwości ekonomicznych itp., jednak rozdzielony granicą na obszary podlegające różnej władzy państwowej. Jak stwierdza Z. Rykiel (1985) pomimo tego, że region jest przecięty granicą lub granicami państwowymi, stanowi pewną całość funkcjonalną.

**Region transgraniczny obejmuje jednostki terytorialne z obu stron granicy, dla których charakterystyczne są powiązania administracyjne i społeczno-ekonomiczne (Kariew i in. 1995). Ci sami autorzy podkreślają, że o wykształceniu się regionu transgranicznego decyduje długotrwałość oraz intensywność więzi ekonomicznych krajów sąsiadujących.**

W niniejszej pracy postanowiono badać dynamiczne, zmienne w czasie procesy kształtowanie się więzi transgranicznych. Zasadne jest wyjaśnienie dlaczego przyjęto ujęcie dynamiczne, a nie statyczne.

Kontrowersyjność terminu region obarcza również brakiem swej precyzji i pojęcie regionu transgranicznego. Jak zasygnalizowano wcześniej wielu autorów różnie pojmuje zakres pojęciowy regionów przygranicznych, pogranicznych czy też transgranicznych. Podobnie jest w wyznaczaniu zakresu terytorialnego (por. rozdz. 1.1.2.). Niezwykle trudne jest wyznaczenie gra-

nic takiego obszaru. Wszelkie umowne delimitacje zazwyczaj nie pokrywają się z rzeczywistością. A przecież warunkiem koniecznym wyznaczenia regionu jako odrębnej jednostki jest formowanie się granic jednostek (Chojnicki 1997). Ich delimitacja jest także niezbędna do wyznaczenia regionu, wykazania jego istnienia i do używania nazwy regionu, dla danego układu węzłowo-osadniczego.

Dynamiczne a nie statyczne ujęcie problemu ma wielu zwolenników. Podkreśla ono ciągłe kształtowanie się przestrzeni geograficznej, a także zmienność w czasie i przestrzeni jednostek terytorialnych. J. Beaujeu-Garnier (1971) stwierdziła, że „*przedmiotem prawdziwej geografii jest wykrywanie struktur przestrzennych opartych na powiązaniach środowiska przyrodniczego z charakterem i wydajnością działania ludzkiego*”. Istotnym jest również stwierdzenie H.T. Ishidy (1980), że „*procesy, dzięki którym zorganizowany jest obszar, dzięki którym funkcjonuje i przekształca się jest sednem sprawy*”.

Tempo zmian, zwłaszcza w latach 90., jest tak duże, że trudno dziś mówić o statycznych regionach. **Region jest bowiem tworem przestrzenno-fazowym (...) i jego kształt terytorialny nie jest stały** (Chojnicki 1997). Sam rozwój współpracy transgranicznej ma charakter procesu prowadzącego do daleko idących przekształceń organizacji przestrzeni społeczno-gospodarczej. Według A. Stasiaka (1995) prace dotyczące współpracy transgranicznej powinny mieć charakter ciągły, w rozumieniu ciągłości przekształceń, jak też konieczności stałego ich prowadzenia. Prace takie muszą być także prowadzone w różnych skalach: ponadpaństwowej, państwowej, regionalnej i lokalnej. Niniejsza praca zajmuje w tym podziale miejsce w skali regionalnej i lokalnej.

W świetle powyższych wyjaśnień wydaje się więc, że lepszym rozwiązaniem jest śledzenie kształtowania się więzi transgranicznych, które mogą doprowadzić do wytworzenia się regionu, lub regionów transgranicznych. Zasięg takich więzi może również wytyczać granice regionu transgranicznego. Bardziej zasadne wydaje się więc badanie przyczyn i skutków ciągłych zmian.

Niezbędne dla potrzeb niniejszej pracy jest wyjaśnienie pojęcia *więzi transgraniczne*<sup>1</sup>. Termin *transgraniczny* jest już dość powszechnie stosowany. Poza kanwą naukową pojęcie to wykorzystywane jest w prawie międzynarodowym, ekologii, ekonomii itp. Jako przykład można przytoczyć sformułowania: transgraniczne skutki<sup>2</sup>, oddziaływanie transgraniczne<sup>3</sup>, czy też transgraniczne wody wewnętrzne<sup>4</sup>.



Określony zasięg przestrzenny tworzący się na terytorium dwóch lub więcej sąsiadujących państw, specyfika a także wzajemne współzależności pomiędzy znamionami tego wykorzystania, które przekraczają granice państwa tworzą powiązania, które można określić jako więzi transgraniczne. **Więzi transgraniczne należy rozumieć jako regionalne powiązania, które przekraczają granicę. Można do nich zaliczyć wszelkie kontakty pomiędzy władzami, instytucjami i ludźmi z dwóch lub więcej, graniczących ze sobą państw. Są nimi też elementy sieci komunikacyjnej, połączenia komunikacyjne itp. Tworzą one określony zasięg przestrzenny, który może wyznaczać granice regionu transgranicznego.**

Dopracowano się już kilku koncepcji procesów współpracy transgranicznej. Podkreślają one ważną rolę więzi. E.B. Haas (1964) uważa, że czynnikiem dominującym w procesach integracji jest najczęściej współdziałanie ekonomiczne. Integracja ekonomiczna pociąga za sobą pojawienie się więzi politycznych, społecznych i kulturowych. Z kolei L.N. Lindberg i S.S. Scheingold (1970) za główny czynnik integracji uważają więzi polityczne. Impuls do zacieśniania więzi i rozwijania współpracy stanowią korzyści wynikające z przekraczania granic (Hrbek, Schneider 1980).

Więzi transgraniczne mogą dotyczyć wielu płaszczyzn życia i działalności człowieka po obydwu stronach granicy. E.B. Haas (1964) zwrócił uwagę, iż integracja pociąga za sobą tworzenie się więzi politycznych, społecznych i kulturowych. Inni autorzy wyróżniają również więzi ekonomiczne, historyczne, komunikacyjne a nawet kulturowe, naukowe, religijne, rodzinne, turystyczne, sportowe czy administracyjne.

M. Sobczyński (1995) wyznaczył hierarchię powiązań transgranicznych. Mogą doprowadzić one do wytworzenia się właściwych więzi transgranicznych. Według wspomnianego autora można wyróżnić dwie zasadnicze kategorie powiązań transgranicznych: powiązania zinstytucjonalizowane oraz interpersonalne. Powiązania transgraniczne odbywają się na kilku poziomach mających strukturę hierarchiczną. Są to: *międzypaństwowe powiązania transgraniczne* (akty międzynarodowe — np. wzajemne uznanie sąsiadów, regu-

<sup>1</sup> więzi za Słownikiem Języka Polskiego: „to co łączy, jednoczy, zespala, związek, powiązanie z czymś, kimś” (Szymczak 1996).

<sup>2</sup> transgraniczne skutki — poważne straty na terytorium znajdującym się pod jurysdykcją danej strony powstałe w wyniku awarii przemysłowej, która wydarzyła się na terytorium znajdującym się pod jurysdykcją innej strony.

<sup>3</sup> oddziaływanie transgraniczne — oznacza jakiegokolwiek oddziaływanie, nie mające wyłącznic charakteru globalnego, na terenie podlegającym jurysdykcji strony, którego fizyczna przyczyna jest w całości lub częściowo położona na terenie podlegającym jurysdykcji innej strony.

<sup>4</sup> transgraniczne wody wewnętrzne — oznaczają dowolne powierzchniowe i podziemne wody, które tworzą lub przekraczają granice dwóch lub więcej państw .

lacja form i zasad komunikacji transgranicznej funkcjonowanie infrastruktury granicznej), *międzyrządowe powiązania transgraniczne* (zarządzenia i uzgodnienia wykonawcze do zawartych traktatów międzypaństwowych), *regionalne powiązania transgraniczne* (władze i instytucje działające na poziomie jednostek podziału administracyjnego pierwszego rzędu), *lokalne powiązania transgraniczne* (władze i instytucje działające na szczeblu gmin i powiatów), *eurowregionalne powiązania transgraniczne* (wzorowane na doświadczeniach europejskich).

Odrębną grupą powiązań są *interpersonalne powiązania transgraniczne*, tworzące się pomiędzy poszczególnymi osobami fizycznymi (więzi rodzinne, turystyczne itp.; Sobczyński 1995).

### 1.2.3. FUNKCJONOWANIE WIĘZI TRANSGRANICZNYCH

Ze względu na charakter niniejszej pracy zdecydowano się, w zależności od kryteriów, na wielowymiarowy podział więzi transgranicznych.

#### Aspekt przestrzenny

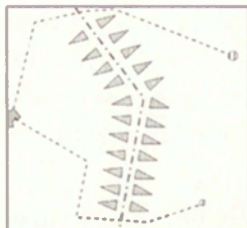
Współpraca transgraniczna w aspekcie przestrzennym kształtuje się w trzech podstawowych układach przestrzennych. Przykładowo podawane według R. Domańskiego (1970), są to układy: powierzchniowe, liniowe i punktowe. Jednakże w przypadku działalności społeczno-gospodarczej przekraczającej granicę państwa sytuacja komplikuje się przez obowiązek przekraczania granicy w ściśle określonych punktach. Układy te muszą uwzględniać więc istnienie granicy i całej infrastruktury technicznej z nią związanej (głównie przejścia graniczne). Współpracę transgraniczną, jej przejawy w postaci więzi transgranicznych mogą tym samym charakteryzować także układy: punktowe, liniowe i powierzchniowe. Jednakże kształtują się one nieco odmiennie. Dlatego też postanowiono przedstawić własną koncepcję przestrzennego charakteru kształtowania się więzi transgranicznych, którą przedstawia rycina 2.

Należy podkreślić, że mogą istnieć sytuacje, w których zbyt silne bariery (polityczne, ekonomiczne, przyrodnicze i inne) utrudniają, a często uniemożliwiają tworzenie się więzi transgranicznych. Wówczas może wystąpić ich brak.

**Więzi punktowe**, ze względu na lokalizację bardziej oddaloną od granicy, lub bezpośrednio z nią związaną, można podzielić na dwa rodzaje: wewnętrzne i zewnętrzne. Więzi wewnętrzne tworzą się na samej granicy państwowej, lub w jej bardzo bliskim sąsiedztwie, i dotyczą wspólnych działań. Są nimi przede wszystkim przejścia graniczne. Więzi zewnętrzne są powią-



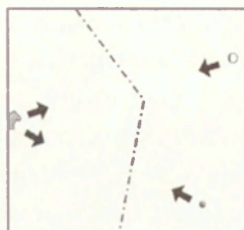
**BRAK WIĘZI**  
(zbyt silne bariery)



**WIĘZI PUNKTOWE**  
(węzłowe)

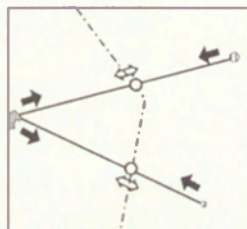


a) wewnętrzne  
(pojedyncze)



b) zewnętrzne  
(wielokrotne)

**WIĘZI LINIOWE**  
(ciągi, korytarze)

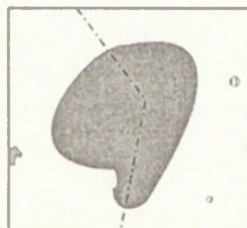


a) poprzeczne  
-jednokierunkowe  
-dwukierunkowe

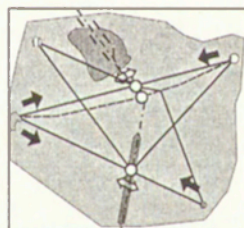


b) podłużne  
(wydłużone,  
pasmowe)

**WIĘZI POWIERZCHNIOWE**  
(strefowe)



**WIĘZI REGIONALNE**



Ryc. 2. Przestrzenny charakter kształtowania się więzi transgranicznych  
Spatial aspect of transboundary ties forming

zianami pomiędzy urzędami, instytucjami, firmami z dwóch lub więcej państw, które są znacznie oddalone od granicy. Ich podstawy tworzą umowy i akty prawne dotyczące chęci podjęcia współpracy w określonych dziedzinach działalności człowieka. Więzi międzyrządowe pomiędzy stolicami państw odnoszą się do regulacji prawnej, na bazie której może funkcjonować transgraniczna współpraca regionalna i lokalna (akty międzynarodowe – np. wzajemne uznanie sąsiadów, funkcjonowanie infrastruktury granicznej, za-

rządzenia i uzgodnienia wykonawcze do zawartych traktatów między państwowych itp.). Więzy na poziomie regionalnym i lokalnym nawiązują przedstawiciele władz gmin i powiatów oraz województw sąsiadujących z granicą państwa, a także przedstawiciele firm i instytucji działających w strefie przygranicznej.

**Więzy liniowe** ze względu na położenie w stosunku do granicy państwa możemy podzielić na podłużne i poprzeczne. Więzy liniowe podłużne tworzą się często nawet bez konieczności przekraczania granic państwowych. Biegną wzdłuż granic, a miano więzi transgranicznych zyskują, gdy są przejawem współpracy graniczących państw. Przejawem tego typu więzi jest zagospodarowanie turystyczne – głównie szlaki turystyczne biegnące wzdłuż granicy. Więzy liniowe poprzeczne nie mogą istnieć bez przejść granicznych. Są to więzi tworzące się w poprzek granicy, tak więc niezbędne jest jej przekroczenie. Przykładem tego typu więzi są połączenia autobusowe i kolejowe.

**Więzy powierzchniowe** dotyczą podejmowanej współpracy obejmującej obszary po obydwu stronach granicy. Współpraca dotyczy pewnego obszaru i skupia się na jednej dziedzinie ludzkiej działalności. Przejawem więzi powierzchniowych jest tworzenie transgranicznych obszarów chronionych.

**Więzy regionalne** są najwyższym stadium więzi transgranicznych. Przejawiają się one na powierzchni, na której występują zarówno więzi punktowe, jak i liniowe. Bariery są likwidowane lub skutecznie jest zmniejszana ich rola. Istnieją przejścia graniczne, połączenia komunikacyjne, szeroko rozwinięta jest współpraca transgraniczna w wielu dziedzinach.

Innym aspektem przestrzennym może być kierunek funkcjonowania więzi. Więzy transgraniczne mogą wykazywać dwa główne rodzaje kierunków: więzi transgraniczne **obustronne** – dwukierunkowe powiązania pomiędzy stroną polską a słowacką i odwrotnie. Więzy transgraniczne **jednostronne** – powiązania tylko w jednym kierunku. Dzielią się na powiązania o kierunku z Polski do Słowacji i powiązania o kierunku ze Słowacji do Polski.

### **Aspekt prawny**

Podstawowy podział więzi transgranicznych w świetle prawa pozwala na wyodrębnienie dwóch kategorii. Mogą one mieć charakter zgodny z prawem i łamiący to prawo. Można je więc podzielić na więzi **legalne** (zgodne z prawem) i więzi **nielegalne** (niezgodne z prawem). Więziami legalnymi są wszelkie przejawy transgranicznych kontaktów, współpracy itp., nie naruszających obowiązującego prawa. Więzy nielegalne kształtują się, gdy dane kontakty oparte są na łamaniu prawa i są związane z przemytem, nielegalnym przekraczaniem granicy itp.



### Aspekt czasowy

Wielu autorów podkreśla istotną rolę czasu trwania i intensywność więzi pomiędzy krajami sąsiadującymi. Przesądzają one o stopniu wykształcenia regionów transgranicznych (Kariew i in. 1995). Pod tym względem więzi dzieli się na : **nowopowstające, rozwijające się oraz już sformowane** (Kariew i in. 1995).

Według innego podziału więzi transgraniczne mogą mieć charakter sezonowy. Mogą być jednorazowe, funkcjonować przez cały rok lub w poszczególnych sezonach. Na przykład niektóre połączenia komunikacyjne funkcjonują tylko w okresie letnim. Niektóre przejścia graniczne czynne są w określonych godzinach itp. W aspekcie czasowym więzi można podzielić więc na: **stałe** (ciągłe w czasie), **okresowe** (sezonowe) oraz **pojedyncze** (sporadyczne, przypadkowe).

### 1.3. METODY BADAWCZE

Podejścia naukowe stosowane w badaniach granic politycznych są różnorodne i wielokrotnie się zmieniały. Jak podkreśla S. Ciok (1995), „*Problematyka granic jest bardzo szeroka. W dotychczasowych badaniach zajmowano się genezą granic, ich podziałem, formami, bonitacją, definicją, delimitacją itp. Od pewnego czasu punkt ciężkości przesunął się jednak na zagadnienie funkcji granic i on raczej dominuje w obecnej geografii granic.*” Badania genezy, podziałów, a także określanie definicji, bonitacji, itp., były prowadzone przede wszystkim w pierwszym stadium rozwoju nauk o granicach politycznych. Zdecydowana większość klasycznej literatury naukowej na ten temat powstała w pierwszej połowie XX wieku. Należy do niej zaliczyć m.in. prace: F. Ratzela (1895), T.H. Holdicha (1916), P. de Lapradelle’a (1928), R. Hartshorne’a (1936, 1938), S.W. Boggsa (1940), S.B. Jonesa (1945). Takie pojmowanie problematyki granic było dość często krytykowane, co dość odważnie podsumował J.R. V. Prescott (1990) twierdząc, że „*geografowie spędzili zbyt dużo czasu na podziałach i klasyfikacjach granic i pograniczy, które prowadziły do nieznacznego tylko postępu*”.

Zmiany funkcjonalne w stosunku do granic zauważali już m.in. R. Hartshorne (1936) i S.W. Boggs (1940). Obydwaj uważali, że istniejące konflikty graniczne najlepiej rozwiązywać w przemianie funkcji granic, redukując bariery, upraszczając regulacje prawne i tworząc regiony transgraniczne. Stałe przemiany funkcji granic wymuszały natomiast prowadzenie nowych badań, co wzbogaciło obecną literaturę przedmiotu.

W integrującej się współcześnie Europie współpraca transgraniczna ma coraz większe znaczenie, co wpływa na zmianę kierunku badań naukowych. Jest ona ściśle związana z istnieniem granic politycznych. Zasadne jest stwierdzenie K. Pietrasia (1996): „*Niezależnie od przeszkód tworzonych przez państwa współpraca przygraniczna stanowi zjawisko trwałe*”.

### 1.3.1. METODY ZASTOSOWANE W PRACY

W 1983 r. na jednej z pierwszych w Polsce konferencji dotyczącej obszarów przygranicznych kilkakrotnie podkreślano, że „*zupełny brak występuje w zakresie odpowiednich opracowań metodologicznych*” (Ciok 1983). Ten sam autor dodaje: „*Często posługujemy się w zasadzie tylko metodami, które sprawdzone zostały na gruncie innych dyscyplin czy do przedstawienia innych zagadnień i transponujemy je bezpośrednio do badań nad strefą przygraniczną*” (Ciok 1983). Warto zauważyć, że jest to z resztą problem całości nauk geograficznych. „*Geografia jest w szczególnej sytuacji metodologicznej. Po pierwsze, jest nauką zarazem przyrodniczą i społeczną; po drugie, uważa się, że metodologia geografii jest wyjątkowo słabo rozwinięta na tle innych nauk*” (Dramowicz 1984). Jednocześnie B. Domański (1990) zauważa: „*Środowisko przyrodnicze oddziałuje na przestrzenną organizację systemów społeczno-gospodarczych przynajmniej w dwojaki sposób: przez odkrycie nowych zasobów i nowych właściwości znanych zasobów oraz przez ograniczenia, które stawia działalności społeczno-gospodarczej. Do tego trzeba dodać wpływ, który wywiera sposób pojmowania przez społeczeństwo polityka środowiskowa*”. Należy zatem stwierdzić, że istotne problemy metodologiczne spotykamy zarówno, w badaniach relacji człowiek środowisko, jak i w badaniach obszarów przeciętych granicami politycznymi. W niniejszej pracy szczególną uwagę należało zwrócić na rolę istniejącej granicy państwowej i na fakt, że obszar badań stanowi specyficzne środowisko górskie.

Według autora obszar badań powinien być traktowany całościowo. Podobnie postanowiono traktować środowisko przyrodnicze – holistycznie, dlatego istotne dla pracy było wykorzystywanie podziału na mezoregiony fizycznogeograficzne według J. Kondrackiego (1996), dzięki czemu można było porównać je między sobą, a rezultaty dały pewien obraz przestrzennego zróżnicowania kształtowania się więzi transgranicznych.

Zasadne wydało się analizowanie elementów i cech środowiska przyrodniczego, które z jednej strony przeczą lub potwierdzają przewodnią myśl pracy. W tym przypadku zdecydowano się na:



– ocena czynników przeczących przewodniej idei pracy (obszary górskie mogą być stymulatorem kształtowania się więzi transgranicznych):

– dzielące funkcje granicy państwowej,

– rola gór utrudniająca prowadzenie działalności człowieka (np. przeszkoda dla komunikacji),

– ocena czynników mogących mieć wpływ na kształtowanie się więzi transgranicznych.

Jednak należy pamiętać, że badane zjawisko ma bardziej charakter jakościowy, a nie ilościowy.

Podczas zbierania materiału zastosowane zostały dwie metody studialne: kameralna (studia literatury, zbieranie i analiza norm prawnych, aktów ustawodawczych informacji statystycznych i kartograficznych – także opisowych – analiza opracowań planistycznych i doniesień z MSZ i z innych instytucji a także informacji z Internetu) i badania terenowe (tj. obserwacje bezpośrednie, wywiady, weryfikacja informacji kartograficznych, opisowych itp.).

Do analizy i prezentacji wyników badań wykorzystane zostały następujące metody: opisowe (o charakterze wyjaśniającym), statystyczne, graficzno-statystyczne, kartograficzne (mapy ukazujące przestrzenne rozmieszczenie i zróżnicowanie badanych zjawisk, np. kartogramy, mapy izochor itp.). Szczególnie istotnym narzędziem wykorzystywanym do prezentacji zjawisk, ich ceny, a także analiz jest program komputerowy MapInfo.

### 1.3.2. MOŻLIWOŚCI BADANIA WIĘZI TRANSGRANICZNYCH

Niezwykle ważna jest odpowiedź na pytanie jak badać i mierzyć więzi transgraniczne. Jest to bowiem zadanie niezwykle trudne, ale kluczowe w tej pracy dla rozwiązania problemu przyrodniczych uwarunkowań kształtowania się tych więzi. T. Komornicki (2002a) podkreśla, że warunkiem koniecznym do przeprowadzenia badań jest jednak znalezienie wymiernych wskaźników ilustrujących te powiązania” i wymienia miary wg niego najczęściej brane pod uwagę (por. Komornicki 2002a).

W celu określenia więzi transgranicznych postanowiono wydzielić następujące kryteria:

- a) charakter kształtowania się więzi transgranicznych,
- b) zasięg więzi transgranicznych,
- c) kierunek więzi transgranicznych,
- d) intensywność więzi transgranicznych.

Punkt a) ma ukazać, czy więzi transgraniczne mają charakter: liniowy, punktowy, czy powierzchniowy.

Punkt b) dotyczy wyznaczenia strefy, w której zachodzą więzi transgraniczne, a także wyznaczenia struktury wewnętrznej. Zbadanie jakie elementy kształtują czy łączą te powiązania, a także czy tworzą one jeden wielki region transgraniczny polsko-słowacki, czy kilka oddzielnych, mniejszych regionów. W drugim przypadku należy również zbadać powiązania pomiędzy tymi regionami, obliczyć jak daleko w głąb sąsiedniego kraju sięgają i skąd wychodzą.

Punkt c) odnosi się do wyznaczenia kierunków, w jakich zachodzą więzi transgraniczne. Jak już wcześniej podano, więzi transgraniczne mogą mieć trzy rodzaje kierunków (obustronne – dwukierunkowe powiązania pomiędzy stroną polską a słowacką i odwrotnie; jednostronne – powiązania tylko w jednym kierunku – z Polski do Słowacji i ze Słowacji do Polski).

Ostatni punkt – d) dotyczy natężenia więzi transgranicznych. Można obliczyć liczbę powiązań dla określenia ich siły, częstości itp. Najprościej można podzielić więzi na: silne, średnie, słabe. Jednakże podział taki jest dość subiektywny i mało porównywalny w poszczególnych aspektach.

Miarą więzi transgranicznych może być liczba podpisanych porozumień pomiędzy poszczególnymi jednostkami administracyjnymi, władzami lokalnymi, czy instytucjami w obydwu państwach, która może określić intensywność współpracy transgranicznej.

W niniejszej pracy wybrane zostały więzi transgraniczne tylko w poszczególnych rodzajach działalności człowieka. Wybrane zostały te z nich, na które w jakiś sposób może mieć wpływ środowisko przyrodnicze. Za najważniejsze zostały uznane: ochrona przyrody, transport i turystyka (por. rozdz. 3). W poszczególnych rodzajach działalności gospodarczej człowieka należy przyjąć inne miary więzi transgranicznych. W dziedzinie **ochrony przyrody** jest to chyba najbardziej skomplikowane. Brane mogą być pod uwagę następujące przedsięwzięcia:

- wspólne inicjatywy, ustawy dotyczące ochrony obszarów prawnie chronionej przyrody (liczba ustaw),

- wspólne powoływanie nowych obszarów transgranicznych ochrony przyrody (liczba obszarów, powierzchnia, itp.),

- wykorzystywanie obszarów prawnie chronionej przyrody w celach: naukowym, dydaktycznym, turystycznym i in. (np. wspólne ścieżki dydaktyczne),



– wspólne działania na rzecz redukcji zanieczyszczeń i zamykania zakładów przemysłowych wywierających negatywny wpływ na przyrodę.

Mierzenie więzi transgranicznych w dziedzinie transportu:

– sieć transportowa (m.in. gęstość, liczba dróg, linii kolejowych dochodzących do granicy, przekraczających ją, itp.),

– przejścia graniczne — ich występowanie przyczynia się do tworzenia więzi transgranicznych (liczba przejść, położenie, rodzaje, itp.).

– połączenia transportowe: drogowe (autobusy) i kolejowe — liczba połączeń, sezonowość.

Identyfikacja i określenie więzi transgranicznych w dziedzinie turystyki:

– szlaki turystyczne dochodzące do granicy (z jednej strony, z drugiej strony, z obydwu) gęstość szlaków turystycznych,

– długość szlaków turystycznych prowadzących wzdłuż granicy,

– szlaki turystyczne przechodzące przez granicę,

– gęstość bazy noclegowej, odległość od bazy do granicy itp., możliwość przejścia na drugą stronę granicy,

– przekroczenia granicy – turyści piesi, liczba samochodów, poszczególne przejścia graniczne, sezonowość,

– ustawy i porozumienia dotyczące ruchu turystycznego i turystyki,

– wspólne organizowanie imprez masowych.





## 2. GRANICA POLSKO-SŁOWACKA JAKO BARIERA PRZESTRZENNA – ASPEKTY PRZYRODNICZE I ANTROPOGENICZNE

Według A.L. Sanguina (1983), istnieją dwa zasadnicze rodzaje granicy: granica dzieląca – bariera i granica łącząca. W niniejszej pracy granica polsko-słowacka zostanie przeanalizowana najpierw jako granica o funkcjach dzielących, a później jako granica o cechach łączących. Dokonano więc najpierw oceny tych funkcji granicy polsko-słowackiej, które mogą wpływać na utrudnianie lub uniemożliwianie nawiązywania więzi transgranicznych pomiędzy Polską a Słowacją.

Fakt, że granice polityczne są barierami jest niemal bezsprzeczny i powtarzany przez wielu autorów. Już w 1916 roku T.H. Holdich (1916) stwierdził, że granice muszą być barierami. S.W. Boggs (1940) postrzegał granice jako bariery ekonomiczne. Granice jako bariery przestrzenne rozpatrywali także m.in. R.S. Yuill (1965), D.R. Reynolds i M. McNutty (1968). Prace związane z barierą komunikacyjną opublikowali K. Button i F. Rossera (1990). Również w literaturze polskiej nie brak głosów, że granice są barierami. Jak stwierdza J. Łoboda (1974), każda granica polityczna (w tym administracyjna) jest współcześnie barierą przestrzenną. Na efekt bariery przestrzennej granicy zwracali uwagę także: J. Łoboda (1983), Z. Rykiel (m.in. 1991), S. Kałuski (1992) oraz T. Komornicki (1999).

Z. Rykiel (1991) stwierdza, że pojęcia granicy i bariery przestrzennej pokrywają się tylko częściowo. Bariera ma zasadniczo szerszy zakres znaczeniowy. Bariera przestrzenna jest przeszkodą dla powiązań, przemieszczeń i interakcji w przestrzeni fizycznej (Rykiel 1991). Dlatego, dla potrzeb niniejszej pracy, granicę jako barierę przestrzenną autor rozumie jako przeszkodę w nawiązywaniu więzi transgranicznych.

Granica polsko-słowacka funkcjonuje w określonym środowisku geograficznym, historycznym, politycznym i społeczno-ekonomicznym. Środowiska te wpływają na istnienie wielu barier, które łącznie składają się, na funkcję granicy jako bariery przestrzennej. Bariery te mają znaczenie w nawiązywaniu współpracy transgranicznej i tworzeniu się więzi pomiędzy graniczącymi państwami. Można pokusić się o stwierdzenie, że im silniejsze i liczniejsze bariery tym trudniej organizuje się współpraca.

Bariery podzielono na dwa główne rodzaje: antropogeniczne i przyrodnicze. Z barier antropogenicznych zostały przeanalizowane: prawna, infrastrukt-

turalna, ekonomiczna i psychologiczna. Z przyrodniczego punktu widzenia obszar górski, przez który przebiega granica polsko-słowacka stanowi przede wszystkim przeszkodę komunikacyjną, co może w konsekwencji negatywnie wpływać na rozwój więzi transgranicznych. Za najważniejsze bariery przyrodnicze uznano: orograficzną, hydrograficzną i typu ekologicznego.

## 2.1. GRANICA POLSKO-SŁOWACKA NA TLE INNYCH GRANIC POLSKI

W roku 1988 zaczęły zmieniać się ustroje, nazwy i terytoria państw graniczących z Polską. „*Prawdopodobnie mało jest w historii przykładów, ażeby jeden kraj, chodzi w tym wypadku o Polskę, w ciągu około 1300 dni zmienił na swoich granicach wszystkich sąsiadów*” (Rościszewski 1993). O ile długość granic lądowych pozostała bez zmian i nadal wynosi 3045 km (Rocznik Statystyczny 1999), to liczba państw graniczących z Polską wzrosła z trzech do siedmiu (tab. 1). Do zmiany południowego sąsiada Polski doprowadził stopniowy rozpad Czechosłowacji, poprzez utworzenie Czecho-Słowacji i w konsekwencji powstanie dwóch odrębnych państw Czech i Słowacji. Od 1 stycznia 1993 r. na karpackim odcinku (z pominięciem jego wschodnich i zachodnich fragmentów) Polska graniczy ze Słowacją. Obecna granica polsko-słowacka jest więc stosunkowo młodym tworem, jednak w różnych postaciach istniała ona znacznie wcześniej.

Tabela 1. Porównanie długości granic Polski

Państwo graniczące	Długość w km	Udział w długości granic lądowych	Udział w długości wszystkich granic
Rosja	210	6,9%	6,0%
Litwa	103	3,4%	2,9%
Białoruś	416	13,6%	11,9%
Ukraina	529	17,3%	15,1%
Słowacja	541	17,7%	15,5%
Czechy	790	25,9%	22,6%
Niemcy	467	15,3%	13,4%
Morska	440*	–	12,6%
RAZEM	3495	100,0%	100,0%

\* jest to wartość długości granicy na morzu i odcinków rozgraniczających obszar morza terytorialnego; dotychczas publikowana wartość 528 km dotyczyła morskiej linii brzegowej  
Źródło: Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 1999, GUS, Warszawa

Już na samym wstępie rysują się trudności w ustaleniu długości granicy polsko-słowackiej, gdyż w różnych źródłach można znaleźć odmienne wartości. Wystarczy przedstawić dane prezentowane w kilku źródłach, by przekonać się, że różnice te przekraczają 80 km, czyli około 15% długości granicy (tab. 2).



Tabela 2. Zestawienie długości granicy polsko-słowackiej według wybranych źródeł

Źródło	Długość granicy w km
T. Komornicki (1995, 1999)	517,7
J. Zygodlewicz (1997)	517,7
<i>Rocznik Statystyczny GUS</i> (1994–98)	539
<i>Rocznik Statystyczny GUS</i> (1999–2002)	541*
<i>Statisticka Rocenka Slovenskej Republiky</i> (1996–98)	547,1
<i>Hospodarska Geografia</i> (1997)	542
V. Székely (1996)	598

\* jest to wartość podawana przez GUS od 1999 roku, na podstawie uaktualnionych, najnowszych pomiarów uwzględniających zmiany naturalnych koryt rzek

Ze względu na znaczne różnice w wartościach długości granicy polsko-słowackiej podawanej w różnych źródłach, przyjęcie jednej z nich jest niezwykle trudne. Sama wartość długości granicy nie jest jednak przedmiotem niniejszej pracy, dlatego też polemizowanie z rozbieżnymi danymi nie jest zasadne. Przyjęta zostanie wartość jaką stanowi długość granicy wyliczana z map w skali 1:50 000, które były wykorzystywane do obliczeń i porównań dokonanych dla potrzeb niniejszego opracowania. Według własnych pomiarów autora wynika, że długość granicy, liczona z map topograficznych, zależy nie tylko od dokładności pomiaru ale także od skali mapy. Autor ma również świadomość, że przyjęta wartość nie jest wartością rzeczywistą chociażby dlatego, że nie uwzględnia różnic w pionie, a te w przypadku granicy polsko-słowackiej są dość znaczne. Obliczenia na mapie w skali 1:50 000 wykazują, że granica polsko-słowacka ma 527,4 km. I właśnie ta wartość będzie przyjęta w niniejszej pracy. Jej przyjęcie uzasadnia potrzeba porównywania różnych odcinków granicy.

Obecna granica polsko-słowacka stanowi 15,5% długości granic Polski, a 17,7% granic lądowych. Jest drugą pod względem długości granicą Polski.

Republika Słowacka, graniczy z Polską na północy, a odcinek graniczny stanowi 32,7% długości jej granic. Jest drugą pod względem długości granicą Słowacji. Długość granicy słowacko-polskiej na tle innych granic Słowacji prezentuje tabela 3.

Tabela 3. Porównanie długości granic Słowacji

Państwo graniczące	Długość w km	Udział w długości wszystkich granic
Polska	547,1	32,7%
Ukraina	98,5	5,9%
Węgry	668,6	40,0%
Austria	106,0	6,3%
Czechy	251,8	15,1%
Razem	1672,0	100,0%

Źródło: *Statisticka Rocenka Slovenskej Republiky*, 1998

## 2.2. ANTROPOGENICZNE BARIERY GRANICY POLSKO-SŁOWACKIEJ

### 2.2.1. BARIERA PRAWNA

Sam fakt istnienia granicy stwarza już barierę w jej przekraczaniu, przewożeniu osób i towarów. Istniejącą granicę państwa w sposób legalny można przekraczać tylko w wyznaczonych punktach i w określonym czasie. Liczba przejść granicznych zależy oczywiście od wielu czynników, z których niezwykle ważne są przyjęte normy prawne i przepisy. Ograniczają one również samo przekraczanie granicy. Im więcej jest obostrzeń prawnych tym trudniej granica jest przekraczalna. Bariera prawna najsilniej przejawia się w postaci ograniczeń, czy obostrzeń podczas odpraw celno-paszportowych. Dotyczy ona zarówno ruchu osobowego jak i towarowego. Sformalizowane przepisy nakazują określone możliwości przekraczania granicy i przewożenia towarów. Przepisy ogólne odnoszą się do wszystkich granic Polski.

Podstawowe ograniczenia w ruchu osobowym dotyczą (stan w 2002 r.):

- nakazu posiadania dokumentu uprawniającego do przekroczenia granicy,
- niedostępności niektórych przejść (np. dla obywateli innych państw, mieszkańców nie objętych umową o małym ruchu granicznym itp.)<sup>5</sup>,
- obostrzeń finansowych – obowiązek posiadania określonych środków finansowych (nie zawsze respektowany),
- wymaganie ubezpieczeń (gł. w przypadku przekraczania granicy samochodem),
- obowiązek posiadania specjalnych koncesji, zezwoleń itp. (w przewozie osób autokarami i minibusami),
- obowiązek poddania się kontroli celnej.

<sup>5</sup> Podpisana umowa o małym ruchu granicznym zezwala osobom zameldowanym w pasie obejmującym gminy leżące w odległości do 15 km od granicy, do przekraczania granicy posiadając jedynie dowód osobisty. Ograniczenia w przekraczaniu granicy polsko-słowackiej dla obywateli innych państw polegają na niedostępności niektórych przejść. Obywatele Ci mogą przekraczać tę granicę jedynie w międzynarodowych przejściach granicznych. Pozostałe (w tym m.in. przejścia dla małego ruchu granicznego) są dla nich niedostępne. Poszczególne przejścia ograniczają formy ruchu przy ich przekraczaniu (szczegółowe omówienie w rozdziale 2.2.2.).



Barriere formalno-prawne w ruchu towarowym na wszystkich granicach Polski, w tym i na granicy polsko-słowackiej, dotyczą (stan w 2002 r.) przede wszystkim ograniczeń poprzez istnienie:

- całkowitego zakazu eksportu i importu niektórych towarów,
- ceł przywozowych i wywozowych na około 14 tysięcy towarów,
- różnego rodzaju opłat (podatki graniczne, akcyzy),
- obowiązku posiadania koncesji w imporcie wybranych towarów i wykonywaniu międzynarodowych przewozów towarowych,
- odpraw i ograniczeń fitosanitarnych oraz weterynaryjnych,
- przymusu kwarantanny,
- obowiązku wypełniania licznych formularzy, druków i sam fakt poddania się procedurze celno-paszportowej, która często zajmuje dużo czasu.

Pozytywnym zjawiskiem na granicy polsko-słowackiej jest nieustanne zmniejszanie roli barier formalno-prawnych. Zwłaszcza w drugiej połowie lat 90., po uprzednim zniesieniu obowiązku posiadania wizy i ciągłym upraszczaniu odpraw granicznych przekraczanie granicy polsko-słowackiej staje się coraz mniej uciążliwe. Ograniczanie procedur w towarowym obrocie dwustronnym jest spowodowane, przynależnością Polski i Słowacji do organizacji CEFTA. Podpisanie stosownych dokumentów, początkowo o małym ruchu granicznym, a od 1999 r. o otwarciu przejść turystycznych, przyczynia się również do znacznego ograniczania barier formalno-prawnych. Przekraczanie granicy polsko-słowackiej jest obecnie (2003 r.) w zasadzie formalnością. Brak daleko posuniętych i czasochłonnych odpraw oraz wypełniania różnych dokumentów przyczynia się również do zmniejszania, a wręcz likwidowania kolejek w przejściach granicznych. Ten czynnik „natury psychologicznej” – dość istotny w przypadku innych granic Polski, na granicy polsko-słowackiej jest niemal nieodczuwalny. Należy też wierzyć, że po wstąpieniu obydwu państw do Unii Europejskiej granica polsko-słowacka stanie się granicą wewnętrzną w Unii i tym samym powinny nastąpić dalsze ułatwienia w ruchu pomiędzy tymi krajami.

### 2.2.2. BARIERA INFRASTRUKTURALNA

Barierę infrastrukturalną na granicach państw tworzy przede wszystkim brak, lub niedobór przejść granicznych. Drugim ważnym czynnikiem jest istnienie infrastruktury o charakterze transportowym tj.: drogi utwardzone i linie kolejowe, a także lotniska. Niezwykle ważny jest również rodzaj przejść granicznych, czas ich otwarcia. Coraz większego znaczenia nabiera także infrastruktura łącznościowa t.j.: łącza telefoniczne, internet itp.

### 2.2.2.1. TRANSGRANICZNE WYKORZYSTANIE INFRASTRUKTURY DROGOWEJ I KOLEJOWEJ

W 1990 r. na cztery linie kolejowe dochodzące do granicy polsko-słowackiej tylko w jednym przypadku funkcjonowała linia transgraniczna. Stopień wykorzystania linii kolejowych przez przejścia graniczne wynosił wówczas 25%. W 2003 roku, po uprzednim zlikwidowaniu linii Nowy Targ – Podczerwone, zostały trzy transgraniczne linie kolejowe<sup>6</sup>, co daje 100% wykorzystania linii kolejowych przez przejścia graniczne (w 1995 r. – 50%). Nasylenie<sup>7</sup> granicy polsko-słowackiej transgranicznymi liniami kolejowymi jest najmniejsze spośród wszystkich granic Polski (172,6 km).

Granica polsko-słowacka charakteryzuje się również małą liczbą dróg transgranicznych. Do granicy polsko-słowackiej lub w jej bliskie sąsiedztwo (do 1 kilometra) dochodzi kilkadziesiąt dróg. Tylko trzynaście z nich ma nawierzchnię twardą. Oznacza to, że jedna droga utwardzona przecina granicę średnio co 40,6 km (obliczenia własne) – (dłuższy odcinek jest tylko na granicy polsko-ukraińskiej – jedna droga na 47,8 km (Komornicki 1999)). W środowisku górskim, specyficzny układ dolin wpływa na przebieg dróg. Są one budowane z obydwu stron granicy i często dochodzą do niej, ale przejazd jest zabroniony gdyż brak jest przejścia granicznego. W górach jest mniej możliwości budowy dróg niż na obszarach nizinnych, stąd niemal każda istniejąca możliwość jest wykorzystywana. W przypadku, gdy bariery prawno-organizacyjne zostają zlikwidowane wówczas można wykorzystać większość, lub jak w przypadku granicy polsko-słowackiej, wszystkie ważniejsze istniejące naturalne połączenia. Stopień wykorzystania dróg utwardzonych przez przejścia graniczne w 1997 r. jest najwyższy spośród polskich granic. W 2003 roku na wszystkich drogach utwardzonych dochodzących do granicy polsko-słowackiej znajdowały się przejścia graniczne (choć nie wszystkie z nich to przejścia ogólnodostępne).

Dokładniejszą analizę przestrzennego rozmieszczenia transgranicznych dróg i linii kolejowych zamieszczono w rozdziale 4, w którym zamieszczono wyniki badań przyrodniczych uwarunkowań kształtowania się transgranicznej sieci transportowej.

<sup>6</sup> Funkcjonują trzy kolejowe przejścia graniczne, wszystkie z dopuszczonym ruchem osobowym i towarowym.

<sup>7</sup> Nasylenie rozumiane jest jako długość odcinka granicznego przypadająca na jedną drogę lub linię kolejową.



### 2.2.2.2. ROZWÓJ PRZEJŚĆ GRANICZNYCH

Jak już wcześniej wspomniano jednym z ważniejszych elementów wpływających na możliwość przekraczania granicy jest istnienie przejść granicznych. Ważna jest ich liczba, rozmieszczenie, czas funkcjonowania w skali doby i roku, a także formy dopuszczonego ruchu, itp.

Należy stwierdzić, że w drugiej połowie lat 90. nastąpił gwałtowny wzrost liczby przejść granicznych na omawianej granicy. Znacząco zmieniał się także charakter tych przejść. Dokładną analizę przestrzennego rozmieszczenia przejść granicznych i przekroczeń granicy dokonano w rozdziale 5. Kolejna mapa (ryc. 3) przedstawia rozmieszczenie wszystkich drogowych i kolejowych przejść granicznych na granicy polsko-słowackiej według stanu na dzień 31 grudnia 2002 r.

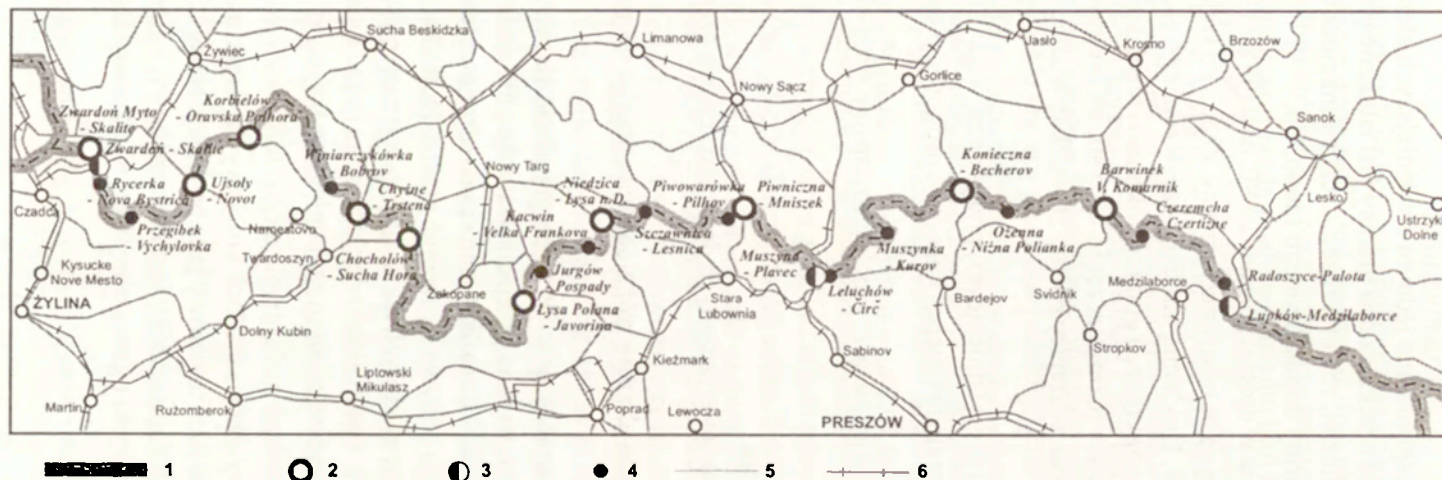
Ograniczenia związane z istniejącymi przejściami wiążą się z:

- rodzajem dopuszczalnego ruchu (kolejowy, drogowy, pieszy, rowerowy itp.),
- formą dopuszczalnego ruchu (osobowy, towarowy, np. o określonym tonażu),
- sezonowością,
- godzinami otwarcia,
- narodowością osób dopuszczonych do przekraczania granicy w danym przejściu,

Na rycinie 3 wyraźnie ukazuje zróżnicowanie przejść na granicy polsko-słowackiej.

Na początku lat 90. istniały tylko przejścia graniczne dla ruchu kolejowego i drogowego. Od 1996 r. istnieją przejścia graniczne dla małego ruchu granicznego, które co prawda sklasyfikowane są jako drogowe, to jednak większość ruchu granicznego odbywa się na nich pieszo. Nową kategorią przejść są przejścia turystyczne, na których dopuszczony jest ruch pieszy, rowerowy, narciarski i na wózkach inwalidzkich (dokładniejsza ocena tych przejść znajduje się w rozdziale 6, poświęconym zagadnieniom turystyki);

Na przejściach dla małego ruchu granicznego i turystycznych dopuszczony jest tylko ruch osobowy. Na wszystkich kolejowych, dopiero od 1998 r. dopuszczony jest zarówno ruch towarowy jak i osobowy. Na ogólnodostępnych przejściach drogowych dopuszczony jest ruch osobowy, natomiast towarowy na kilku przejściach jest ograniczony (np. wielkością dopuszczalnego tonażu).



Ryc. 3. Przejścia graniczne na granicy polsko-słowackiej. 1 – granice państw, 2 – przejścia drogowe, 3 – przejścia kolejowe, 4 – przejścia dla małego ruchu granicznego, 5 – drogi główne, 6 – koleje

Border crossings on the polish-slovak boundary. 1 – international boundaries, 2 – road border crossings, 3 – railway border crossings, 4 – crossings for local transboundary movement, 5 – roads, 6 – railways



Przejścia ogólnodostępne są czynne cały rok, podobnie jak przejścia dla małego ruchu granicznego. Jednakże w przypadku przejść turystycznych w wielu z nich ograniczono czas funkcjonowania – zamykając je w sezonie zimowym (por. rozdz. 6).

Nie wszystkie ogólnodostępne przejścia są całodobowe. Przykładowo przejście graniczne Niedzica – Łysa nad Dunajcem jest dostępne w godzinach 8<sup>00</sup>–17<sup>00</sup> w sezonie zimowym i 6<sup>00</sup>–19<sup>00</sup> w pozostałej części roku. Przejścia kolejowe są otwarte całodobowo dla ruchu towarowego, a dla osobowego w okresie przejazdu pociągów. Z kolei przejścia dla małego ruchu granicznego są przeważnie czynne w określonych godzinach, podobnie jak przejścia turystyczne. W ostatnim przypadku dodatkowo w sezonie zimowym są one czynne krócej.

Tylko przejścia ogólnodostępne są przeznaczone do przekraczania granicy przez obywateli całego świata. Niektóre przejścia drogowe (np. Niedzica – Łysa nad Dunajcem) oraz przejścia dla małego ruchu granicznego są dostępne jedynie obywatelom Polski i Słowacji. Przejścia turystyczne udostępnione są obywatelom ponad trzydziestu państw.

W roku 2002 na granicy polsko-słowackiej funkcjonowało:

- 10 ogólnodostępnych przejść drogowych,
- 3 ogólnodostępne przejścia kolejowe,
- 15 przejść granicznych dla małego ruchu granicznego (ponadto dla małego ruchu granicznego dostępne są także przejścia ogólnodostępne),
- 22 przejścia turystyczne (część z tego rodzaju przejść funkcjonuje również jako przejścia dla małego ruchu granicznego).

Analiza przyrodniczych uwarunkowań lokalizacji przejść granicznych została zamieszczona w rozdziale 5.

### 2.2.3. BARIERA EKONOMICZNA

Istnienie granicy państwowej i obowiązek przekraczania jej tylko w wyznaczonych punktach, a także dodatkowe opłaty związane z tym procederem, przyczyniają się do podniesienia kosztów, co stwarza barierę, którą można określić mianem ekonomicznej. Granica stanowi barierę ekonomiczną przy jej przekraczaniu: pieszo, samochodem, autobusem, koleją. Poza podniesieniem kosztów transportu granica wpływa na podniesienie kosztów wymiany handlowej itp. Wiele cennych uwag o granicach politycznych jako przeszkodach w handlu zawarto m.in. w pracy E. Hoovera (1962) „*Lokalizacja działalności gospodarczej*”. Granice w rozumieniu bariery ekonomicznej były przedmiotem wielu badań. Zajmowali się nimi m.in.: S.W. Boggs (1940),

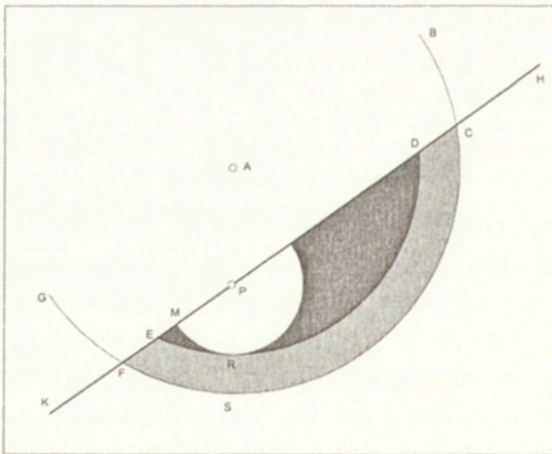
L. Suarez-Villa, M. Giaoutzi, M. Stratigea (1992), A. Vermier (1993), J. Mc Callum (1995), J. Menville (1996), G. Engel, J.H. Rogers (1996).

Barriere ekonomiczne związane z istnieniem granicy polsko-slowackiej maja wiele aspektow i sa zwiazane z:

- a) liczbą i rozmieszczeniem przejść granicznych (aspekt przestrzenny),
- b) przepisami i pobieraniem opłat (bariera formalno-prawna i finansowa),
- c) różnicą w relacjach cenowych pomiędzy sąsiadującymi krajami.

Celowa jest ocena barier zwiazanych z każdą z wymienionych wyżej grup:

a) **Ekonomiczna bariera w aspekcie przestrzennym** przejawia się w powiększonych kosztach przejazdu, które trzeba ponieść by dotrzeć z miejscowości leżącej po jednej stronie granicy do miejscowości położonej po drugiej stronie, w stosunku do takiego samego układu pozbawionego granicy (opłaty stanowią inny rodzaj barier, omówiony w punkcie b). Gdyby granica nie istniała, pokonanie odległości pomiędzy tymi miejscowościami byłoby przeważnie krótsze, a co za tym idzie pochłaniałoby mniejsze środki. Wydłużenie odległości pomiędzy miejscowościami spowodowane jest koniecznością przekroczenia granicy w ściśle określonym miejscu. Okres potrzebny na odprawę celną, a często oczekiwanie w kolejce wydłuża czas konieczny do pokonania drogi pomiędzy miejscowościami. Zamieszczony poniżej schemat (ryc. 4) przedstawia wpływ bariery ekonomicznej granicy dla handlu i ograniczeń dotyczących punktu przejścia przez granicę na obszar dystrybucji obsługiwany z jednego ośrodka produkcji. Ukazuje on, że granica państwa, a zwłaszcza obowiązek przekraczania jej w wyznaczonych przejściach gra-



Ryc. 4. Wpływ granicy politycznej jako bariery dla handlu i ograniczeń dotyczących przejścia przez granicę (za: Hoover 1962)

Political boundary impact as a barrier for trade and boundary crossing limit (after: Hoover 1962)



nicznych, powiększa odległość, zwiększa koszty a tym samym ogranicza zasięg dotarcia do danego miejsca za ten sam koszt.

Punkt A (ryc. 4) jest ośrodkiem produkcji – miejscem wyjścia. Gdyby granica polityczna nie istniała, zasięg jednakowej odległości a więc i jednakowej ceny wyznaczałby okrąg GFSCB. Istnienie granicy (linia KH), przy możliwości przekraczania jej w dowolnym miejscu, ogranicza ten obszar do GFERDCB. Dodatkowe ograniczenie wprowadza obowiązek przekroczenia granicy w przejściu granicznym (na rysunku punkt P). W takim przypadku omawiany obszar ogranicza się do GFMRLCB.

Schemat ten można transponować na wydłużenie odległości z danej miejscowości nie tylko w przypadku handlu. Każdy przejazd, w dowolnym celu, który jest wydłużony ze względu na konieczność przekroczenia granicy w odpowiednim miejscu, powoduje zwiększenie kosztów. Stanowi to niewątpliwie barierę ekonomiczną.

b) Istniejące przepisy wpływają na obowiązek posiadania odpowiednich dokumentów i opłat z tym związanych. Powoduje to podniesienie kosztów przekroczenia granicy lub przewozu towarów. Na granicy polsko-słowackiej należy się liczyć z kosztami (stan w 2002 r.):

- wydania paszportu (relatywnie niskie);
- uzyskania zezwoleń (koncesji) na wykonywanie międzynarodowych usług transportowych;
- obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów<sup>8</sup>;
- opłat celnych i innych opłat przy przewozie towarowym,
- cen biletów w komunikacji kolejowej, w mniejszym stopniu autobusowej. Cena biletu w połączeniu międzynarodowym jest wyższa od ceny biletów pośrednich do granicy i od granicy<sup>9</sup>.

c) Odmienna sytuacja gospodarcza Polski i Słowacji ma również znaczenie ekonomiczne. Fakt przekroczenia granicy wiąże się ze znalezieniem się w innych realiach: zmianą cen, inną walutą itp. Na początku lat 90. przekraczanie granicy polsko-słowackiej wiązało się z niezbędnym obowiązkiem

<sup>8</sup> wykupienie tzw. „zielonej karty” (w przypadku Słowacji, podobnie jak i Czech, koszt wykupu takiej karty jest najniższy spośród wszystkich państw ościennych). Według informacji Straży Granicznej fakt obowiązku wykupienia takiego ubezpieczenia i skrupulatne jego przestrzeganie przyczynia się do znacznego zmniejszenia liczby pojazdów udających się za granicę – jest to szczególnie nieopłacalne przy krótkich wyjazdach, zwłaszcza kilkugodzinnych (ubezpieczenie można wykupić minimum na dwa tygodnie). Bariera ta ma natomiast znikome znaczenie w przypadku Słowaków którzy w zależności od posiadanych innych ubezpieczeń, albo otrzymują „zieloną kartę” gratis, albo muszą ją kupić za niewielką opłatą.

<sup>9</sup> Bariera ekonomiczna w połączeniach kolejowych pomiędzy Polską a Słowacją jest zmniejszana. Wprowadzono specjalne, niższe taryfy przy połączeniach przekraczających granicę do 70 km w głąb kraju sąsiedniego.

posiadania koron, lub dolarów amerykańskich – bez których nie można było nic kupić. Stały wzrost liczby Polaków udających się do Słowacji i wzrost kontaktów przyczyniły się do tego, że w wielu kantorach w strefie przygranicznej można bez trudu wymienić złotówki na korony słowackie, a nawet zrobić zakupy w sklepach płacąc złotówkami.

W latach 90. różnice cen są korzystne dla Polaków. Tym samym bariera ekonomiczna jest większa dla Słowaków, którzy przyjeżdżając do Polski muszą się liczyć z wyższymi cenami. Różnice cen pomiędzy obydwoma krajami stopniowo wyrównują się.

Podsumowując należy stwierdzić, że bariera ekonomiczna wpływa na wzajemne kontakty i tworzenie się więzi. Skoordynowane działania mogą mieć wpływ na obniżenie kosztów związanych z przekraczaniem granicy:

- zwiększanie liczby przejść granicznych,
- obniżanie opłat i wydłużanie czasu ważności paszportów lub całkowita ich eliminacja,
- obniżanie opłat za ubezpieczenie, skracanie minimalnego czasu ubezpieczenia itp.,
- minimalizowanie formalności i ułatwianie wymiany walut (możliwość płacenia we własnej walucie w sąsiedztwie granicy, w kraju sąsiednim),
- obniżanie opłat za koncesje przy międzynarodowym przewozie osób,
- obniżanie cen biletów kolejowych i autobusowych w połączeniach międzynarodowych, zwłaszcza na krótkich odcinkach (w strefie do kilkudziesięciu kilometrów od granicy).

#### 2.2.4. BARIERA PSYCHOLOGICZNA

Istnienie granic państwowych, które nie są całkowicie przenikalne, odbija się w świadomości ludzi i stanowi pewnego rodzaju barierę, którą można określić mianem psychologicznej. Im bardziej szczelną barierę stanowi granica i im więcej obostrzeń jest z nią związanych, tym bardziej jest odczuwana przez ludzi jako ograniczanie. Istnienie takiego stanu rzeczy przez dłuższy czas, przyczynia się do potęgowania negatywnego nastawienia do granic. Bariery psychologiczne są często podsycane w sposób sztuczny – przez ośrodki rządowe czy media.

Słupki graniczne i liczne tablice informują o: strefie nadgranicznej, samej granicy a przede wszystkim ostrzegają przed jej przekroczeniem. Często żołnierze pilnujący granicy państwa legitymują turystów. Na mapach granice pokazane są grubymi, wyraźnymi liniami, często celowo uwypuklonymi. Żle to wpływa na psychikę i ogranicza możliwości planowania wędrowek. Na





Bariera psychologiczna związana jest także, z historią obydwu narodów. W przypadku Polski i Słowacji kontrowersje budzą przykładowo sprawy związane ze Spiszem, czy Orawą, ich podziałem i wyznaczaniem granic. Na szczęście wpływ tych czynników jest obecnie minimalny.

Jeśli mieszkańcy dwóch graniczących ze sobą państw posługują się odmiennymi językami stanowi to utrudnienie w kontaktach pomiędzy nimi. Nieznajomość języka sąsiadów może zmniejszyć liczbę osób przekraczających granice. W przypadku Polski i Słowacji sytuacja ta jest mało zauważalna. Języki są na tyle podobne, że porozumiewanie się jest dość łatwe. Dodatkowo istotną rolą zmniejszającą ten rodzaj bariery jest coraz częściej pojawiające się wykorzystywanie języka polskiego na Słowacji, głównie w celu przyciągnięcia polskich turystów. Napisy polskojęzyczne są coraz częstsze w sklepach, hotelach, restauracjach i ważniejszych obiektach turystycznych.

### 2.3. BARIERA PRZYRODNICZA

W przypadku granicy polsko-słowackiej, która biegnie przez Karpaty, dodatkową barierę stanowi środowisko przyrodnicze. Obszar górski postrzegany jest na ogół jako bariera przestrzenna, głównie komunikacyjna. Jest ona dość znacząca a zależności pomiędzy cechami środowiska przyrodniczego a działalnością gospodarczą utrzymują się i uwidaczniają (zwłaszcza w wyższych kosztach realizacji przedsięwzięć). Można stwierdzić, że jakość transgranicznej infrastruktury transportowej jest pochodną środowiska przyrodniczego, ale zależy też od stopnia rozwoju ekonomicznego danego państwa.

Można wyróżnić kilka ważniejszych rodzajów barier przyrodniczych: orograficzna, hydrograficzna oraz typu ekologicznego. W niniejszym rozdziale każda z tych barier zostanie oceniona oddzielnie, a następnie przedstawione zostaną bariery przyrodnicze w poszczególnych regionach fizycznogeograficznych wraz z próbą ukazania przestrzennego ich zróżnicowania.

#### 2.3.1. BARIERA OROGRAFICZNA

Bariera orograficzna w postaci wysokich pasm górskich biegnących wzdłuż granicy jest największa na południowych granicach naszego kraju. Ten rodzaj bariery ma duże znaczenie w budowie dróg, przejść granicznych itp. (przejawia się zwłaszcza w wyższych kosztach ich realizacji).

Przyjęto, że największe znaczenie ma wysokość względna łańcuchów górskich usytuowanych na granicy polsko-słowackiej<sup>10</sup>. W górach najbardziej

<sup>10</sup> Postanowiono wyznaczyć wysokości względne obszarów przez, które przechodzi granica państwa. Wysokości te pogrupowano w klasy: 0–50, 50–100, 100–200, 200–400, 400–800, 800–1200, 1200–2000 m.



istotną barierę stanowią te odcinki granicy, których wysokości względne przekraczają 400 m, a zwłaszcza 800 m. Największe różnice wysokości (ponad 800 m) występują na następujących odcinkach granicy: tatrzańskim, bieszczadzkim i w masywie Babiej Góry. Właśnie te odcinki stanowią największą barierę orograficzną. Silne bariery orograficzne (400–800 m) występują również w Beskidzie Żywieckim i fragmentarycznie w Beskidzie Niskim. Niemal cały obszar Beskidu Żywieckiego, którym biegnie granica polsko-słowacka wznosi się ponad 400 m powyżej dochodzących do głównego grzbietu den dolin. Dogodnie położone przełęcze, którymi wiodą szlaki komunikacyjne, również znacząco wznoszą się ponad doliny, jednakże są to wysokości poniżej 400 m. W Beskidzie Niskim tylko nieliczne grzbiety (np. Lackowa) wznoszą się ponad 400 m powyżej sąsiadujących z nimi dolin. Przełęcze leżą znacznie niżej, z różnicami wysokości nawet nie przekraczającymi 200 m.

Najmniejsze bariery orograficzne na granicy polsko-słowackiej występują w dolinach rzecznych (np. Dunajec, Poprad) i w Kotlinie Orawsko-Nowotarskiej. Stosunkowo niewielkie bariery orograficzne stanowi również Pogórze Spisko-Gubałowskie i zachodnia część Beskidu Niskiego.

Na kształtowanie się więzi, a zwłaszcza sieci transportowej wpływać mogą również bariery orograficzne nie występujące bezpośrednio na linii granicznej. Taka sytuacja występuje w miejscach, w których granica państwa przebiega poza działami wód (por. rozdz. 5). Pewnego rodzaju barierę orograficzną stanowią także działy wód biegnące zazwyczaj wyższymi grzbietami.

### 2.3.2. BARIERA HYDROGRAFICZNA

Bariery hydrograficzne stanowią odcinki rzek, którymi biegnie granica. W przypadku dużych rzek (Dunajec, Poprad) istotnym czynnikiem hamującym rozwój więzi transgranicznych jest konieczność budowy dużych mostów, co związane jest ze znacznymi kosztami i koniecznością omówienia szczegółów związanych z budową mostu przez obydwie zainteresowane strony.

Szczególnym przypadkiem jest dolina Popradu, w okolicach Piwnicznej. W takim miejscu, nie trzeba było budować mostu. Specyficzna sytuacja wynika z faktu, że Poprad, którym biegnie granica, w tych okolicach wpływa na terytorium Polski. Droga biegnie więc szeroką doliną, a granicę państwową przekracza bez potrzeby pokonywania rzeki. Podobna sytuacja jest wokolicy Leluchowa. Właśnie w tym miejscu przeprowadzono linię kolejową i wybudowano przejście graniczne. Od 1996 r. istnieje także drogowe przejście graniczne dla małego ruchu granicznego. Planowana jest jego rozbudowa i przekształcenie w ogólnodostępne przejście graniczne. Obydwa przejścia funkcjonują bez potrzeby budowy mostu na Popradzie. Także w tym

przypadku wykorzystano to że, granica zaczyna przechodzić wzdłuż rzeki. Na pozostałym odcinku granicy, biegnącej wzdłuż Popradu nie ma żadnego mostu, jedynie kładki. Tym samym na odcinku 31 km nie ma przejść drogowych – rzeka stanowi znaczącą barierę.

Łącznie 17 odcinków rzek i potoków płynie wzdłuż granicy polsko-słowackiej. Najdłuższymi są: Poprad (na dwóch odcinkach – 26,6 km oraz 4,4 km), Dunajec (17 km) i Białka (13,2 km). Łącznie wszystkie ciekі płyną wzdłuż granicy na długości 93,7 km (obliczenia własne), co stanowi 17,8% jej długości.

Największą barierę stanowią duże i szerokie rzeki, mające znaczny przepływ, a dodatkowo charakteryzujące się dużą zmiennością przepływu. Silną barierę tego typu, może potwierdzić fakt, że na Popradzie i Dunajcu nie ma ani jednego mostu i nie zbudowano tam, żadnego ogólnodostępnego przejścia granicznego. Inne mniejsze rzeki i ciekі stanowią umiarkowaną barierę. Na wielu z nich, np. na rzece Jeleśnia zbudowano największe przejście graniczne na granicy polsko-słowackiej – Chyżne/Trstena. Rzeki są również barierami dla ludności miejscowej, która chce nawiązywać kontakty z sąsiadami zza rzeki. Dotyczy to Dunajca, pomiędzy Niedzicą a Przełomem Pienińskim oraz na całym niemal odcinku granicznym Popradu. Sąsiadujące ze sobą wsie Czerwony Klasztor i Sromowce Niżne długo nie miały połączenia, chociaż, 1 lipca 1999 r. miało tam powstać turystyczne przejście graniczne. Problem był dość błahy. Aby mogła powstać planowana przeprawa promowa należało zbudować nad rzeką linię, po której będzie poruszać się tratwa. Brak ustaleń, a zwłaszcza chęci pokrycia kosztów skutecznie utrudniały możliwość utworzenia takiego przejścia na rzece. Od 2000 r. osoby chcące przedostać się przez granicę w omawianym miejscu korzystają z przewozów tratwami flisackimi.

Nad Popradem z kolei mieszkańcy wielu miejscowości sąsiadujących ze sobą a oddzielonych granicą chciało mieć ze sobą bliższy kontakt. Dopiero w drugiej połowie lat 90. można było pomyśleć o budowie przejść. Najtańsze okazało się wybudowanie kładek przez rzekę w Żegiestowie i Miliku.

Reasumując, można zestawić następujące wnioski:

– małe i średnie rzeki płynące wzdłuż granicy nie stanowią niemal żadnej bariery w jej przekraczaniu, budowaniu mostów, dróg, przejść granicznych itp.

– duże rzeki (Poprad, Dunajec) stanowią bardzo silne bariery. Świadczyć o tym może fakt, że na dużych rzekach nie ma żadnego mostu drogowego. Wykorzystywane są doliny rzek, ale tylko wówczas gdy jest możliwość zbu-



dowania drogi, linii kolejowej i przejścia w dolinie, bez konieczności przekraczania rzeki i budowy mostów (przejścia w Niedzicy, Piwnicznej, Leluchowie).

### 2.3.3. BARIERA TYPU EKOLOGICZNEGO<sup>11</sup>

Bariera typu ekologicznego jest nowym pojęciem w geografii granic, czy też szerzej rozumianej geografii politycznej. Można ją nazwać, zgodnie z pojęciem ograniczeń środowiska przyrodniczego zaproponowanym przez S. Kozłowskiego (1996) barierą krajobrazową (walorów środowiska przyrodniczego) lub odporności ekosystemów. Bariera typu ekologicznego powinna być rozumiana jako ograniczenie spowodowane przez środowisko przyrodnicze, ze względu na wysokie jego walory, które zostały objęte ochroną prawną. Jest to zatem rodzaj bariery związany z ochroną przyrody, która koliduje z wieloma dziedzinami wykorzystania gospodarczego obszaru.

W przypadku granicy polsko-słowackiej bariera typu ekologicznego ma szczególne znaczenie. Największe spośród wszystkich granic polskich, nagromadzenie obszarów chronionych sąsiadujących bezpośrednio z granicą państwa wpływa na utrudnienia budowy szlaków transportowych, liczebność i wielkość przejść granicznych a w konsekwencji na wielkość przepływu ludzi. Bariery typu ekologicznego tworzą obszary chronione przylegające bezpośrednio do granicy państwa. Im wyższa ranga tych obszarów i fakt istnienia ich po obydwu stronach granicy, tym silniejsza jest owa bariera.

Względami ekologicznymi motywowane są również działania zmierzające do ograniczenia ruchu granicznego, zwłaszcza pojazdów ciężarowych na przejściu granicznym w Łysej Polanie i skierowanie tego ruchu do przejścia w Jurgowie. Podobna sytuacja występuje przy rozbudowie przejścia granicznego w Chyżnem, gdzie strona słowacka blokuje jego modernizację tłumacząc to względami ekologicznymi.

Czynnik ekologiczny ma więc coraz większe znaczenie w kształtowaniu sieci transportowej, zarówno w ograniczaniu jak i eliminowaniu przejść granicznych oraz dróg, których przebieg koliduje z obszarami chronionymi. Obszary chronione przylegające do granicy przedstawiono w rozdziale 4, wpływ ich istnienia na przebieg dróg, położenie przejść granicznych i wielkość przepływu ludzi oceniono w rozdziale 5. W rozdziale 6 dokonano oceny wpływu bariery typu ekologicznego na rozwój turystyki.

<sup>11</sup>Nie nazwano tej bariery jako ekologicznej, gdyż to mogłoby budzić niewłaściwe skojarzenia z badaniem tego zjawiska n.p. w rozumieniu liebiegowskiego prawa minimum i ograniczeń eologicznych.

Analizując położenie obszarów chronionych na omawianym obszarze należy stwierdzić, że stanowią one największą barierę w rejonach Tatr, Beskidu Żywieckiego, Bieszczad i wschodniej części Beskidu Niskiego, Pienin i Beskidu Sądeckiego.

Najdogodniejszymi korytarzami, pomiędzy obszarami chronionymi i nie kolidującymi z ochroną środowiska są:

- dolina Soły (przejście graniczne w Zwardoniu),
- Kotlina Orawsko-Nowotarska (przejście graniczne Chyżne – Trstena oraz Chochołów – Sucha Hora),
- wschodnia część Pogórza Spisko-Gubałowskiego (przejście graniczne w Jurgowie),
- zachodnia część Beskidu Niskiego (przejście graniczne Konieczna – Becherow).

#### 2.3.4. KOMPLEKSOWE BARIERY PRZYRODNICZE

Dla potrzeb niniejszej pracy skonstruowano mapę barier przyrodniczych. Jej stworzenie nie było zadaniem, ani prostym, ani bezkontrowersyjnym. Można wziąć pod uwagę wszystkie elementy i cechy, które składają się na środowisko przyrodnicze, jednak wpływ większości z nich jest nieznaczny lub wręcz niezauważalny. Przykładowo niezwykle trudno wykazać jaką barierę stanowi klimat, poza oczywistym stwierdzeniem, że trudniej przejeżdża się przez granicę w zimie, przy silnych opadach śniegu, niż latem przy słonecznej pogodzie. Postanowiono więc wybrać te czynniki, które zdaniem autora mają znaczący wpływ na rozwój współpracy polsko-słowackiej. Wybór ten może mieć pewne znamiona subiektywizmu.

Wybrane czynniki pogrupowano w cztery kategorie, które określono — jakościowo i ilościowo. Dla każdego z czynników utworzono jednakową skalę by móc łatwo je identyfikować i sumować (tab. 4).

Tabela 4. Ocena barier przyrodniczych

Bariery przyrodnicze	Bardzo słabe	Słabe	Średnie	Duże (silne)
Orograficzna*	do 50 m	50–200 m	200–400 m	pow. 400m
Rola bariery zmienna – maleje				
Hydrograficzna	brak rzeki (ale nie dział wodny)	ciek	mała rzeka	duża rzeka
Rola bariery zmienna – maleje				
Typu ekologicznego	obszar przekształcony przez człowieka (bez obszarów chronionych)	po jednej stronie cenne obszary (np. PK)	po jednej stronie PN, lub po obydwu PK/PK lub PN/PK	po obydwu stronach PN (najciekawsze obszary)
Rola bariery zmienna – rośnie				

\* wysokość względna pasma granicznego; PN – Park Narodowy; PK – Park Krajobrazowy

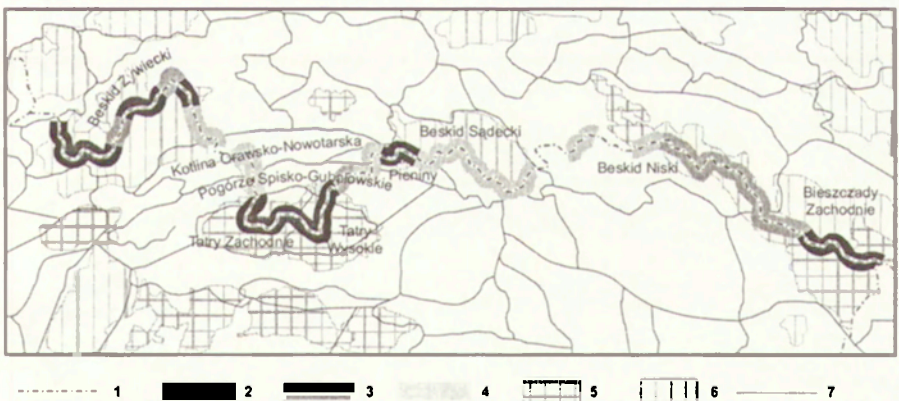


Każdej grupie czynników, w poszczególnych klasach, nadano odpowiednie wartości. Przyjęto, że przy barierze bardzo słabej – 1 pkt., barierze słabej – 2 pkt., barierze średniej – 3 pkt. oraz barierze silnej – 4 pkt. Tym samym minimalna wartość dla danego odcinka granicy po zsumowaniu trzech wartości może wynosić – 3 pkt., natomiast maksymalna – 12 pkt.

Zdecydowano się na wydzielenie 4 klas:

- 3–4 pkt. – bardzo słabe bariery przyrodnicze
- 5–7 pkt. – słabe bariery przyrodnicze
- 8–10 pkt. – średnie bariery przyrodnicze
- 11–12 pkt. – silne bariery przyrodnicze

Na tej podstawie opracowano mapę barier przyrodniczych na granicy polsko-słowackiej (ryc. 6). Uwzględniając wszystkie wymienione rodzaje barier przyrodniczych największe koncentrują się w: Tatrach Wysokich, Tatrach Zachodnich, Beskidzie Żywieckim, Pieninach oraz Bieszczadach. Na silne bariery w tych mezoregionach fizycznogeograficznych składa się przede wszystkim nałożenie bariery orograficznej z barierą typu ekologicznego. W przypadku Pienin są to: bariera typu ekologicznego, oraz bariera rzeczna. Najsłabsze bariery usytuowane są na obszarze obniżenia Orawsko-Podhalańskiego (szerokie obniżenia, z małymi deniwelacjami, pozbawione lasów, bez obszarów chronionych) i częściowo na Pogórzu Spisko-Gubałowskim (małe deniwelacje, dogodny układ dolin, bez obszarów chronionych).



Ryc. 6. Bariery przyrodnicze na granicy polsko-słowackiej. 1 – granice państw, 2 – bariery silne, 3 – bariery średnie, 4 – bariery słabe, 5 – parki narodowe, 6 – parki krajobrazowe, 7 – granice mezoregionów

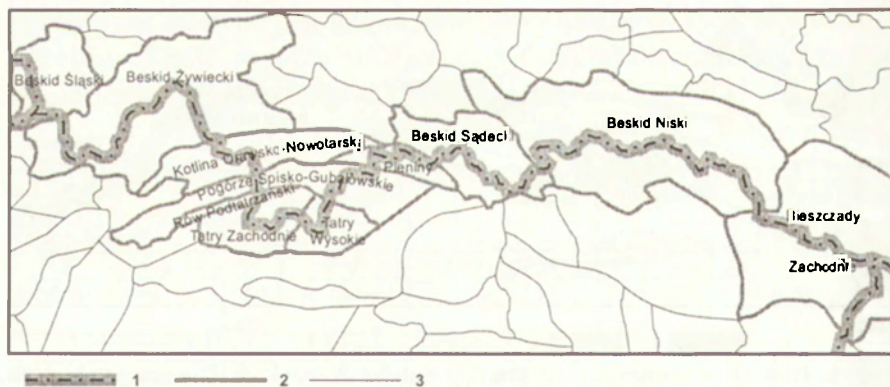
Natural barriers on the polish-slovak boundary. 1 – international boundaries, 2 – strong barriers, 3 – medium barriers, 4 – feeble barriers, 5 – national parks, 6 – landscape parks, 7 – border of physico-geographical provinces

Można zaryzykować stwierdzenie, że na granicy polsko-słowackiej w obecnej dobie najsilniejszą barierę przyrodniczą stanowi bariera typu ekologicznego. Jej rola w najbliższym czasie będzie najprawdopodobniej rosła. Istnienie parków narodowych i w mniejszym stopniu krajobrazowych będzie ograniczać wiele elementów działalności gospodarczej na pograniczu polsko-słowackim.

### 2.3.5. BARIERY PRZYRODNICZE W POSZCZEGÓLNYCH MEZOREGIONACH FIZYCZNOGEOGRAFICZNYCH

W niniejszej pracy wielokrotnie wykorzystywany będzie podział na mezoregiony fizycznogeograficzne, jako na jednostki o odmiennych cechach przyrodniczych. W pracy przyjęto podział J. Kondrackiego (1994), jako powszechnie obowiązujący w Polsce (patrz też: Kondracki 1996; *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej* 1995), oraz istnienia publikacji o Karpatach, z podziałem fizycznogeograficznym (Kondracki 1989), uzupełnionego mapą *Karpaty* (1983).

Granica polsko-słowacką przecina 11 mezoregionów fizycznogeograficznych (ryc. 7), a dodatkowo jeden z nich (Pogórze Spisko-Gubałowskie) nawet dwukrotnie. Przez dwa z mezoregionów (Beskid Żywiecki i Beskid Niski) granica przebiega na długości ponad 100 km, co stanowi ponad 20% (w każdym z nich) długości granicy polsko-słowackiej. Najkrótszym odcinkiem jest przecięcie Rowu Podtatrzańskiego – zaledwie 1,6 km (0,31% długości granicy). W tabeli 5 przedstawiono mezoregiony, które przecina gra-



Ryc. 7. Mezoregiony fizycznogeograficzne. 1 – granice państw, 2 – mezoregiony po obu stronach granicy, 3 – pozostałe mezoregiony  
 Physico-geographical provinces. 1 – international boundaries, 2 – provinces on both sides of the border, 3 – other provinces



Tabela 5. Odcinki granicy polsko-słowackiej w poszczególnych mezoregionach fizycznogeograficznych

Mezoregion fizyczno-geograficzny	Skrajne punkty	Długość granicy (km)	Udział %	Najwyższy punkt	Wysokość m n.p.m.	Najniższy punkt	Wysokość m n.p.m.	Deniwelacja (m)
Beskid Śląski	Valy (z), Przełęcz Zwardońska (w)	10,2	1,9	Kikula	845	Rzeka Czadeczka	488	357
Beskid Żywiecki	Hraniczny Potok (w)	99,6	18,9	Babia Góra	1725	Przełęcz Zwardońska	690	1035
Kotlina Orawsko-Nowotarska	Ok. Chochołowa (w)	32,6	6,2	Ok. Chochołowa	810	Hraniczny Potok	624	186
Pogórze Spisko-Gubałowskie	Przysłop (w)	10,4	2,0	Magura Witowska	1232	Ok. Chochołowa	810	422
Rów Podtatrzański	Siwiańskie Turnie (w)	1,4	0,3	Przysłop	980	Oravica	920	60
Tatry Zachodnie	Przełęcz Liliowe (w)	34,2	6,5	Błyszcz	2169	Siwiańskie Turnie	950	1219
Tatry Wysokie	Ok. Łysej Polany (w)	21,6	4,1	Rysy	2499	Ok. Łysej Polany	960	1559
Pogórze Spisko-Gubałowskie	Dunajec k/Kamieńca (w)	36,6	7,0	Gorków Wierch	1040	Dunajec k/Kamieńca	485	565
Pogórze/Pieniny	Dunajec w ok. Sromowiec W. (w)	7,7	1,5	Dunajec	485	Dunajec	454	30
Pieniny	Przełęcz Rozdziel (w)	23,9	4,5	Wysoka	1050	Dunajec k/Leśnicy	435	615
Beskid Sądecki	Przełęcz Tylicka (w)	71,1	13,5	Eliazówka	1023	Poprad k/Twarogów	380	643
Beskid Niski	Przełęcz Łupkowska (w)	119,3	22,6	Lackowa	997	Przełęcz Dukielska	502	495
Bieszczady Zachodnie	Krzemieniec (w)	58,8	11,2	Krzemieniec	1208	Przełęcz Łupkowska	640	568

(z) – skrajny punkt na zach., (w) – skrajny punkt na wsch. mezoregionu

nica polsko-słowacka, długość odcinków granicy, które przecinają odpowiednie mezoregiony a także najwyższe i najniższe punkty tych odcinków oraz największą deniwelację. Dla łatwości odczytu kolejność mezoregionów jest ustawiona poczynając od zachodu, ku wschodowi.



### 3. RÓŻNORODNOŚĆ FORM TRANSGRANICZNEGO UŻYTKOWANIA, KSZTAŁTOWANIA I OCHRONY ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

Po przemianach politycznych i społeczno-gospodarczych jakie zaszły w Europie Środkowej po 1989 r., możliwe było odnowienie i gwałtowny rozwój współpracy transgranicznej pomiędzy Polską i sąsiadującymi z nią państwami. Współpraca transgraniczna Polski z sąsiadami oraz zagospodarowanie granicy państwowej stały się z latami 90. XX wieku jednym z priorytetów polityki polskiego rządu. Współpraca ta angażuje różne rodzaje organów władzy rządowej, samorządowej jak też instytucje planowania przestrzennego i regionalnego, czy też władze organizacji transgranicznych. Współpraca transgraniczna oparta jest na aktach prawnych, zarówno europejskich, jak też obowiązujących w poszczególnych krajach. Dla polepszenia warunków współpracy tworzy się również nowe akty prawne i uzupełnia istniejące.

W niniejszym rozdziale została przedstawiona i oceniona sytuacja prawna, organizacyjna dotycząca współpracy transgranicznej pomiędzy Polską i Słowacją (rozdz. 3.1), oraz formy transgranicznej działalności gospodarczej i kierunki rozwoju tejże współpracy (rozdz. 3.2). Dokonano również oceny tych dziedzin współpracy transgranicznej, które zaliczane są do priorytetowych w kontaktach i wspólnym działaniu a ponadto na których funkcjonowanie znacząco oddziałuje środowisko przyrodnicze.

#### 3.1. PRAWNE I ORGANIZACYJNE ASPEKTY POLSKO-SŁOWACKIEJ WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ

Współpraca transgraniczna w Europie ma już kilkudziesięcioletnią historię. Działalność ta ma dwa podłoża formalno-prawne. Jedne z nich uwzględniają europejskie ramy prawne i obowiązujące normy w poszczególnych państwach. Do takich należy większość euroregionów – np. Euroregion Karpacki. Drugie z kolei funkcjonują w ramach „gentlemen’s agreements”, nie mających charakteru wiążącego z prawnego punktu widzenia. Przykładem mogą być wspólnoty alpejskie, euroregiony Górnego Renu, Saar-Lor-Lux, opierające się co prawda na umowie międzynarodowej, ale nie precyzującej konkretnych praw i obowiązków stron (Barcz 1991). Na pograniczu polsko-słowackim nieformalny charakter miał Region Transgraniczny Beskidu Żywieckiego – Międzynarodowe Stowarzyszenie Gmin Słowacko-Polskich Rejonu Beskidzkiego powstałe w 1992 r. (*Statut...* 1992).

Najważniejszymi europejskimi aktami prawnymi tworzącymi podstawy współpracy transgranicznej są:

– Europejska Konwencja Ramowa o współpracy transgranicznej między wspólnotami i władzami terytorialnymi (tzw. Konwencja Madrycka) uchwalona przez Radę Europy 21 maja 1980 r.

– Europejskie Ramowe Porozumienie o współpracy na terenach przygranicznych, przyjęte przez Radę Europy w końcu 1980 r. Polska przystąpiła 19 stycznia 1993 r., a została ratyfikowana ona przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 10 marca 1993 r. (Dz. U. 1993, Nr 61, poz. 268).

– Europejska Karta Regionów Przygranicznych uchwalona przez Radę Europy 19 listopada 1981 r. w Euregio (na pograniczu Niemiec i Holandii), następnie zmienionej w dniu 1 grudnia 1995 r. w Szczecinie (w Euroregionie Pomerania, na pograniczu Polski i Niemiec).

– Europejska Karta Samorządu Terytorialnego zatwierdzona przez Radę Europy 15 października 1985 r. w Strasburgu. Polska przystąpiła do Karty w lutym 1993 r. (Dz.U. 1993, Nr 124, poz. 607); weszła w życie 1 marca 1994 r.

Umowy te stanowią podstawę działań transgranicznych oraz podpisywania dwustronnych aktów prawnych. Aby graniczące ze sobą państwa mogły ze sobą współpracować, tworzyć i rozwijać więzi transgraniczne niezbędne jest istnienie prawnych aktów międzynarodowych. Należą do nich m.in.: wzajemne uznanie sąsiedniego państwa, umowy o infrastrukturze granicznej, regulacja form i zasad komunikacji transgranicznej, porozumienia o współpracy transgranicznej.

Początki współpracy Polski z południowymi sąsiadami można odnaleźć już w XIV wieku. Jako przykład warto przytoczyć ideę konfederacji trzech monarchów: Polski, Czech i Węgier, którzy spotkali się w Wyszehradzie w 1335 r. (Malendowski, Ratajczak 1998).

W wieku XX., po 123 latach utraty niepodległości, w 1918 r. Polska uzyskała suwerenność. Naszym południowym sąsiadem była wówczas Czechosłowacja. Od początku istnienia tej granicy istniały liczne konflikty, głównie na tle etnicznym, o obszary przygraniczne – na Śląsku Cieszyńskim, Orawie i Spiszu. W kwietniu 1925 r. podpisano szereg umów pomiędzy Polską i Czechosłowacją zwanych Konwencją Praską. *„Podpisane umowy: arbitrażowa, gospodarcza, i likwidacyjna regulowały w szczególności sprawy mniejszości polskiej w Czechosłowacji i czeskiej w Polsce; zarazem umożliwiły rozwój stosunków gospodarczych, kulturalnych, naukowych oraz wojskowych”* (Heck, Orzechowski 1969). Ważnym elementem umowy było również



stworzenie konwencji turystycznej, która pozwalała na swobodny ruch turystyczny w obszarze przygranicznym Polski i Czechosłowacji (por. rozdz. 7).

Współpracę pomiędzy Polską a Czechosłowacją przerwała II wojna światowa. Pierwsze lata po jej zakończeniu to okres dokładnej delimitacji i demarkacji granic pomiędzy Polską i Czechosłowacją. Sporne sprawy granic uregulowano w 1946 r., ale układ o ostatecznym wytyczeniu granicy państwowej kraje te podpisały dopiero w 1958 r. W okresie powojennym stosunki międzynarodowe były regulowane na podstawie układów o przyjaźni, współpracy i pomocy wzajemnej. Również granica polsko-słowacka miała charakter granicy przyjaźni, ale jej przekraczanie było niezwykle utrudnione a żadna z ustaw nie przewidywała współpracy transgranicznej. Istniała wymiana handlowa, a Czechosłowacja korzystała z polskich portów nad Morzem Bałtyckim. Jedynym pozytywnym przejawem działalności na rzecz tworzenia się więzi transgranicznych pomiędzy Polakami a ich południowymi sąsiadami było wprowadzenie w latach 60. konwencji turystycznej. Złagodzone przepisy regulujące ruch transgraniczny, formalnie dla obywateli z obydwu państw, z czego korzystała jednak głównie ludność miejscowa. Przyczyniło się to do odnowienia, przerwanych po wojnie, kontaktów rodzinnych (głównie na Spiszu i Orawie), wzmożenia kontaktów handlowych i turystycznych. Szerzej problemy strefy konwencji turystycznej przedstawiono w rozdziale 8, gdzie dokonano analizy jej przestrzennego zasięgu.

Lata 80. charakteryzowały się obustronną izolacją polityczną i społeczną, która w zasadniczy sposób ograniczyła współpracę transgraniczną.

Nowe możliwości współpracy pomiędzy Polską a jej sąsiadami nastąpiły na przełomie lat 80. i 90. Idea nawiązania współpracy pomiędzy Polską a jej południowymi sąsiadami związana była z reaktywowaniem Grupy Wyszehradzkiej. Przedstawiciele trzech państw (Polska, Czechosłowacja, Węgry) spotykali się na początku lat 90., jeszcze przed rozpadem Czechosłowacji, w Bratysławie, Wyszehradzie i Krakowie. Podczas trzeciego szczytu, w Polsce, doszło do podpisania Deklaracji Krakowskiej „Państw Trójkąta”, oraz dwustronnych umów pomiędzy uczestniczącymi państwami. Ważny dla współpracy polsko-słowackiej był układ między Rzeczpospolitą Polską a Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną o dobrym sąsiedztwie, solidarności i przyjacielskiej współpracy. Akty te podpisane zostały w Krakowie 6 października 1991 r.

Decyzję o nawiązaniu współpracy transgranicznej podjęto podczas szczytu w Pradze w maju 1992 r. Ministrowie spraw zagranicznych trzech państw podkreślili w dokumencie końcowym dużą wagę samorządów lokalnych

w tworzeniu regionalnej współpracy transgranicznej i decentralizacji państw. Deklaracja Praska podpisana 5 maja 1992 r. zawiera projekt nawiązania trójstronnej współpracy transgranicznej oraz chęć podpisania szczegółowych porozumień w oparciu o Konwencję Madrycką.

Jeszcze przed wystąpieniem Słowacji z Federacji, w zachodniej części pogranicza polsko-słowackiego powstało Międzynarodowe Stowarzyszenie Gmin Słowacko-Polskich Rejonu Beskidzkiego z siedzibą w Rajczy. Zebranie założycielskie odbyło się 9 czerwca 1992 r., w lipcu stowarzyszenie zostało zarejestrowane w Sądzie Wojewódzkim w Bielsku-Białej, a pierwsze Walne Zebranie (wybór władz i podjęcie uchwał wyznaczających program działania) odbyło się we wrześniu (Iwanek 1995). Stowarzyszenie działało zatem w oparciu o prawo krajowe i miało nieformalny charakter w aspekcie prawa międzynarodowego. Jednak stowarzyszenie stało się zaczątkiem Euroregionu Beskidy, który powstał w roku 2000. Poprzedziło go podpisanie „*Protokołu o współpracy województwa bielskiego z województwem żylińskim*” w dniu 8 listopada 1997 r.

Po powstaniu, 1 stycznia 1993 r., odrębnych, niepodległych państw – Czech i Słowacji, zaistniała potrzeba stworzenia dwóch oddzielnych umów, z każdym z nowych sąsiadów (podpisano je w 1994 r.). Do ich podpisania miała obowiązywać umowa z 1991 r. Podpisanie polsko-słowackiej międzyrządowej umowy poprzedziło tymczasem powołanie transgranicznych jednostek na szczeblu lokalnym i regionalnym (wymienione wyżej Stowarzyszenie, oraz Euroregion Karpacki).

Spotkania i deklaracje „Państw Trójkąta” przybliżyły możliwość powołania formalnych jednostek transgranicznych pomiędzy Polską, Czechosłowacją i Węgrami. Działaniom „Państw Trójkąta” i chęci ich wzajemnej współpracy pełnego poparcia udzieliła Rada Europy. Efektem wielu działań było powołanie Euroregionu Karpackiego (oraz transgranicznych jednostek na pograniczu polsko-czeskim, które nie są przedmiotem tej pracy). Porozumienie o utworzeniu Związku Międzyregionalnego „Euroregion Karpacki” podpisano 14 lutego 1993 r. w Debreczynie, natomiast statut związku i regulamin organizacyjny Rady podpisano 19 czerwca 1995 r. w Zemplińskiej Szirawie. Poparcie dla tej współpracy zawarto również w deklaracji przyjętej podczas spotkania na szczycie państw członkowskich Inicjatywy Środkowoeuropejskiej (ISE) 16 lipca 1993 r. w Budapeszcie.

Porozumienie pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i rządem Republiki Słowackiej z dnia 18 sierpnia 1994 r., zatwierdzone zostało Uchwałą Rady Ministrów Nr 107/94 z dnia 21 grudnia 1996 r. Na podstawie tego po-



rozumienia utworzona została Polsko-Słowacka Międzyrządowa Komisja do spraw Współpracy Transgranicznej (pierwsze spotkanie odbyło się 19 października 1994 r. w Bratysławie).

Dokładnie osiem dni po podpisaniu porozumienia powołano kolejny Euroregion – Tatry. Jednakże wstępna Deklaracja Organów Samorządów Terytorialnych Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Słowackiej w sprawie projektu utworzenia Transgranicznego Związku Region Tatry, została zgłoszona już 31 października 1993 r. w Zakopanem. Kongres założycielski i podpisanie umowy pomiędzy samorządami obydwu państw o powołaniu euroregionu miało miejsce w Nowym Targu, w dniu 26 sierpnia 1994 r. (statut został sporządzony 25 listopada 1995 r.).

W czerwcu 1994 r. zgłoszono postulat utworzenia Trójkąta Uzdrowisk Krynica–Wysowa–Bardejov. Kilka miesięcy później powstała Unia Gmin Turystyczno-Uzdrowiskowych. Miała ona m.in. przyczynić się do organizacji Transgranicznego Regionu Beskidu Sądeckiego. Jednak jego powołanie jest niepewne, na co wpływ mieć może również rozwiązanie Unii z dniem 30 sierpnia 1999 r.

Kolejny ważny dokument regulujący współpracę polsko-słowacką stworzono w 1995 r. Jest nim *Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Słowacką o stosunkach prawnych i współpracy na wspólnej granicy państwowej* z dnia 6 lipca 1995 r. (Dz. U. z 1996 r., Nr 55, poz. 250). Rok później podpisano, długo oczekiwaną *Umowę między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Słowacką o małym ruchu granicznym*, sporządzoną w Zakopanem 6 grudnia 1996 r. (Dz. U. z 1997 r., Nr 127, poz. 827). Umożliwia ona przekraczanie granicy (w dozwolonych miejscach) przez ludność zamieszkałą w strefie do 15 kilometrów od granicy. W przypadku, gdy wyznaczony w ten sposób pas małego ruchu granicznego przedziela obszar gminy, włącza się do niego pozostałą część gminy. Umowa ta w aneksie, zawiera wykaz gmin i miejscowości objętych strefą a także wykaz przejść granicznych dla małego ruchu granicznego. Ponadto podpisano szereg umów i porozumień rządowych, regionalnych i samorządowych dotyczących współpracy w poszczególnych dziedzinach.

Ważny wpływ na rozwój współpracy mają instytucje międzynarodowe, zwłaszcza te, które dzięki wsparciu finansowemu okazują się być stymulatorami współpracy. Z pomocy technicznej i finansowej z Unii Europejskiej Polska może korzystać od 1994 r. (Malendowski, Ratajczak 1998). Na cele rozwoju regionalnego i współpracy państw Unii z sąsiadami spoza układu stworzono i przeznaczono środki w ramach programu PHARE – Crossbor-

der Cooperation (*Międzynarodowa współpraca...* 1997). Jednakże środki z tego programu a także skoordynowanego z nim programu INTERREG II wykorzystywały w Polsce jedynie zachodnie regiony przygraniczne.

Sytuację zmieniło powołanie w 1996 r. Programu Pomocowego PHARE – CREDO East-East Crossborder Cooperation. Program CREDO propaguje współpracę międzyregionalną w regionach przygranicznych Europy Środkowej i Wschodniej nie graniczącymi z państwami Unii Europejskiej. W przypadku Polski korzystać z tego mogą obszary leżące przy granicy południowej i wschodniej. Projekty dotyczą przede wszystkim: wspólnych planów rozwoju, promocji małych i średnich przedsiębiorstw, rozwoju turystyki, sieci transportowych i telekomunikacyjnych, zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska, rozwoju obszarów wiejskich, szkolenia i tworzenia miejsc pracy. Planowane środki na lata 1996–99 miały wynieść około 90–100 milionów ECU (*Międzynarodowa współpraca...* 1997). Część środków w ramach tego programu przeznaczona jest na rozwój obszarów przy granicy polsko-słowackiej. Siedziba sekretariatu zajmującego się przyznawaniem środków i doradztwem dla tych obszarów mieści się w siedzibie Euroregionu Tatry, w Nowym Targu.

Wielkie wsparcie finansowe dla powstania i rozwoju Euroregionu Karpackiego miał amerykański Instytut Studiów Wschód–Zachód (Institute of East–West Studies – IEWS), należący do grupy kapitałowej Sorosa, oraz amerykańsko-europejsko-japońska organizacja edukacyjno-badawcza, zajmująca się przemianami w Europie Wschodniej i byłym ZSRR (Malendowski, Ratajczak 1998).

Od 1998 r. uruchomiono szereg nowych programów pomocowych PHARE, które niewątpliwie wpłyną na aktywizację gospodarczą regionów przygranicznych Polski, Słowacji a także Czech. Istotne znaczenie we współpracy transgranicznej, jej koordynacji i określaniu dalszych kierunków mają ponadto liczne komisje rządowe i samorządowe.

Współpraca transgraniczna z sąsiadami od początku lat 90. stała się istotnym elementem polityki rządu Rzeczypospolitej. Od grudnia 1993 r. działa przy Urzędzie Rady Ministrów – Departament Współpracy Transgranicznej, przekształcony z uprzednio istniejącego Biura ds. Współpracy Transgranicznej (Malendowski, Ratajczak 1998). Od stycznia 1995 r. funkcjonuje Wydział Współpracy Transgranicznej Departamentu Instytucji Europejskich w Ministerstwie Spraw Zagranicznych. Stworzono także organizacje, które zaczęły wspierać przedsiębiorczość i współpracę transgraniczną na szczeblu lokalnym i regionalnym.



Dla wspierania i rozwoju przedsiębiorczości (głównie małych i średnich przedsiębiorstw), wymiany handlowej itp., powołano szereg izb gospodarczych działających na pograniczu polsko-słowackim: Podkarpacka Izba Gospodarczo-Handlowa w Krośnie, Izba Gospodarczo-Handlowa w Preszowie, Regionalna Izba Handlu i Przemysłu w Bielsku Białej, Słowacka Izba Handlowo-Przemysłowa w Żylinie (Izby w Bielsku Białej i Żylinie zostały, w końcu lat 90. XX wieku, przekształcone w Polsko-Słowackie Izby). Do instytucji zajmujących się szerszą problematyką należą agencje rozwoju regionalnego. Należy wymienić chociażby dwie: Agencja Rozwoju Regionalnego „Karpaty” w Krośnie, Regionalna Agencja Rozwoju w Świdniku.

Sytuacja, jaka zaistniała na przełomie lat 80. i 90., przyczyniła się pozytywnie do możliwości odbudowy dawnych więzi, nawiązania współpracy transgranicznej a także wspólnego korzystania z zasobów przyrodniczo-krajobrazowych i ograniczania roli barier. Do tego niezbędne było stworzenie wspólnych planów rozwoju regionalnego obszaru pogranicza polsko-słowackiego. W tym celu już w 1991 r. w Krakowie zostało zawarte porozumienie o woli współpracy w dziedzinie koordynacji polityki regionalnej w obszarach przygranicznych Polski i Słowacji (*Studium...* 1997; Zygadlewicz 1997). Porozumienie zawarto z inicjatywy Biura Planowania Regionalnego Centralnego Urzędu Planowania ze słowackim odpowiednikiem – Komisją Strategii Gospodarczej Rządu Republiki Słowackiej, przekształconą w 1993 r. w Centrum Studiów Strategicznych Republiki Słowackiej (*Studium...* 1994, 1997; Zygadlewicz 1997). Efektem inicjatywy było opracowanie (wraz z władzami administracji państwowej po obydwu stronach granicy) dwujęzycznego materiału *Studium koordynacyjne rozwoju polsko-słowackich obszarów przygranicznych* – podstawowe problemy (*Studium...* 1994). Zostało ono przyjęte przez obydwie strony w Bardejowie w 1994 r.

Po podpisaniu porozumienia pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i rządem Republiki Słowackiej w dniu 18 sierpnia 1994 r. w Warszawie przedstawiciele rządów obydwu państw postanowili powołać Komisję Międzyrządową do spraw Polsko-Słowackiej Współpracy Transgranicznej. Mogła ona być powołana na podstawie artykułu 7 owego porozumienia. Pierwsze spotkanie konsultacyjne przedstawicieli obydwu państw związane z planami utworzenia Komisji odbyło się 19 października 1994 r. w Bratysławie. Ustalono, że głównym celem Komisji powinny być sprawy wszechstronnej współpracy transgranicznej (*Biuletyn...* 1995). Wstrzymany został, na pewien czas, bieg spraw spowodowany zmianami organów rządowych odpowiadających za prowadzenie polityki regionalnej i współpracy transgranicznej – najpierw w Republice Słowackiej, później w Polsce (Zygadlewicz 1997). Międzyrząd-

dowa Komisja do spraw Polsko-Słowackiej Współpracy Transgranicznej powstała w 1996 r. Od momentu powstania Komisja rokrocznie zbierała się na wspólnych posiedzeniach. W 1999 r. odbyło się czwarte posiedzenie. Zintensyfikowano prace, przede wszystkim nad aktualizacją i weryfikacją ustaleń zawartych w Studium koordynacyjnym rozwoju polsko-słowackich obszarów przygranicznych z 1994 r. Prace te, zgodnie z decyzją Komisji koordynowały: Centralny Urząd Planowania (od stycznia 1997 r. Rządowe Centrum Studiów Strategicznych – Biuro Rozwoju Regionalnego w Krakowie) oraz Urząd do spraw Strategii Rozwoju Społeczeństwa, Nauki i Techniki w Bratysławie (*Studium...* 1997). Efektem prac było powstanie w grudniu 1997 r. opracowania: „*Studium koordynacyjne rozwoju polsko-słowackich obszarów przygranicznych – strategiczne problemy rozwoju*” (*Studium...* 1997). Studium określiło strategiczne kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego i zagospodarowania przestrzennego regionów przygranicznych.

W ramach Polsko-Słowackiej Komisji Międzyrządowej poza grupą roboczą do spraw koordynacji rozwoju regionów przygranicznych utworzono kolejnych dziesięć grup, których kompetencje obejmują następujące dziedziny (za *Studium...* 1997):

- przejścia graniczne i transport,
- współpraca gospodarcza, turystyka,
- ochrona środowiska i gospodarka leśna,
- kultura, edukacja i wymiana młodzieży,
- współpraca przygranicznych samorządów terytorialnych,
- rolnictwo i gospodarka żywnościowa,
- planowanie przestrzenne i budownictwo,
- praca i polityka socjalna,
- przeciwdziałanie katastrofom, awariom i klęskom żywiołowym oraz zwalczanie ich skutków,
- ochrona zdrowia i ratownictwo medyczne.

Kierunki rozwoju gospodarczego i sposobu korzystania ze środowiska przyrodniczego pogranicza polsko-słowackiego omawiane i analizowane są również na konferencjach naukowych organizowanych z inicjatywy regionalnych ośrodków naukowo-badawczych, jak też na spotkaniach Forum Gospodarczego, z których największe znaczenie mają imprezy cykliczne. Za najważniejszą należy uznać Polsko-Słowackie Forum Gospodarcze Jaworzyna, które w 1999 r. odbyło się po raz czwarty z udziałem ministrów gospodarki Polski i Słowacji.



Przepisy prawne regulują możliwość przekraczania granicy i współpracy transgranicznej. Na ich podstawie mogą funkcjonować powoływane przez rządy obydwu państw lub z inicjatywy lokalnej organizacji mające za zadanie wspieranie i kształtowanie współpracy. Sama współpraca zależy jednak w dużej mierze od potrzeb i możliwości społeczności lokalnych. Główne kierunki transgranicznego użytkowania i kształtowania omawianego obszaru zostały omówione w rozdziale 3.2.

### 3.2. RODZAJE TRANSGRANICZNEGO UŻYTKOWANIA I KSZTAŁTOWANIA POLSKO-SŁOWACKIEGO POGRANICZA

Z najważniejszych form wykorzystania środowiska przyrodniczego i działalności człowieka na pograniczu polsko-słowackim należy wymienić:

- osadnictwo,
- rolnictwo: głównie hodowla zwierząt (bydło, owce, konie, kozy),
- gospodarka leśna,
- komunikacja,
- gospodarka turystyczna (rozwój zagospodarowania, obsługa ruchu turystycznego, rozwój turystyki uzdrowiskowej),
- ochrona przyrody,
- rozwój kultury ludowej.

Użytkowanie obszaru pogranicza polsko-słowackiego jest bardzo różnorodne. Niecelowe jest wymienianie wszystkich możliwych rodzajów działalności człowieka na tym obszarze. Za najważniejsze należy uznać te dziedziny, które są lub mogą być, przedmiotem współpracy transgranicznej. Istotne będzie wybranie nie tylko tych form działalności społeczno-gospodarczej, które podlegają współpracy polsko-słowackiej, ale zawęzić ich krąg do tych dziedzin, na które ma lub może mieć wpływ samo środowisko przyrodnicze. Nie jest to zadanie łatwe i bezkontrowersyjne. Wystarczy wspomnieć, że nie brakuje głosów stwierdzających decydujący wpływ przyrody na wszystkie przejawy ludzkiej działalności (determinizm geograficzny). Obecnie przejawia się tym, że przy planowaniu działalności musimy uwzględnić „potrzeby” środowiska przyrodniczego (np. polityka ekologiczna państwa). Dużo jest również stwierdzeń, że przyroda nie ma wpływu na działalność człowieka, i że to on sam decyduje o swojej działalności bez względu na środowisko przyrodnicze. Spotykamy opinie, że decydujące o formach działalności są ustalenia polityczne i pieniądze.

Dosyć szerokie możliwości współpracy transgranicznej nakreśla „*Euro-pejska konwencja ramowa o współpracy transgranicznej między wspólnotami i władzami terytorialnymi*” sporządzona w Madrycie dnia 21 maja 1980 r.

Artykuł 6 punktu 1.2. przedstawia dziedziny współpracy transgranicznej. Przedmiotem uzgodnień transgranicznych są problemy z następujących dziedzin:

- rozwój miast i regionów,
- komunikacja, w tym transport (środki komunikacji publicznej, drogi i autostrady, wspólne lotniska, drogi wodne, porty morskie itd.),
- energia (elektrownie, zaopatrzenie w gaz, elektryczność, wodę itd.),
- ochrona przyrody (miejsca wymagające ochrony, rezerваты itp.),
- ochrona wód (zwalczanie zanieczyszczeń — budowa oczyszczalni itd.),
- ochrona atmosfery (zwalczanie zanieczyszczeń powietrza i hałasu, strefy cisy itd.),
- szkolnictwo, kształcenie zawodowe, badania naukowe,
- publiczna opieka zdrowotna (np. wykorzystanie szpitali położonych na jednym z obszarów przez mieszkańców drugiego obszaru),
- kultura, rekreacja i sport (teatry, orkiestry, obiekty sportowe, domy i ośrodki wypoczynkowe, schroniska młodzieżowe itd.),
- wzajemna pomoc na wypadek nieszczęść i katastrof (pożary, powódzie, epidemie, katastrofy lotnicze, trzęsienia ziemi, wypadki w górach itd.),
- turystyka (wspólne przedsięwzięcia mające na celu wspieranie ruchu turystycznego),
- problemy związane z małym ruchem granicznym (środki transportu, zakwaterowanie, bezpieczeństwo socjalne, opodatkowanie, zatrudnienie, bezrobocie itd.),
- przedsięwzięcia różne (urządzenia do utylizacji odpadów, budowa sieci kanalizacyjnych, itd.),
- poprawa struktury agrarnej,
- infrastruktura socjalna.

Zgodnie z *Konwencją Madrycką* współpracujące ze sobą strony mogą uzgodnić zmianę powyższego zestawienia w zależności od potrzeb wzajemnej współpracy. Dlatego też przedmiotem współpracy mogą być również inne dziedziny, bądź też te nakreślone przez konwencję mogą być pominięte. Polsko-słowacka współpraca oparta jest oczywiście na *Konwencji Madryckiej* ale nacisk jest położony na te dziedziny, które są ważne dla specyfiki Karpat i sytuacji społeczno-gospodarczej północnej Słowacji i południowej Polski. W pierwszym studium koordynacyjnym rozwoju polsko-słowackich obszarów przygranicznych z 1994 r. stwierdzono, że dotychczasowa współpraca polsko-słowacka dotyczyła w szczególności następujących problemów:

- koordynacji planów zagospodarowania przestrzennego i programów rozwoju społeczno-gospodarczego;



- ochrony środowiska przyrodniczego;
- uzgodnienia zamierzeń rozwoju infrastruktury komunikacyjnej;
- modernizacji i uzupełnienia sieci przejść granicznych;
- współdziałania w zakresie funkcjonowania rynku pracy, w tym ograniczenia bezrobocia;
- rozwoju turystyki i lecznictwa uzdrowiskowego;
- zachowania odrębności kulturowej oraz rozwoju wzajemnych kontaktów społecznych.

Na podstawie analizy uwarunkowań i głównych form aktywności społeczno-gospodarczej dla rozwoju pogranicza polsko-słowackiego komisje międzyrządowe zaproponowały, aby dalszy rozwój polsko-słowackiego pogranicza następował przede wszystkim w pięciu dziedzinach (*Studium...* 1994). Te dziedziny zostały powtórzone w kolejnym studium w roku 1997 (*Studium...* 1997), zmieniła się jedynie kolejność priorytetów. Najważniejsze dziedziny współpracy polsko-słowackiej, zgodne ze *Studium koordynacyjnym* w 1994 i 1997 r., przedstawia tabela 6. Kolumna A przedstawia kolejność dziedzin w *Studium* z 1994 r., a kolumna B w *Studium...* z 1997 r.

Tabela 6. Zestawienie najważniejszych dziedzin współpracy polsko-słowackiej

Dziedzina współpracy	A (1994)	B (1997)
Kompleksowy rozwój gospodarczy	1	1
Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego	3	2
Rozwój infrastruktury technicznej (w szczególności transportu, a także gospodarki wodnej i infrastruktury finansowej)	4	3
Rozwój wszelkich form ruchu turystycznego, nie kolidujących z ochroną przyrody i rozwoju lecznictwa uzdrowiskowego	2	4
Rozwój współpracy kulturalnej i transgranicznych kontaktów społecznych	5	5

Zestawienie na podstawie: *Studium...* 1994, 1997

W opracowaniach rządowych i pozarządowych, w statutach euroregionów, związków gmin zwraca uwagę konsekwentne podobieństwo ważności dziedzin współpracy polsko-słowackiej. Wyżej wymienione dziedziny przyjmowane są za najważniejsze.

Jak podkreśla A. Stasiak (1995), za niezwykle istotne i konieczne dla współpracy transgranicznej należy uznać decyzje i działania dotyczące konsekwentnej rozbudowy układu komunikacyjnego i rozwoju różnego rodzaju przejść granicznych. Dodaje, że w każdej współpracy transgranicznej w szerokim zakresie uwzględnić należy zagadnienia związane z ekologią, uzasadniając, że „*nowoczesne społeczeństwa coraz większą uwagę przywią-*

*zują do warunków życia i działalności w środowisku możliwie nie zanieczyszczonym. Chodzi tu np. o wspólne działania na obszarach chronionych, które przecina granica, na obszarze zlewni rzek itp. Chodzi też o podejmowanie wspólnych działań wiążących ochronę środowiska z turystyką” (Stasiak 1995).*

Niniejsza praca uwzględnia te dziedziny, które są istotne dla współpracy polsko-słowackiej i które zarazem w szczególny sposób są uwarunkowane przez środowisko przyrodnicze. Są to przede wszystkim:

- ochrona środowiska przyrodniczego,
- turystyka,
- transport (zarówno infrastruktura techniczna jak też połączenia komunikacyjne).

Charakter przyrodniczych uwarunkowań kształtowania się polsko-słowackich więzi transgranicznych w wyżej wymienionych dziedzinach omówiony jest w rozdziałach 4, 5 i 6.



## 4. OCHRONA PRZYRODY A KSZTAŁTOWANIE SIĘ WIĘZI TRANSGRANICZNYCH

### 4.1. UWAGI WSTĘPNE

Specyfika środowiska przyrodniczego, wzajemnych powiązań i relacji pomiędzy jego elementami, wpływa na jego nierozzerwalną całość, w której naruszenie jednego z czynników powoduje w pośredni lub bezpośredni sposób zmiany pozostałych. Również z przestrzennego punktu widzenia zachodzą przemiany, w odniesieniu do migracji substancji i energii. Nieustanny ruch jest jedną z cech przyrody, której nie da się zatrzymać granicami państwowymi. Można zaobserwować wiele zjawisk, które mają ponadgraniczny charakter. Do najważniejszych należy zaliczyć: przemieszczenia mas powietrza, obieg wody (w atmosferze), wód powierzchniowych i podziemnych, migracje fauny, transport pyłków i nasion roślin, erozję gleby.

Środowisko przyrodnicze jest więc tworem jednorodnym, który traktować należy holistycznie – jako całość, a nie tylko jako sumę części. Leżące po dwóch stronach granicy państwowej obszary również trzeba pojmować i chronić jako całość. Wspólne traktowanie środowiska przyrodniczego i obustronna jego ochrona jest niezwykle istotna, np. nie można po jednej stronie granicy wpuszczać zanieczyszczeń bez uzgodnień z drugą stroną, o czym mówi chociażby Europejska Konwencja o Wodach Transgranicznych.

Europa, przez wiele dziesięcioleci prowadziła politykę rozwoju gospodarczego, niszczącego środowisko przyrodnicze do tego stopnia, że ochrona pozostałych zasobów stała się absolutną koniecznością. *„Bez radykalnych kroków zmierzających do ochrony zasobów środowiska naturalnego rozwój trwały, zgodny z zasadami ekologii nie będzie możliwy”* (Treuner, Foucher 1997). Nowoczesne społeczeństwa przywiązują coraz większą uwagę do warunków życia i działalności w środowisku nie zanieczyszczonym. Dlatego też obecnie we współpracy transgranicznej dużą uwagę przywiązuje się do zagadnień związanych z ekologią (Stasiak 1995). Ochrona przyrody jest jednym z najważniejszych celów powoływania i funkcjonowania euroregionów. Współpraca transgraniczna w dziedzinie ochrony przyrody polega m.in. na:

- wspólnych działaniach na obszarach chronionych, które przecina granica państwa,
- ograniczeniu transgranicznych zanieczyszczeń powietrza i wód (eliminacje emisji, m.in. SO<sub>2</sub>), <http://rcin.org.pl>

- wspólnych działaniach na obszarze zlewni transgranicznych,
- wspólnych działaniach wiążących ochronę przyrody i turystykę,
- edukacji ekologicznej.

Na IV Światowym Kongresie Parków Narodowych i Obszarów Chronionych w Caracas w 1992 r. stwierdzono, że „*tworzenie granicznych obszarów chronionych prowadzi do ochrony całych ekosystemów, łańcuchów górskich, zlewni rzecznych i innych wielkoprzestrzennych systemów przyrodniczych, które w strefach granicznych często mają większe wartości ekologiczne, niż obszary wewnątrz kraju*” (za Ptaszycza-Jackowska 1994). Należy również podkreślić, że ochrona przyrody jest jedną z najważniejszych dziedzin współpracy pomiędzy Polską a Słowacją (Więckowski 1999).

#### 4.2. SPECYFIKA OCHRONY PRZYRODY NA OBSZARZE POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO

Zarówno w Polsce jak i Słowacji parki narodowe i krajobrazowe położone są w pobliżu granic państwa. Z 23 polskich parków narodowych aż 7 bezpośrednio styka się z granicą państwa (Bieszczadzki, Magurski, Pieniński, Tatrzański, Babiogórski, Karkonoski oraz Białowieski). Cztery spośród nich sąsiadują bezpośrednio z parkami narodowymi po drugiej stronie granicy. Najwięcej cennych pod względem przyrodniczym obszarów, przedzielonych granicą państw, położonych jest w Sudetach i Karpatach. Szczególny charakter ma zwłaszcza pogranicze polsko-słowackie. Z 7 słowackich parków narodowych 3 bezpośrednio stykają się z granicą polsko-słowacką (wszystkie sąsiadują z parkami narodowymi po stronie polskiej).

Obszar pogranicza polsko-słowackiego charakteryzuje się szczególnymi walorami przyrodniczymi. Na bardzo dużą atrakcyjność przyrodniczą tego obszaru ma wpływ wiele czynników, spośród których najważniejsze to:

- obszar młodych gór fałdowych o zróżnicowanej budowie geologicznej (Tatry, Pieniny, Beskidy),
- różnorodna rzeźba (poczynając od gór wysokich typu alpejskiego, przez góry średnie, kończąc na górach niskich i pogórzach),
- wyraźnie wykształcone piętra klimatyczno-roślinne, od najniższej leżącego piętra pogórzy, przez leśne (regiel dolny i górny), subalpejskie (kosodrzewiny), alpejskie (halne), po najwyższej leżące piętro turni,
- wyjątkowe łąki górskie w Beskidach Wschodnich, zwane połoninami;
- duży udział lasów (stosunkowo mało przekształconych przez człowieka) – zwłaszcza w części wschodniej,
- przełomy rzeczne (m.in. Dunajca, Popradu),



- czyste wody,
- bogactwo florystyczne i faunistyczne,
- największa (w Polsce i Słowacji) liczba endemitów roślin, zwierząt a także zespołów roślinnych,
- utrudnione dotarcie do wielu obszarów wynikające głównie z ukształtowania powierzchni (ale także przez fakt istnienia granicy), które w sposób pozytywny wpłynęło na stosunkowo niewielkie przekształcenie obszarów górskich przez człowieka,
- wielowiekowe istnienie granicy, która przyczyniła się do mniejszej eksploatacji terenów leżących w bliskim sąsiedztwie granicy,
- znaczna odległość od wielkich miast, obszarów przemysłowych itp. (zwłaszcza w części wschodniej),
- stosunkowo wcześnie podejmowane próby ochrony środowiska przyrodniczego i możliwość ochrony obszarów po obydwu stronach granicy.

Współpraca transgraniczna w dziedzinie ochrony przyrody należy do priorytetów w kontaktach pomiędzy Polską i Słowacją (*Studium...* 1994, 1997; Zygadlewicz 1997). Działania w dziedzinie ochrony środowiska przyrodniczego były podstawowym elementem przy powoływaniu euroregionów: Karpackiego (*Statut...* 1992) i Tatrzańskiego (*Statut...* 1994), a także głównym celem Międzynarodowego Stowarzyszenia Gmin Słowacko-Polskich Rejonu Beskidzkiego (Iwanek 1995).

#### 4.2.1. KSZTAŁTOWANIE SIĘ OBSZARÓW PRAWNIE CHRONIONEJ PRZYRODY NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

Tradycje ochrony przyrody na obszarze pogranicza polsko-słowackiego sięgają pierwszej połowy XIX wieku, a pierwsze dekrety chroniące najcenniejsze złoża wydano jeszcze w XVII w. W 1682 r. cesarz Leopold I wydał nakaz ochrony złóż mineralnych w Pieszczanach i stały się one na mocy rozkazu królewskiego pierwszym chronionym obszarem w Europie Środkowej (Tesak i in. 1989). Dość powszechne były praktyki ochrony poszczególnych gatunków rzadkich roślin i zwierząt. Próbowano chronić również źródła wód, jak też różne przyrodnicze osobliwości m.in.: jaskinie, przepaści, jeziora wysokogórskie i in. Już w XVIII stuleciu w Słowacji wydano decyzje regulujące sposób wykorzystania Tatr oraz postulaty objęcia ochroną Tatr, Pienin oraz innych obszarów Karpat. W XIX stuleciu nasiliły się głosy naukowców, osobistości kultury, domagające się ochrony najcenniejszych fragmentów Karpat. Po stronie polskiej za najważniejsze obszary do ochrony uznano: Tatry, Pieniny, Babią Górę, a po słowackiej – Tatry i Pieniny. Początki rozwoju zainteresowań przyrodniczych górami zaczęły narastać w latach 60. i 70. XIX

wieku. Pierwsze prawo chroniące przyrodę gór powstało we Lwowie 5 października 1868 r. (Radziejowski i in. 1998). Galicyjski Sejm Krajowy uchwalił wówczas „*Ustawę względem zakazu łapania, wytopiania i sprzedawania zwierząt alpejskich, właściwym Tatrom, świstaka i dzikich kóz*”. Słowacy biorąc przykład z Polaków również w tym czasie próbowali wzbudzić wśród społeczeństwa chęć potrzeby poznawania i ochrony przyrody. Przejawem było ogłoszenie ochrony unikalnych roślin i zwierząt w Wysokich Tatrach.

Na ochronę, zwłaszcza Tatr, pozytywnie wpłynęło, powołane w 1873 r., Galicyjskie Towarzystwo Tatrzańskie (przemianowane później w Towarzystwo Tatrzańskie oraz Polskie Towarzystwo Tatrzańskie). Jednym z jego statutowych celów była ochrona zwierząt alpejskich: kozic i świstaków. Istotnym przejawem działalności okazały się starania na rzecz ratowania lasów Tatr i Podhala oraz wykupywanie gruntów. Od końca lat 80. XIX wieku domagano się utworzenia w Tatrach parku narodowego. W 1876 r. ogłoszono pierwsze chronione miejsce w dawnych Węgrzech – chroniące endemiczne i relikto-we rośliny w Wysokich Tatrach. W 1893 r. rząd węgierski ogłosił ochronę pasa lasów i hal w środkowej części Tatr Wysokich.

Ważnym krokiem w ochronie gór po słowackiej stronie była koncepcja ochrony uchwalona przez Rząd Węgierski w 1908 r. Planowano wzorem europejskich, a także amerykańskich parków narodowych stworzenie takiej sieci w Karpatach. Za najcenniejsze do ochrony uznano wówczas: Wysokie Tatry, Niżne Tatry, Małą i Wielką Fatrę i kilka mniejszych obszarów leżących dalej od obecnej granicy polsko-słowackiej. Plany te przerwał wybuch I wojny światowej.

Działania na rzecz ochrony gór zostały zintensyfikowane po odzyskaniu przez Polskę niepodległości. W 1920 r. została powołana Państwowa Rada Ochrony Przyrody (PROP), nasiliły się żądania powołania parków narodowych w górach i doprowadzono do uchwalenia pierwszej polskiej ustawy o ochronie przyrody, która powstała w 1934 r. W 1925 r. z inicjatywy Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego doszło do powstania ważnej międzynarodowej organizacji – Asocjacji Słowiańskich Towarzystw Turystycznych – która za naczelne zadania turystyki w krajach słowiańskich uznawała ochronę przyrody (Radziejowski i in. 1998).

W okresie międzywojennym przeszkodą w powoływaniu obszarów chronionych była niestabilizowana sytuacja polityczna Polski i ówczesnej Czechosłowacji. Od konieczności ochrony przyrody tatrzańskiej odciągały spory graniczne (Niedzielski, Jakuczun 1980). Tocząc burzliwe spory o fragmenty granicy polsko-czechosłowackiej naukowcy obydwu państw szukali spo-



sobu ratowania Tatr dla przyszłych pokoleń. Duże zasługi w tym zakresie miał Walery Goetel. Jego idea została trafnie skomentowana przez Stefana Żeromskiego: „(...) *dr Goetel, delegat do rozstrzygnięcia sporu [...] znalazł wybieg genialny i zbawczy [...] Zamiast walki orężnej o skały w Tatrach, zaproponował założenie dwóch parków natury [...] z tym warunkiem, żeby obydwaj Państwa byt i ochronę tych Parków [...] poręczyły...*”. To była pierwsza oficjalna myśl wspólnej transgranicznej ochrony Tatr.

Równie intensywne działania na rzecz utworzenia parku narodowego dotyczyły Pienin. W tym przypadku także próbowano doprowadzić do utworzenia transgranicznego obszaru chronionego. Wstępny projekt utworzenia rezerwatu o powierzchni 1650 ha, po stronie polskiej, opracowany został w latach 1921–1922 (Radziejowski i in. 1998). W latach tych pojawiły się po raz pierwszy oficjalne ogłoszenia rządów Polski i Czechosłowacji o ścisłej współpracy w sprawie tworzenia obszarów chronionej przyrody na pograniczu. W 1924 r. polsko-czechosłowacka komisja delimitacyjna podpisała tzw. „protokół krakowski” kończąc spór o granicę państwową, podkreślając potrzebę utworzenia pogranicznych terenów ochronnych w Tatrach, Pieninach i Babiej Górze. Ten sam postulat wygłosili uczestnicy polsko-czechosłowackiej konferencji, która odbyła się we wrześniu 1924 r. w Zakopanem i w grudniu 1925 r. w Krakowie (Radwańska-Paryska, Paryski 1995). W Tatrach jednak taki park jeszcze przez wiele lat nie powstawał. Zrealizowano projekt utworzenia międzynarodowego parku w Pieninach. Ostatecznie 23 maja 1932 r. utworzono jednostkę organizacyjną pod nazwą: „Pieniński Park Narodowy”, chroniący obszar malowniczych skałek wapiennych z roślinnością kserotermiczną lasy i przełomem Dunajca po polskiej stronie. W tym samym roku powstał Słowacki Rezerwat Przyrodniczy. *„Pamiętać należy, że obowiązująca wówczas konwencja turystyczna, która umożliwiła przechodzenie granicy w górach [...] czyniła teren parku rzeczywiście międzynarodowym”* (Radziejowski 1998). Był to pierwszy międzynarodowy park w Europie. Po sukcesie w Pieninach zintensyfikowano prace w Tatrach. Kształtowanie się transgranicznych obszarów chronionych przerwała II wojna światowa. Przed jej wybuchem zdołano doprowadzić do powołania Babiogórskiego Parku Narodowego w 1933 r. i Tatrzańskiego w 1939 r. Utworzono także kilka rezerwatów przyrody, m.in.: prywatny rezerwat przyrody im. Orkana w Gorcach (1928), Kamienie Brodzińskiego koło Wiśnicza (1934), „Kornuty” w Magurze Wątkowskiej (1937; Radziejowski 1998).

Po wojnie przystąpiono do odtworzenia koncepcji ochrony przyrody gór pogranicza. Dorobek przedwojenny był tak duży i na tyle zaawansowany, że dość szybko i skutecznie udało się powołać nowe parki narodowe zarówno

w ówczesnej Czechosłowacji jak i w Polsce. Zapowiedzią dalszych starań dla pełnej ochrony przyrody Tatr było powołanie przez Ministra Leśnictwa jednostki organizacyjnej lasów państwowych o nazwie „Tatrzański Park Narodowy” (Niedzielski, Jakuczun 1980). Po słowackiej stronie już 18 grudnia 1948 r. powstał Tatrzański Park Narodowy obejmujący Tatry Wysokie i Tatry Bielskie i fragment Zachodnich (Zakon SNR č. 11 z 18.12.1948). Dekret zaczął obowiązywać 1 stycznia 1949 r. i został uzupełniony w 1952 r. przez Słowacką Radę Ministrów (Nariadenie Zboru Poverenikov SNR č. 5 z 28.10.1952). W 1953 r. utworzono po polskiej stronie rezerwaty przyrody: Kornuty, Stok Szyndzielni, Barania Góra, Modrzyna i Diable Skąły, a w 1954 r. doszło do powołania trzech parków narodowych. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 października 1954 r. dotyczyło powołania parków narodowych: Tatrzańskiego, Pienińskiego i Babiogórskiego (Dz.U. z 4.02.1955 Nr 4, poz. 23, 24, 25). Dekret zaczął obowiązywać od 1 stycznia 1955 r. Ochroną objęto całą polską część Tatr, Pieniny właściwe oraz najwyższe partie Babiej Góry, z piętnem halnym i alpejskim oraz lasy na północnych stokach.

Po utworzeniu pierwszych parków narodowych na pograniczu polsko-słowackim w 1960 r. istniały cztery parki narodowe, z których dwa sąsiadowały ze sobą – Tatrzańskie. *„Od chwili utworzenia przygranicznych Tatrzańskich Parków Narodowych datuje się ścisła, systematyczna współpraca obu Parków Narodowych”* (Niedzielski, Jakuczun 1980). Pierwszy okres powojenny charakteryzował się odtwarzaniem przedwojennych planów tworzenia ochrony przyrody. Za najważniejsze i najcenniejsze uznano trzy obszary: Tatry, Pieniny i Babią Górę. Obszary te (zwłaszcza Tatry) stały się zalążkiem transgranicznej współpracy polsko-słowackiej, nie tylko w zakresie ochrony przyrody i rozwoju turystyki. Dalsze polskie starania szły w kierunku przekonania strony słowackiej do odtworzenia parku w Pieninach i zintensyfikowania prac nad utworzeniem parku narodowego na Babiej Górze.

W latach 60. powołano kolejne obszary chronione po stronie słowackiej. W 1964 r. dwa cenne przyrodniczo obszary objęto ochroną jako parki krajobrazowe (ChKO): Słowacki Raj i Mała Fatra. W 1967 r. ponownie objęto ochroną słowacką część Pienin. Utworzony 1 stycznia 1967 r. Pieniński Park Narodowy obejmował powierzchnię 2125 ha. Strefa ochronna zajęła powierzchnię aż 28 tys. ha (Nariadenie Predsednictva Slovenskej národnej rady č. 5/1967 Zb.). Do roku 1970 nadal istniały tylko obszary chronione w środkowej części pogranicza, skupione wokół Tatr. ChKO Mała Fatra, nie sąsiadująca jednak z granicą państwa, objęła ochroną fragment zachodniej części pogranicza.



W latach 70. rozpoczęto tworzenie obszarów chronionych w innych częściach pogranicza. W roku 1973 powstał Bieszczadzki Park Narodowy (Dz.U. z 04.08.1973, nr 31, poz. 179). W chwili utworzenia park zajmował powierzchnię 5725 ha i nie sąsiadował bezpośrednio z granicą polsko-słowacką. 14 czerwca 1978 r. powstał Park Narodowy Niżne Tatry (Nariadenie Vlady SSR č. 119/1978). Zajmując powierzchnię ponad 81 tys. ha do dziś jest największym parkiem narodowym na pograniczu polsko-słowackim. Ma również duży obszar pasma ochronnego – dalsze niemal 124 tys. ha. W latach 1970–79 utworzono w słowackiej części pogranicza pięć parków krajobrazowych, z których dwa bezpośrednio przylegają do granicy polsko-słowackiej. Były to kolejno: Wielka Fatra i Wyhorlat powołane 28 grudnia 1973 r. (vyhlaška Ministerstva kultúry SSR č. 8 i 9/1974 Zb.), Murańska planina powołany 30 grudnia 1976 r. (vyhlaška Ministerstva kultúry SSR č. 9/1977 Zb.), Wschodnie Karpaty powołany 1 września 1977 r. (vyhlaška Ministerstva kultúry SSR č. 70/1977 Zb.) oraz Górna Orawa powołany 12 lipca 1979 r. (vyhlaška Ministerstva kultúry SSR č. 110/1979 Zb.). W tym samym okresie, w roku 1976 rozpoczęto tworzenie rezerwatów biosfery UNESCO. W Polsce w tym właśnie roku utworzono dwa. Jeden z nich sąsiaduje z granicą polsko-słowacką. Jest nim Babiogórski Rezerwat Biosfery, który niestety nie ma odpowiednika po stronie słowackiej. Rok później na Słowacji powstał Rezerwat Biosfery Słowacki Raj.

W kolejnym dziesięcioleciu (1980–89) powstały 3 parki krajobrazowe. Były nimi parki krajobrazowe: Kysuce (Beskidy) powołany 23.05.1984 (vyhlaška Ministerstva kultúry SSR č. 68/1984 Zb.), Żywiecki (1986), oraz Popradzki (1987). Gorczański Park Narodowy został powołany 8 sierpnia 1980 z dekretem ważnym od 1 stycznia 1981 r. (Dz.U. z 21.08.1980 Nr 18, poz. 66). Dwa słowackie parki krajobrazowe przekształcono w parki narodowe: Mała Fatra i Słowacki Raj, powołane 1 kwietnia 1988 r. (Nariadenie vlády SSR č. 23 z 18.01.1988). Powiększono także powierzchnię dwóch istniejących już parków narodowych: Tatrzańskiego (Słowacja, powiększenie 6 lutego 1987 r., ważne od 1 kwietnia 1988 r.) i Bieszczadzkiego (z dnia 22 sierpnia 1989 r.). Na powiększenie Tatrzańskiego Parku Narodowego (Nariadenie vlády SSR č. 12 z 6.02.1987 r.) miało wpływ wieloletnie zabieganie strony polskiej o objęcie najwyższą formą ochrony Tatr Zachodnich. Powiększony TANAP stał się drugim co do wielkości parkiem narodowym na pograniczu i zarazem największym przylegającym do granicy. Wraz z polską częścią osiągnął powierzchnię prawie 97 tys. ha. Powiększenie Bieszczadzkiego P.N. było kolejnym etapem w objęciu ochroną coraz większych powierzchni tych gór, zwłaszcza połonin. Jego powierzchnię zwiększono ponad 2,5-krotnie do 15 710 ha.

W latach 90. zmieniono ustawy dotyczące ochrony przyrody w obydwu państwach. W tym czasie kładziono znaczny nacisk na tworzenie obszarów chronionych we wschodniej części pogranicza. Powołano kilka wielkoobszarowych obszarów w tej części, powiększono po raz drugi powierzchnię Bieszczadzkiego Parku Narodowego i podwyższono rangę części Parku Krajobrazowego Wschodnie Karpaty (ChKO Vychodne Karpaty). Współpraca międzynarodowa doprowadziła do utworzenia transgranicznych obszarów chronionych. W roku 1992 powstał międzynarodowy Rezerwat Biosfery Karpaty Wschodnie i międzynarodowy Tatrzański Rezerwat Biosfery.

W 1994 r. powołano Magurski Park Narodowy o powierzchni niemal 20 tys. ha i otulinie ponad 22 tys. ha (Dz.U. z 24.11.1994 Nr 126, poz. 618) z dekretem ważnym od 1 stycznia 1995 r. Powstał tym samym w Beskidzie Niskim ważny obszar chroniony rangi najwyższej, gdyż dotąd na obszarze o długości 190 kilometrów pomiędzy Pieninami i Gorcami a Bieszczadami nie było większego obszaru chronionego tej kategorii.

W wyniku współpracy transgranicznej w Słowacji, w 1998 r. przekształcono część Parku Krajobrazowego Vychodne Karpaty w Park Narodowy Połoniny, podnosząc tym samym rangę słowackiej części Rezerwatu Biosfery Karpaty Wschodnie. W tym samym roku zmieniono rangę parku krajobrazowego Murańska Planina, przekształcając go w park narodowy. W Polsce powiększono powierzchnię Babiogórskiego i Pienińskiego Parku Narodowego. W latach 1990–99 powołano w polskiej części pogranicza następujące parki krajobrazowe: Pogórza Przemyskiego (1991), Jaśliński (1992), Ciśniańsko-Wetliński (1992), Doliny Sanu (1992), Gór Słonnych (1992), Czarnorzeczko-Strzyżowski (1993), Ciężkowicko-Rożnowski (1995), Pasma Brzanki (1995), Wiśnicko-Lipnicki (1997), Beskidu Małego (1998) i Beskidu Śląskiego (1998).

Obecnie (2002 r.), w strefie do 50 km od granicy, po obydwu jej stronach funkcjonuje 13 parków narodowych (6 po stronie polskiej, 7 po stronie słowackiej – tab. 7, str. 82), 22 parki krajobrazowe (16 po stronie polskiej, 6 po stronie słowackiej (tab. 9, str. 94)), ponad 235 rezerwatów przyrody (około 100 po stronie polskiej i około 135 po stronie słowackiej) i wiele pomniejszych rangą obszarów prawnie chronionej przyrody. Jest to niewątpliwie jeden z niewielu tego typu obszarów, nie tylko w Europie ale i na świecie.

Analizując kształtujący się system ochrony przyrody i krajobrazu na omawianym obszarze warto zwrócić uwagę na czas istnienia parków narodowych i parków krajobrazowych na pograniczu polsko-słowackim (ryc. 8). Najdłużej istnieją parki narodowe, zwłaszcza w środkowo-zachodniej części tego





Ryc. 8. Czas istnienia obszarów chronionych. 1 – granice państw; obszary powstałe: 2 – przed 1960 r., 3 – w latach 1960–1980, 4 – po 1980 r.

Time of existence of protected nature areas. 1 – international boundaries; areas created: 2 – before 1960, 3 – 1960–1980, 4 – after 1980

obszaru. Są to obszary ciągnące się wzdłuż granicy. Początkowo dostrzegano walory przyrodnicze tylko Tatr, Babiej Góry i Pienin. Tam tworzono parki narodowe i mimo barier związanych z istnieniem granicy powstawały parki narodowe po obydwu stronach granicy (Tatry, Pieniny). Po wojnie pierwszym transgranicznym parkiem narodowym został Tatrzański. W 1967 r. kolejnym stał się Pieniński P.N.

Znamienne jest, że do roku 1973 nie powstał żaden park narodowy we wschodniej części granicy polsko-słowackiej, a powstały w tymże roku Bieszczadzki P.N. zajmował początkowo niewielką powierzchnię. Niedługo po nim powstawały inne parki w tej części omawianego obszaru. Istnieją one zatem najkrócej a wiele z nich nie funkcjonuje dłużej niż 10 lat. Dzięki temu, że dostrzeżono niezaprzeczną wartość przyrodniczą tej części Karpat utworzono system parków narodowych i krajobrazowych, który ciągnie się nieprzerwanie po obydwu stronach granicy polsko-słowackiej na długości ponad 100 km. Pozwoliło to również na utworzenie jednego z większych w Europie Rezerwatów Biosfery – Karpaty Wschodnie. Od 1998 r. w tej części pogranicza istnieje kolejny transgraniczny park narodowy łączący Bieszczadzki P.N. oraz P.N. Połoniny. Długie zapomnienie wschodniej części pogranicza polsko-słowackiego, znaczna odległość do wielkich miast i obszarów przemysłowych, a także położenie w marginalnej strefie tych państw doprowadziło do tego, że są to obszary w małym stopniu przekształcone przez człowieka i tym samym ich wartość przyrodnicza jest ogromna.

Mimo znacznych obszarów chronionych planuje się powołanie kolejnych tego typu obiektów, które miałyby chronić fragmenty, m.in.: Kotliny Orawsko-Nowotarskiej, Pogórza Spisko-Gubałowskiego, Beskidu Niskiego. Postuluje się także utworzenie Parków Narodowych: Turnickiego i Orawskiego (m.in. Denisiuk 1995), oraz objęcie ochroną na Słowacji obszaru Beskidu Sądeckiego (Czergowa), aby współtworzył on z polskim Parkiem Krajobrazowym Beskidu Sądeckiego pewną całość. Jednakże Słowacy nie wykazują większego zainteresowania polską propozycją.

#### 4.2.2. WSPÓŁCZESNE FORMY I ZASADY OCHRONY PRZYRODY NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

Ochrona przyrody na pograniczu polsko-słowackim odbywa się na zasadach i przepisach prawnych obowiązujących w poszczególnych krajach. Jednak kilkakrotnie ulegały one zmianom. Obecnie funkcjonują ustawy powstałe w latach 90. XX wieku.

W Polsce na mocy ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 października 1991 r. podstawowymi formami ochrony przyrody są: parki narodowe, parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, obszary chronionego krajobrazu, pomniki przyrody (Dz.U. 1991, Nr 114 poz. 492). Z występujących dziewięciu form ochrony, na obszarze polskiej części Karpat występuje ich sześć: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, pomniki przyrody oraz ochrona gatunkowa roślin i zwierząt (Denisiuk 1995). W Słowacji obowiązuje ustawa z 23 sierpnia 1994 r. Na mocy tej ustawy (Zakon Narodnej Rady Slovenskej Republiky č. 287/1994 o ochrane prírody a krajiny) w Słowacji, jako podstawowe formy ochrony przyrody funkcjonują: parki narodowe (národný park), parki krajobrazowe (chránená krajinná oblasť), obszary chronione (chránený areál), rezerваты przyrody (prírodná rezervácia), oraz pomniki przyrody (prírodná pamiatka).

#### **Parki narodowe**

Definicję parku narodowego określono na Zgromadzeniu Ogólnym Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody i Jej Zasobów (IUCN) w New Delhi w 1969 r. Park narodowy jest stosunkowo rozległym obszarem, który obejmuje jeden lub wiele ekosystemów, mało lub niewiele przekształconych przez działalność człowieka, na którym szata roślinna i zwierzęca oraz przyroda nieożywiona, jak też krajobrazy naturalne mają szczególne znaczenie ze względów naukowych, wychowawczych i rekreacyjnych. Jest to obszar, na którym władze danego kraju zastosowały odpowiednie środki aby ograniczyć lub całkowicie wyeliminować użytkowanie terenu, możliwie na całej jego



powierzchni, w celu zapewnienia rzeczywistej ochrony wartości ekologicznych, geomorfologicznych i estetycznych, a zwiedzanie jest dozwolone pod określonymi warunkami – w celach rekreacyjnych, wychowawczych i kulturalnych (Radziejowski 1998).

Park narodowy, zarówno w Polsce jak i Słowacji, stanowi najwyższą rangą formę ochrony przyrody. Według ustawy o ochronie przyrody z 16 października 1991 r. w Polsce, park narodowy „*obejmuje obszar chroniony, wyróżniający się szczególnymi wartościami naukowymi, przyrodniczymi, społecznymi, kulturowymi i wychowawczymi, o powierzchni nie mniejszej niż 1000 ha, na którym ochronie podlega całość przyrody oraz swoiste cechy krajobrazu*” (Dz.U. 1991, Nr 114 poz. 492, rozdz. 3, art. 14.1.). Ponadto „*wszelkie działania na terenie parku narodowego podporządkowane są ochronie przyrody i mają pierwszeństwo przed wszystkimi innymi działaniami*” (op. cit. art. 14.2.), a „*nadrzędnym celem parku narodowego jest poznanie, zachowanie całości systemów przyrodniczych danego terenu, wraz z warunkami ich funkcjonowania, oraz odtwarzanie zniekształconych i zanikłych ogniw rodzimej przyrody*” (op. cit. art. 14.3.).

W Słowacji, według ustawy o ochronie przyrody i krajobrazu z 23 sierpnia 1994 r. park narodowy stanowi *obszar o powierzchni powyżej 1000 ha, przeważnie z ekosystemami niewiele przekształconymi przez działalność ludzi, tworzące ponadregionalne biocentra i najwyższej rangi przyrodnicze dziedzictwo, w którym ochrona przyrody jest nadrzędną w stosunku do innych rodzajów działalności człowieka* (Zakon, č. 287/1994, § 14.1).

Jak wcześniej wspomniano, w strefie do 50 kilometrów od granicy polsko-słowackiej, po obydwu jej stronach funkcjonuje 13 parków narodowych, z których 6 znajduje się po stronie polskiej a 7 po stronie słowackiej (tab. 7, ryc. 9). Należy zwrócić uwagę na bliskie sąsiedztwo granicy państwa i na fakt, że kilka parków narodowych ma swoje odpowiedniki po drugiej stronie granicy. Nasuwa to słuszne skojarzenie, że w celu lepszej ochrony, parki takie powinny być chronione wspólnie, przez obydwu państwa a normy i zasady ochrony należy ujednoczyć. Sąsiadujące ze sobą parki powinny też tworzyć podwaliny do utworzenia transgranicznych obszarów chronionych – np. w postaci międzynarodowych rezerwatów biosfery.

Łącznie parki narodowe w wyznaczonej strefie pogranicza polsko-słowackiego zajmują 3366,9 km<sup>2</sup>. Po stronie polskiej obejmują powierzchnię 825,7 km<sup>2</sup>, po słowackiej ponad trzykrotnie większą — 2541,2 km<sup>2</sup>. Wszystkie spośród 7 istniejących w Słowacji parków narodowych leżą w odległości nie większej niż 50 km od granicy z Polską. Najbardziej oddalony punkt w sto-





parków przylegających do polskich granic państwowych. Powierzchniowo zajmują odpowiednio 23,8% i 76,9% (obliczenia własne).

Sześć parków narodowych leżących w polskiej części pogranicza stanowi 26,1% wszystkich parków i 26% ich powierzchni (tab. 8). Z sześciu polskich parków narodowych tylko Gorczański nie styka się bezpośrednio z granicą polsko-słowacką. Najbardziej oddalony jego punkt znajduje się 28 km od granicy.

Tabela 8. Porównanie parków narodowych pogranicza z pozostałymi parkami narodowymi w Polsce i Słowacji (stan na 1 stycznia 2002 r.)

Parki narodowe	POLSKA				SŁOWACJA			
	Liczba		Powierzchnia		Liczba		Powierzchnia	
	liczba	% udział	w ha	% udział	liczba	% udział	w ha	% udział
Cały kraj	23	100,0	314 527	100,0	7	100,0	254 112	100,0
Pogranicze polsko-słowackie	6	26,1	81 718	26	7	100,0	254 112	100,0
Sąsiadujące z wszystkimi granicami	8	36,4	97 120	32,0	3	42,9	108 693	42,8
Sąsiadujące z granicą polsko-słowacką	5	21,7	74 699	23,8	3	42,9	108 693	42,8
		62,5 <sup>1</sup>		76,9 <sup>1</sup>		100,0		100,0

<sup>1</sup> procentowy udział w stosunku do parków narodowych sąsiadujących z granicą  
Opracowanie własne

### Parki krajobrazowe

Parki krajobrazowe są stosunkowo młodą formą ochrony przyrody i krajobrazu, w obydwu państwach. W Słowacji parki krajobrazowe (chránená krajinná oblasť) zaczęto powoływać w 1973 r., a w Polsce w 1975 r. Tę formę ochrony wprowadzono aby przeciwdziałać i równoważyć negatywne zjawiska zachodzące w środowisku przyrodniczym w wyniku gwałtownego rozwoju przemysłu, urbanizacji i rosnących potrzeb w organizacji wypoczynku ludności, a także by zwiększyć skuteczność ochrony terenów cennych, reprezentujących jeszcze wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe (Radziejowski 1998).

Park krajobrazowy w Polsce „*jest obszarem chronionym ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe, a celem jego utworzenia jest zachowanie, popularyzacja i upowszechnienie tych wartości w warunkach racjonalnego gospodarowania*” (Dz.U. 1991, Nr 114, poz. 492, rozdz. 3, art. 24.1.).

W Słowacji, według ustawy o ochronie przyrody i krajobrazu z 23 sierpnia 1994 r. park krajobrazowy stanowi *obszar o powierzchni powyżej 1000ha, chroniony w celu zachowania biologicznej różnorodności ekosystemów*

*i ekologicznej równowagi, z charakterystycznymi krajobrazami, lub ze specyficznymi formami osadnictwa (Zakon, č. 287/1994, § 13.1).*

Parki krajobrazowe w wyznaczonej strefie pogranicza polsko-słowackiego zajmują łącznie powierzchnię 6970,44 km<sup>2</sup> (tab. 9). Po stronie polskiej obejmują powierzchnię 4592,57 km<sup>2</sup>, co stanowi 19,9% powierzchni wszystkich parków krajobrazowych w Polsce. Po stronie słowackiej parki krajobrazowe zajmują 2377,87 km<sup>2</sup>.

Tabela 9. Parki krajobrazowe na pograniczu polsko-słowackim (stan na 1 stycznia 2001 r.)

Park krajobrazowy	Kraj	Rok utworzenia	Powierzchnia parku w ha	Powierzchnia otuliny w ha
Beskidu Małego	Polska	1998	25 770	22 758
Beskidu Śląskiego	Polska	1998	38 620	22 285
Ciężkowicko-Rożnowski	Polska	1995	17 634	0
Cišniańsko-Wetliński	Polska	1992	51 146	0
Czarnorzecko-Strzyżowski	Polska	1993	25 784	27 971
Doliny Sanu	Polska	1992	34 865	0
Gór Słonnych	Polska	1992	38 096	0
Horna Orava	Słowacja	1979	70 332	0
Jaśliski	Polska	1992	20 985	0
Kysuce (Beskidy)	Słowacja	1984	65 462	0
Kysuce (Javorniky)	Słowacja	1984	b.d.	0
Pasma Brzanki	Polska	1995	15 278	0
Pogórza Przemyskiego	Polska	1991	61 862	0
Popradzki	Polska	1987	54 393	23 945
Vihorlat	Słowacja	1973	4 383	25 350
Vychodne Karpaty	Słowacja	1977	37 000	30 913
Wielka Fatra	Słowacja	1973	60 610	20 500
Wiśnicko-Lipnicki	Polska	1997	14 311	0
Żywiecki	Polska	1986	35 870	21 790
Zespół Jurajskich PK <sup>1</sup>	Polska	1980-82		
Bieliańsko-Tyniecki			6 502	0
Tenczyński			12 581	0
Rudniański			5 560	0
<b>RAZEM</b>			<b>697 044</b>	<b>195 512</b>

<sup>1</sup> wymieniono tylko te parki krajobrazowe, które znajdują się w odległości do 50 km od granicy polsko-słowackiej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Radziejowski 1998; Tesak 1989; *Dzienniki Ustaw z różnych lat*



Parki krajobrazowe bezpośrednio stykające się z granicą polsko-słowacką, po polskiej stronie stanowią zaledwie 3,5% wszystkich parków krajobrazowych w Polsce i 21,1% z liczby parków przylegających do polskich granic państwowych. Powierzchniowo zajmują odpowiednio 7,1% i 44,4%.

Tabela 10. Porównanie parków krajobrazowych pogranicza z pozostałymi parkami krajobrazowymi w Polsce i Słowacji (stan na 01.12.2000 r.)

Parki narodowe	POLSKA				SŁOWACJA			
	liczba		powierzchnia		liczba		powierzchnia	
	liczba	% udział	w ha	% udział	liczba	% udział	w ha	% udział
Cały kraj	114	100,0	2 304 644	100,0	16	100,0	b.d.	b.d.
Pogranicze polsko-słowackie	16	14,0	459 257	19,9	6	b.d.	237 787	b.d.
Sąsiadujące z wszystkimi granicami	19	16,7	527 990	22,9	6	b.d.	b.d.	b.d.
Sąsiadujące z granicą polsko-słowacką	4	3,5	162 394	7,1	3	b.d.	172 794	b.d.
		21,1 <sup>1</sup>		44,4 <sup>1</sup>				

<sup>1</sup> procentowy udział w stosunku do parków narodowych sąsiadujących z granicą; b.d. — brak danych

### Rezerwaty przyrody

Rezerwaty przyrody są jedną z najstarszych form ochrony przyrody na świecie. Najprawdopodobniej już w III w. p.n.e. funkcjonowały w Indiach (Radziejowski 1998). Na pograniczu polsko-słowackim próby tworzenia rezerwatów datowane są na koniec XIX wieku. Przez cały wiek liczba rezerwatów stale rosła. Pod koniec lat 80. na pograniczu polsko-słowackim ich liczba przekroczyła 200 obiektów.

Rezerwat przyrody w Polsce „*jest obszarem obejmującym zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym ekosystemy, określone gatunki roślin i zwierząt, elementy przyrody nieożywionej, mające istotną wartość ze względów naukowych, przyrodniczych, kulturowych bądź krajobrazowych*” (Dz.U. 1991, Nr 114, poz. 492, rozdz. 3, art. 23.1). W Słowacji, według ustawy o ochronie przyrody i krajobrazu z 23 sierpnia 1994 r., rezerwat przyrody (prírodná rezervácia) to obszar o wielkości poniżej 1000 ha, cenny przyrodniczo i będący mało zmienionym ekosystemem lub biocentrum (Zakon, č. 287/1994, § 17.1).

Zarówno w Polsce jak i Słowacji w rezerwach przyrody zachowuje się najcenniejsze fragmenty środowiska naturalnego, w bardzo niewielkim stopniu przekształcone przez człowieka. Te obszary, które mają najwyższy stopień naturalności i ponadregionalne znaczenie mogą mieć wyższą rangę i być wyłączone spod ingerencji człowieka, nawet z zakazem wkraczania na jego teren. W Polsce taki status mają rezerwaty ścisłe, w Słowacji państwowe rezerwaty przyrody (narodná prírodná rezervácia).

Liczba rezerwatów przyrody na pograniczu polsko-słowackim jest na tyle duża, a ich wymienianie wydaje się być nie związane z tematem pracy, że zostanie to pominięte. Jedynie rezerваты leżące w bliskim sąsiedztwie granicy, mogą mieć znaczenie we wspólnej ich ochronie. Największe znaczenie mają te z nich, które bezpośrednio stykają się z granicą państwa. Zostały one omówione w rozdziale 4.3.

### **Pozostałe formy ochrony przyrody i krajobrazu**

Wymienione powyżej formy ochrony przyrody (parki narodowe, rezerваты) oraz formy ochrony krajobrazu (parki krajobrazowe), mają największe znaczenie w zachowaniu środowiska przyrodniczego tego obszaru i są również bardzo ważne w kształtowaniu współpracy polsko-słowackiej. Inne obszary, choć nie rozpatrywane w niniejszej pracy wymagają jednak krótkiej adnotacji. Uzupełnieniem wymienionych form są: obszary chronionego krajobrazu w Polsce, obszary chronione (chránený areál) w Słowacji, pomniki przyrody (prirodná pamiatka) oraz ochrona gatunkowa roślin i zwierząt.

Obszary chronionego krajobrazu i obszary chronione są stosunkowo nową formą prawnej ochrony krajobrazu (ustanowioną w latach 90.), uzupełniającą wcześniej istniejące. Obejmują one swoim zasięgiem wyróżniające się krajobrazowo tereny o różnych typach ekosystemów. Występują jedynie we wschodniej części pogranicza po stronie polskiej (m.in. Wschodniobeskidzki Obszar Chronionego Krajobrazu i Przemysko-Dynowski Obszar Chronionego Krajobrazu). Przewiduje się jednak objęcie tą formą ochrony innych terenów górskich: m.in. w Beskidach: Sądeckim, Wyspowym, Makowskim i Małym oraz w Słowacji: Czergów, Płaskowyż Laborecki.

Pomniki przyrody są pojedynczymi twórcami przyrody żywej i nieożywionej, których tylko po stronie polskiej Karpat jest ponad 1000 (Denisiuk 1995).

Ochrona gatunkowa roślin i zwierząt ma na celu zachowanie dziko występujących roślin i zwierząt, zwłaszcza tych które występują rzadko i są zagrożone wyginięciem. Lista roślin chronionych w Polsce obejmuje 262 gatunki, z których 229 podlega ochronie ścisłej i 33 częściowej (Denisiuk 1995). W Słowacji ochronie podlega 95 gatunków roślin, w tym 87 – ochronie ścisłej i 8 częściowej. Ponadto na specjalnej liście znajdują się dodatkowo rośliny chronione na obszarze Tatrzańskiego Parku Narodowego. Jest ich 41 (Tesak i in. 1989). Na liście chronionych zwierząt znajduje się w Polsce około 460 gatunków (Denisiuk 1995), a w Słowacji około 200 (Tesak 1989). Na obszarze pogranicza polsko-słowackiego występuje większość przedstawicieli chronionych gatunków. Z grupy roślin szczególnie często występują storczykowate i tojad, a ze zwierząt najliczniejsze są ptaki (Denisiuk 1995).



#### 4.3. JEDNORODNE PRZYRODNICZO OBSZARY ROZDZIELONE GRANICĄ PAŃSTW JAKO SZCZEGÓLNE MIEJSCA WSPÓLNEJ OCHRONY I NAWIĄZYWANIA WIĘZI TRANSGRANICZNYCH

Najcenniejsze przyrodniczo obszary skupione są w bliskim sąsiedztwie granicy państwa, ponieważ granica biegnie w większości działem wód, przecinając najwyższe obszary tej części Karpat. Przecina ona wszystkie piętra roślinno-klimatyczne o bogatej bioróżnorodności. Przy granicy państwa skupione są najcenniejsze ekosystemy piętra kosodrzewiny, łąk alpejskich, turniowe, a także w Beskidach Wschodnich – połoniny. Przy granicy zachowały się też najmniej zmienione przez działalność człowieka lasy. To również obszar cennych i różnorodnych krajobrazów. Obszar leżący w bliskim sąsiedztwie granicy był niemal zawsze terenem o ograniczonej możliwości wykorzystania gospodarczego, poruszania się (m.in. utrudnione kłusownictwo), co również przyczyniło się do pozostawienia w mało przekształconej formie wielu fragmentów cennej przyrody.

Wysoka atrakcyjność środowiska przyrodniczego, a także fakt znacznej antropopresji przyczyniły się do utworzenia w pobliżu granicy polsko-słowackiej wielu obszarów prawnie chronionej przyrody. Bezpośrednio z granicą sąsiaduje ich kilkanaście. Wiele z nich ma swoje odpowiedniki po drugiej stronie granicy. W tych przypadkach granica państwa stanowi sztuczną barierę w ochronie przyrody.

##### 4.3.1. OBSZARY PRAWNIE CHRONIONEJ PRZYRODY PRZECIĘTE GRANICĄ PAŃSTWA

Granica polsko-słowacka jest jedyną polską granicą państwową, która bezpośrednio sąsiaduje z tak dużą liczbą prawnie chronionych obszarów. Po stronie polskiej styka się z pięcioma parkami narodowymi, czterema parkami krajobrazowymi i 10 rezerwatami przyrody. Po stronie słowackiej bezpośrednio z granicą sąsiadują trzy parki narodowe, trzy parki krajobrazowe i 12 rezerwatów przyrody. Ponadto żadna inna granica nie rozdziela dwóch międzynarodowych rezerwatów biosfery.

Na podstawie krajowej sieci ekologicznej należy stwierdzić, że granica polsko-słowacka (za wyjątkiem granicy morskiej) jest jedyną, która prawie w całości powinna ulegać ochronie. 90% długości granicy stanowią biocentra, obszary węzłowe i korytarze ekologiczne o znaczeniu międzynarodowym, 8% o znaczeniu krajowym, a pozostałe 2% są wyłączone z sieci. Jest to jedyna granica o tak dużym udziale obszarów włączonych do sieci ekologicznej (Liro 1995).

Granica polsko-słowacka przedziela dwa rezerваты biosfery:

- Rezerwat Biosfery Karpaty Wschodnie (utworzony w 1992 r.; część polska 108 924 ha, część słowacka 40 601 ha);
- Tatrzański Rezerwat Biosfery (utworzony w 1993 r.; część polska – 20 396 ha; część słowacka – 125 204 ha).

Ponadto z granicą polsko-słowacką sąsiaduje Babiogórski Rezerwat Biosfery (utworzony w 1976 r.; powierzchnia 1 741 ha, na terenie Polski). Rezerваты biosfery sąsiadują z granicą państwową na długości 102 km, co stanowi 19,7% długości granicy polsko-słowackiej (tab. 11, ryc. 10).

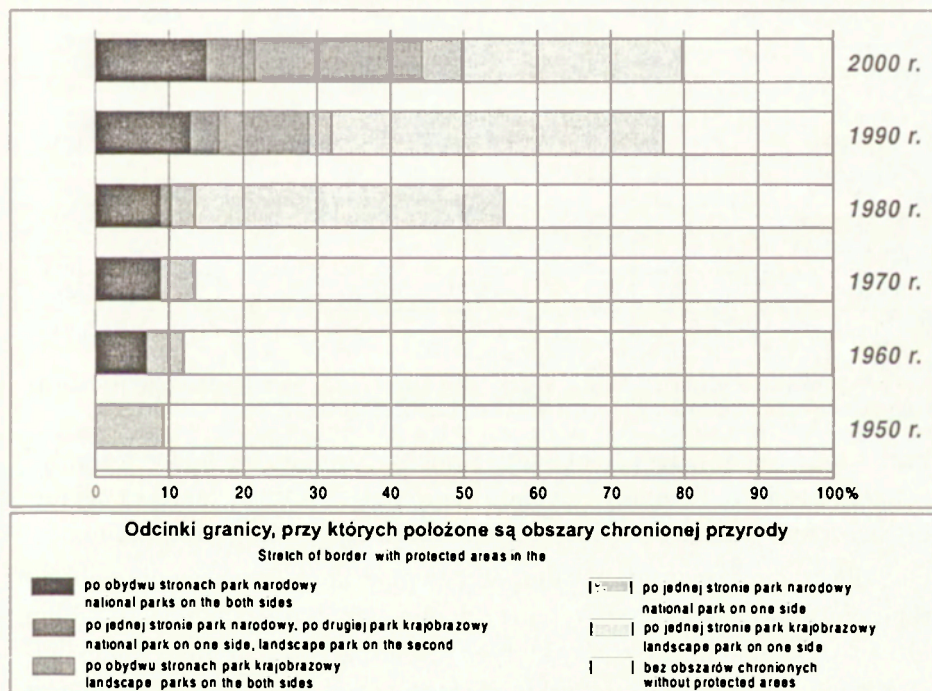
Rycina 10 uwidacznia jak bardzo zwiększył się odcinek granicy, z którym sąsiadują parki narodowe i krajobrazowe. Należy również zwrócić uwagę na zmiany jakościowe. Z granicą polsko-słowacką parki narodowe i krajobrazowe w 2000 r. sąsiadowały na odcinku 419,9 km, co stanowi 79,6% długości granicy. Łącznie z otulinami długość ta wynosi 453,2 km, co stanowi 87,5% długości granicy. Żadna inna z polskich granic nie sąsiaduje na tak znacznej długości z obszarami chronionymi, podobnie jak w przypadku granic słowackich. Warto również podkreślić, że na odcinku 228,2 km, co stanowi 43,3% ogólnej długości granicy przedziela ona leżące po obydwu jej stronach parki narodowe lub krajobrazowe. Tak więc blisko połowa granicy tworzy sztuczną barierę w ochronie przyrody. Obserwując zmiany, jakie nastąpiły w latach 1950–1999 należy stwierdzić, że następuje stały wzrost obszarów prawnie chronionej przyrody leżących w bezpośrednim sąsiedztwie granicy państwa. Największy wzrost nastąpił w latach 1970–1980 oraz 1980–1990. W obu przypadkach blisko dwukrotnie. Spowodowane to było m.in. wprowadzeniem w tym okresie w obydwu państwach nowej formy ochrony krajobrazu – parków krajobrazowych – które utworzono także przy granicy polsko-słowackiej. Wyraźnie rośnie również długość odcinka granicy, który przedziela parki narodowe i krajobrazowe. Największy wzrost nastąpił w latach 1970–1980 – 2,3 raza, oraz w latach 1980–1990 – niemal 3-krotnie. Granica polsko-słowacka w znacznej części przedziela obszary tej samej rangi. Leżące po obydwu stronach parki krajobrazowe przedziela granica o długości 114,4 km (21,7% długości granicy), parki narodowe – 80,8 km (analogicznie 15,3%). Natomiast odcinki granicy przecinającej z jednej strony park narodowy, a z drugiej krajobrazowy liczą zaledwie 33 km (6,3% długości granicy). Świadczyć to może o podobnym rozumieniu atrakcji przyrodniczych przez obydwie strony. Są to również efekty współpracy pomiędzy stroną polską i słowacką, dzięki której zmienia się rangę poszczególnych obszarów, często dostosowując do formy ochrony po drugiej stronie granicy. Przykładem może być prze-



Tabela 11. Procentowy udział parków narodowych i krajobrazowych bezpośrednio sąsiadujących z granicą polsko-słowacką

Sąsiedztwo	1950		1960		1970		1980		1990		2000	
	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
PN/PN	0	0,0	37,4	7,1	46,5	8,8	46,5	8,8	69	13,1	80,8	15,3
PN/PK	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7,4	1,4	19,2	3,6	33	6,3
PK/PK	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	61,6	11,7	114,4	21,7
PN	47,4	9,0	27,3	5,2	24,9	4,7	17,5	3,3	18	3,4	34	6,4
PK	0	0,0	0	0,00	0	0,0	217,4	41,2	238,5	45,2	157,7	29,9
Bez parków	480	91,0	462,7	87,7	456	86,5	238,6	45,2	121,1	23,0	107,5	20,4
Łącznie	527,4	100,0	527,4	100,0	527,4	100,0	527,4	100,0	527,4	100,0	527,4	100,0
Parki po 2 stronach granicy	0	0,0	37,4	7,1	46,5	8,8	53,9	9,3	149,8	28,4	228,2	43,3

PN/PN – parki narodowe po obydwu stronach granicy; PN/PK – po jednej stronie granicy park narodowy, po drugiej park krajobrazowy; PK/PK – po obydwu stronach granicy parki krajobrazowe; PN – park narodowy po jednej stronie granicy; PK – park krajobrazowy po jednej stronie granicy. Opracowanie własne



Ryc. 10. Procentowy udział parków narodowych i krajobrazowych bezpośrednio sąsiadujących z granicą polsko-słowacką w latach 1950–2000

Percentage of national parks and landscape parks directly neighbouring with polish-slovak border in 1950–2000

Tabela 12. Rezerваты przyrody bezpośrednio sąsiadujące z granicą polsko-słowacką (poza parkami narodowymi)

Mezoregion	Rezerwat	Kraj	Długość odcinka granicznego (m)	Wysokość maksymalna (m n.p.m.)	Wysokość minimalna (m n.p.m.)	Powierzchnia (ha)	Rok utworzenia
Beskid Żywiecki*	Wielka Racza	S	3 400	1 236	940	313,0	1976
	Śrubita	P	1 800	1 140	1 010	25,0	1957
	Wychylowskie Skąły	S	200	1 100	1 090	26,7	1983
	Oszast	P	2 800	1 155	940	48,8	1971
	Pod Rysianką	P	950	1 216	1 180	27,5	1970
	Piłsko	S	3 950	1 542	1 220	809,0	1967
	Piłsko	P	2 000	1 542	1 160	15,4	1971
	Babia Góra	S	5 800	1 725	1 160	530,0	1974
K O-N	Za Jeleśnią	S	4 200	654	601	b.d.	b.d.
	Sośnina	S	1 900	710	707	161,0	1974
P SG	Małe Jeziora	S	200	930	925	7,1	1984
	Wielkie Osturniańskie	S	900	960	900	48,8	1984
Pieńiny	Przel. Leśnickiego Potoku	S	1 900	704	435	29,5	1967
	Wysokie Skąły	P	600	1 050	970	10,9	1961
B N ski	Zródła Jasiółki	P	9 000	848	675	1585,0	1994
	Haburskie Rasclnisko	S	300	690	686	1,3	1981
	Palotska Jedlina	S	2 000	696	660	157,0	1982
Bieszczady Zachodnie	Beskyd	S	1 200	800	790	49,4	1981
	Szipkowa	S	3 000	1 003	797	156,0	1993
	Plasa	S	3 100	1 163	1 037	111,0	1967
	Jaraba Skala	S	4 800	1 189	1 080	360,0	1993
	U Żródeł Solinki	P	2 000	1 208	1030	345,5	1958
	Stużica	S	4 300	1 221	1071	761,0	1965
	Wetlina	P	3 000	1 000	906	99,5	1958

P – Polska, S – Słowacja, K O-N. – Kotlina Orawsko-Nowotarska; P SG – Pogórze Spisko-Gubałowskie, b.d. – brak danych. Opracowanie własne.

\* W przypadku mezoregionu Beskid Żywiecki wzięto pod uwagę dokładniejszy jego podział na mikroregiony, zaproponowany przez J. Kondrackiego (1996).

kształcenie wschodniej części Parku Krajobrazowego „Wychodne Karpaty” w Park Narodowy Połoniny – dostosowanie tego obszaru do takiej samej formy ochrony po stronie polskiej – Bieszczadzkiego Parku Narodowego.

Stale zmniejsza się odsetek długości granicy, który nie sąsiaduje z obszarami chronionymi. W 2001 r. takie odcinki stanowiły zaledwie 107,5 km (20,4%). Odcinki granicy, przy których nie ma parków narodowych lub krajobrazowych są zazwyczaj krótkie. Poczynając od zachodu pierwszym jest odcinek pomiędzy punktem, w którym zbiegają się granice Polski, Słowacji i Czech a Żywieckim Parkiem Krajobrazowym i P.K. Kysuce (Beskidy). Odcinek ten ma 13,4 km długości. Jest to mało atrakcyjny przyrodniczo



i znacznie przekształcony przez człowieka obszar Pogórza Jablunkowskiego (Słowacja) i Beskidu Śląskiego (Polska). Kolejny odcinek granicy pomiędzy Parkiem Krajobrazowym Górna Orawa a Tatrzańskim Parkiem Narodowym ma zaledwie 3,6 km długości. Następne dwa odcinki rozciągają się na południowy-zachód od Pienińskiego Parku Narodowego. Pierwszy z nich sąsiaduje bezpośrednio z otulinami Tatrzańskiego i Pienińskiego Parku Narodowego i ma długość 26,2 km. Drugi, niewielki odcinek, leżący dalej na wschód od pierwszego, liczy 3,2 km. Odcinek ten może zostać skrócony, jeżeli zostanie powołany planowany Spiski Park Krajobrazowy (Denisiuk 1995). Na wschód od Pienin znajduje się kolejny odcinek o długości zaledwie 9,2 km, który sąsiaduje z otuliną Pienińskiego Parku Narodowego. Najdalej na wschód leżący odcinek granicy w bezpośrednim sąsiedztwie, którego nie utworzono żadnego obszaru chronionego. Rozciąga się on pomiędzy Popradzkim Parkiem Krajobrazowym a Magurskim Parkiem Narodowym. Jest to najdłuższy tego typu fragment granicy (52,1 km) i zarazem najmniej atrakcyjny obszar Beskidu Niskiego i Beskidu Sądeckiego.

Jak wcześniej wspomniano przy granicy polsko-słowackiej skoncentrowane są także ostoje przyrody chronione w rezerwach przyrody (tab. 12).

Bezpośrednio do granicy polsko-słowackiej przylega 36 rezerwatów przyrody. Po stronie polskiej znajduje się 13, po słowackiej – 23. Jedenaście słowackich rezerwatów przyrody ma swoje odpowiedniki po stronie polskiej, z czego ponad połowa (sześć) znajduje się w Tatrach. Z polskich rezerwatów przyrody 8 ma swoje odpowiedniki po słowackiej stronie. Różnica w ich liczbie bierze się stąd, że w polskiej części Tatr są dwa rezerваты, a w słowackiej sześć mniejszych.

Długość granicy sąsiadującej z rezerwatami z polskiej strony wynosi 81,8 km, ze słowackiej – 93,4 km. Na długości 50,7 km rezerваты są przedzielone granicą. Zdecydowana większość rezerwatów granicznych znajduje się na terenach parków narodowych.

Jednorodnie przyrodniczo obszary przedzielone granicą państwa powinny tworzyć całość i być wspólnie chronione. Wspólna ochrona, współpraca transgraniczna a także tworzone transgraniczne obszary chronione wpływają na tworzenie i zacieśnianie więzi transgranicznych. Ma to ogromne znaczenie dla społeczności lokalnych, a także dla samej przyrody, która dzięki tym działaniom jest lepiej chroniona i ma większą szansę przetrwać w jak najmniej zmienionym stopniu dla przyszłych pokoleń.

#### 4.3.2. ROZMIESZCZENIE OBSZARÓW CHRONIONYCH NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM W MEZOREGIONACH FIZYCZNOGEOGRAFICZNYCH

Niemal wszystkie cenne i ważne przyrodniczo obszary pogranicza objęte są ochroną prawną. Za najcenniejsze obszary na pograniczu należy uznać: Tatry, Pieniny, Bieszczady i Babią Górę, oraz Słowacki Raj, Niżne Tatry, Małą Fatrę a także Gorce i Beskid Niski.

Jedynym mezoregionem całkowicie objętym prawną ochroną przyrody i to w stopniu najwyższym — park narodowy — są Tatry Wysokie (tab. 13). Niemal w całości objęte są ochroną Tatry Zachodnie (91,5% powierzchni mezoregionu). W czternastu mezoregionach ponad połowa ich obszaru jest objęta ochroną prawną. Sześć z nich to mezoregiony przecięte granicą państwa. Świadczy to o dużym znaczeniu tych obszarów. Wysoki odsetek obszarów chronionych w mezoregionach przeciętych granicą występuje poza Tatrami, na Działach Orawskich oraz w Beskidach: Żywiecko-Orawskim, Sądeckim, a także w Bieszczadach Zachodnich.

O ile wielkość powierzchni objętej ochroną w mezoregionach fizycznogeograficznych leżących na obszarze jednego kraju, zależy od decyzji władz jednego państwa, to w przypadku mezoregionów granicznych wpływ mają decyzje obustronne. Wysoki odsetek obszarów chronionych w Beskidzie Są-

Tabela 13. Udział powierzchni prawnie chronionej przyrody w poszczególnych mezoregionach, przez które przebiega granica polsko-słowacka

Mezoregion	Powierzchnia ogółem w km <sup>2</sup>	Powierzchnia obszarów chronionych w km <sup>2</sup>	Udział obszarów chronionych w %	W tym powierzchnia parków narodowych w km <sup>2</sup>	Udział parków narodowych w %
Tatry Wysokie	310	310,0	100,0	310,0	100,0
Tatry Zachodnie	438	400,8	91,5	400,8	91,5
Działy Orawskie <sup>1</sup>	479	379,7	79,3	0,0	0,0
Beskid Żywiecko-Orawski <sup>1</sup>	855	583,1	68,2	0,0	0,0
Beskid Sądecki	873	556,6	63,8	0,0	0,0
Beskid Śląski	654	396,3	60,6	0,0	0,0
Bieszczady Zachodnie	2 535 (3 259)	1513,0	59,7	578,4	22,8
Rów Podtatrzański	135	57,0	42,2	57	42,2
Pasma Babiogórskie <sup>1</sup>	241	81,3	33,7	33,9	14,1
Beskid Niski	2 905	619,0	21,3	199,6	6,9
Kotlina Orawsko-Nowotarska	769	148,7	19,3	0,0	0,0
Pieniny	244	44,7	18,3	44,7	18,3
Kotlina Podtatrzańska	1 340	175,5	13,1	168,5	12,6
Pogórze Spisko-Gubałowskie	980	91,2	9,3	76,8	7,8

<sup>1</sup>w przypadku mezoregionu Beskid Żywiecki wzięto pod uwagę dokładniejszy jego podział na mikroregiony, zaproponowany przez J. Kondrackiego (1996).

Źródło: opracowanie własne; podział fizycznogeograficzny według J. Kondrackiego (1989, 1996)



deckim i na Działach Orawskich byłby wyższy gdyby sąsiedni kraj, w pierwszym przypadku Słowacja, w drugim Polska, objęły stosownymi uchwałami obszar tych gór leżący na ich terytorium.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że cenny przyrodniczo obszar Pasma Babiogórskiego z Rezerwatem Biosfery „Babia Góra” objęty jest ochroną tylko na obszarze nieznacznie przekraczającym 1/3 jego powierzchni. Wiąże się to z małą powierzchnią polskiego Parku Narodowego Babia Góra (zajmującego tylko 14,1% pow. mezoregionu). Również należy podkreślić, zbyt niską rangę obszaru po słowackiej stronie – park krajobrazowy. Po stronie polskiej planuje się jednak znaczne powiększenie obszarów chronionych. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku rezerwatów przyrody (tab. 14).

Niski odsetek obszarów chronionych występuje w Pieninach – zaledwie 18,3% ogólnej powierzchni tych gór. Jednakże tereny wyłączone z ochrony, są mocno przekształcone przez wielowiekową działalność człowieka. Okazuje się, że najbardziej atrakcyjne i najcenniejsze przyrodniczo obszary Pienin skupiają się w najbliższym sąsiedztwie granicy państw. Ekspansja człowieka na ten obszar, nie stanowiący przecież większej bariery, była tak silna, że musiano podjąć zdecydowane kroki w celu zachowania tych fragmentów, które jeszcze nie uległy zniszczeniu. Być może dlatego dość wcześnie udało się objąć ochroną prawną obszar Pienin sąsiadujący z przełomem Dunajca i sam przełom.

Sama ochrona przez jedną ze stron obecnie już nie wystarcza. Osią współpracy w dziedzinie ochrony przyrody i krajobrazu jest strefa leżąca w bliskim sąsiedztwie granicy państwa.

Tabela 14. Długość odcinków granicy sąsiadujących z rezerwatami przyrody

Mezoregiony	polskie		słowackie		po dwóch stronach granicy	
	długość w km	udział w %	długość w km	udział w %	długość w km	udział w %
Beskid Żywiecki	12,8	15,6	13,4	14,3	5,7	11,2
w tym Babiogórski P.N.	5,2	6,4	0,0	0,0	4,0	7,9
Kotlina Orawsko-Nowotarska	0,0	0	6,1	6,5	0,0	0,0
Tatry (Tatrzański P.N.)	47,6	58,2	46,9	50,2	33,2	65,5
Pogórze Spisko-Gubałowskie	0,0	0	1,1	1,2	0,0	0,0
Pieniny	7,4	9,1	7,2	7,7	0,0	0,0
w tym Pieniński P.N.	6,8	8,3	7,2	7,7	5,5	10,8
Beskid Niski	9,0	11,0	3,5	3,7	0,3	0,6
Bieszczady (Bieszczadzki P.N.; P.N. Poloniny)	5,0	6,1	15,2	16,3	2,0	3,9
<b>RAZEM</b>	<b>81,8</b>	<b>100,0</b>	<b>93,4</b>	<b>100,0</b>	<b>50,7</b>	<b>100,0</b>
w tym w parkach narodowych	64,6	79,0	69,3	74,2	40,7	80,3
w tym poza parkami narodowymi	17,2	21,0	24,1	25,8	10,0	19,7

#### 4.4. KSZTAŁTOWANIE SIĘ WIĘZI TRANSGRANICZNYCH W DZIEDZINIE OCHRONY PRZYRODY W LATACH 90.

Niezwykle atrakcyjne obszary górskie, które zostały przez człowieka podzielone granicą, są na szczęście, w przypadku pogranicza polsko-słowackiego coraz intensywniej chronione. Stale powstają nowe obszary prawnie chronionej przyrody. Istniejące otrzymują wyższą rangę znaczenia. Coraz więcej czynionych jest kroków by wspólnie chronić te obszary, stworzono międzynarodowe rezerwy biosfery. Pozostałe parki narodowe coraz częściej traktowane są jako jednorodny organizm, niezależnie od dzielącej go granicy państwowej. Dyrekcje i pracownicy parków narodowych oraz krajobrazowych nawiązują współpracę z sąsiadującymi jednostkami, co przyczynia się do lepszej i skuteczniejszej ochrony przyrody.

Wspólna ochrona i ścisła współpraca dotyczy przede wszystkim obszarów sąsiadujących ze sobą. Jednak inne rodzaje współpracy, wymiana myśli, doświadczeń itp. może następować pomiędzy obszarami położonymi w dalszej odległości<sup>12</sup>.

Specyfika pogranicza i przestrzenne formy ochrony przyrody wpływają na fakt kształtowania się wyodrębnionych obszarów. Można spróbować wydzielić obszary, na których zacieśniania jest współpraca transgraniczna. Taką próbę przedstawiła m.in. D. Ptaszycka-Jackowska (1994). Wyodrębniła ona 6 rejonów: Zachodnio-beskidzki (od Zwardonia po Orawę), Tatry, Pieniny, Popradzki, Beskidu Niskiego, Bieszczady – Karpaty Wschodnie.

Z tym podziałem można się zgodzić – jest to jednak podział teoretyczny. Rozpatrując transgraniczną ochronę przyrody i współpracę na pograniczu polsko-słowackim w aspekcie zmian w czasie można wysnuć nieco inne wnioski. Pierwszym nasuwającym się spostrzeżeniem jest to, iż przestrzenny podział i zasięg poszczególnych regionów ulegał zmianom. Zanim jednak będzie można spróbować wyznaczyć poszczególne regiony, należy dokonać analizy współpracy transgranicznej.

W okresie przedwojennym, (o czym wspomniano w rozdziale 4.1), głównym regionem współpracy były Pieniny i Tatry. Próbowano również objąć obustronną współpracą rejon Babiej Góry. Po zakończeniu II wojny światowej ponownie wiodącymi regionami obustronnej współpracy i tworzenia obszarów chronionych były Tatry i Pieniny. Nie udawała się ta współpraca i nie zauważano wielu problemów w przypadku Babiej Góry.

---

<sup>12</sup> Najlepszym przykładem jest współpraca dyrekcji Parku Narodowego Słowacki *Raj* i Zespołu Jurajskich Parków Krajobrazowych.



Niemal do końca lat 80. współpraca, i to znacznie ograniczona, dotyczyła Tatr i utworzonych na ich obszarze Tatrzańskich parków narodowych.

Dopiero w latach 90. nastąpiła szersza współpraca pomiędzy przeciętymi granicą państwową obszarami prawnie chronionej przyrody. Do roku 1999 współpraca transgraniczna w tej dziedzinie wykształciła się w czterech obszarach, a więzi transgraniczne stale się kształtują. Można wyróżnić następujące regiony:

- Beskidu Wysokiego; Żywiecki (Żywiecko-Orawski),
- Tatrzański,
- Pieniński,
- Wschodniobeskidzki.

Należy podkreślić, że w proponowanym przez D. Ptaszycką-Jackowską (1994) rejonie Popradzkim, nie ma dotychczas (2003 r.) obszarów chronionych po obydwu stronach granicy. Strona słowacka nie zdecydowała się na utworzenie takiego obszaru, a co za tym idzie współpraca jest niezwykle utrudniona. Polski projekt utworzenia międzynarodowego parku krajobrazowego, obejmującego tereny po polskiej i słowackiej stronie, który zrodził się podczas opracowania planu ochrony Popradzkiego Parku Krajobrazowego już na wstępie okazał się nie do zrealizowania. Proponowany przez Słowaków system ochrony przyrody, niestety nie uwzględnia istnienia po stronie polskiej Popradzkiego Parku Krajobrazowego, a ewentualne stworzenie strefy ochronnej Popradu może tylko częściowo problem rozwiązać. Nie można więc wyodrębnić tego obszaru jako jednostki transgranicznej, gdyż faktycznie taka nie istnieje.

Obszar Beskidu Niskiego i Bieszczadów należy rozpatrywać łącznie, gdyż po stronie polskiej istnieje Zespół Karpackich Parków Krajobrazowych obejmujący obszary Beskidu Niskiego i Bieszczad Zachodnich. Po stronie słowackiej również wspólną ochroną objęte są obydwa te pasma górskie. Kształtuje się zwarty obszar transgranicznej ochrony, który również obejmuje obydwa pasma górskie.

Poniżej zostanie przeprowadzona analiza współpracy i tworzenia się więzi transgranicznych w wydzielonych regionach, poczynając od zachodu po wschód.

## 4.4.1. REJON BESKIDU WYSOKIEGO

Obszar ten znajduje się w zachodniej części pogranicza polsko-słowackiego. Ochrona przyrody w tej części pogranicza rozpoczęła się stosunkowo niedawno. Najwcześniej objęto ochroną Babią Górę po stronie polskiej. Parki krajobrazowe powoływano od 1979 r.

Najcenniejszym przyrodniczo obszarem tej części pogranicza jest rejon Babiej Góry – najwyższego masywu całych Beskidów Zachodnich. Głównie ze względu na modelowe wykształcenie pięter roślinno-klimatycznych należąca do Polski część góry od 1977 r. tworzy Babiogórski Rezerwat Biosfery. W celu ochrony tych niezaprzeczalnych walorów przyrodniczych co najmniej od lat 30. czynione są próby objęcia ochroną Babiej Góry, po obydwu stronach granicy. Jednak te kilkudziesięcioletnie starania nie doprowadziły (2003 r.) do wytworzenia transgranicznego parku narodowego. Strona słowacka nie utworzyła bowiem na swoim terytorium odpowiednika Babiogórskiego Parku Narodowego.

Po słowackiej stronie Babiej Góry po II wojnie światowej trwała intensywna gospodarka pasterska i leśna. W latach 60. po stronie polskiej, która była objęta prawną ochroną, kosodrzewina zajmowała 85% powierzchni powyżej górnej granicy lasu, zaś po słowackiej zaledwie 20% (Pawłowski 1964). Wspólna ochrona Babiej Góry była coraz bardziej potrzebna, ale strona słowacka zdecydowała się jedynie na utworzenie w 1956 r., po swojej stronie, rezerwatu przyrody „Kotlina pod Babią Górą” obejmującego jednak niewielkie fragmenty zbiorowisk roślinnych leżących powyżej górnej granicy lasu. W latach 50. i 60. niejednokrotnie zdarzało się, że stada wołów i owiec z Rabczyc i Polhory przechodziły na polską stronę i niszczyły roślinność w rezerwach ścisłych (Pawłowski 1964). Pierwszym krokiem w dalszym zabezpieczeniu przyrodniczych walorów Pasma Babiogórskiego było wstrzymanie w jesieni 1972 r. wypasu owiec na słowackiej stronie góry (Czerwieńcowie 1974). Strona polska wielokrotnie próbowała przekonać Słowaków o potrzebie powołania po stronie słowackiej rezerwatu ścisłego albo parku narodowego. Zarząd Babiogórskiego Parku Narodowego w roku 1963 przesłał do Konserwatora Przyrody w Bańskiej Bystrzycy propozycję utworzenia rezerwatu ścisłego obejmującego pas górnej granicy lasu i obszar powyżej niej o powierzchni 245 ha, a także rezerwatu częściowego w drzewostanie górnoreglowym o powierzchni 285 ha (Pawłowski 1964). Rezerwat po stronie słowackiej Babiej Góry powstał dopiero w 1974 r. Ma on powierzchnię 530 ha, a więc odpowiadającą polskim sugestiom. Jednak nie udało się podnieść jego rangi. Wspólna granica rezerwatów ścisłych po obydwu stronach granicy ma 4 km (obliczenia własne). <http://rcin.org.pl>



Obszar Babiej Góry powinien być otoczony najwyższą formą ochrony i stać się Międzynarodowym Rezerwatem Biosfery, a tym samym jądrem współpracy transgranicznej w omawianym regionie pogranicza.

Pozostałe cenniejsze przyrodniczo obszary są chronione w rezerwach przyrody. Poza rezerwatami na Babiej Górze w rejonie Beskidu Żywieckiego bezpośrednio do granicy państwa przylega 7 rezerwatów przyrody (4 po stronie polskiej, 3 po słowackiej). Poza Babią Górą, jedynie na Pilsku znajdują się rezerваты sąsiadujące z obydwu stron granicy. Pozostałe nie mają odpowiedników po stronie sąsiedniego państwa (tab. 12).

Obecnie system ochrony przyrody w tej części pogranicza opiera się, poza Babiogórskim Parkiem Narodowym, na trzech parkach krajobrazowych, które powstawały w okresie 1979–1986. Pod koniec lat 80. coraz częściej wspomniano o potrzebie wspólnego rozwiązywania problemów ekologicznych na pograniczu wówczas polsko-czechosłowackim. Niezwykle istotnym problemem jest porządkowanie gospodarki odpadami, gospodarki wodno-ściekowej, oraz zanieczyszczenie powietrza głównie związkami siarki i azotu. Pod koniec lat 80. zmiany polityczne wspomogły ożywienie chęci podjęcia współpracy w dziedzinie ochrony przyrody. Pierwszym krokiem było spotkanie przedstawicieli organizacji zajmujących się ochroną środowiska naturalnego ze strony polskiej i czechosłowackiej na Wielkiej Racy w 1989 r. Pierwsze oficjalne spotkanie odbyło się 22 kwietnia 1990 r. w miejscowości, leżącej najbliżej zbiegu granic Polski, Czech i Słowacji – we Hrcawie. Już na pierwszym spotkaniu stwierdzono, że największym zagrożeniem dla przyrody Beskidów są emisje zanieczyszczeń z ośrodków przemysłowych: Ostrawy, Trzyńca, Katowic i Bielska-Białej, a także znaczne zanieczyszczenie lasów. Spotkania przedstawicieli instytucji działających na rzecz ochrony przyrody w tym regionie odbywały się corocznie, a w czerwcu 1999 r. miały miejsce po raz dziesiąty. Spotkania te były połączone z bogatymi merytorycznie konferencjami, a po każdej sesji podsumowywano wnioski i wnoszono nowe elementy do wspólnej ochrony obszarów przygranicznych. Szczególnie ważną była piąta konferencja w 1994 r., na której przyjęto deklarację adresowaną do ministerstw spraw zagranicznych trzech państw m.in. o potrzebie utworzenia przejść granicznych dla małego ruchu, ułatwiających działania w dziedzinie ochrony przyrody, turystyki i sportu. Najważniejszymi postanowieniami dotyczącymi działań na rzecz zachowania środowiska przyrodniczego i jego ochrony były:

– zmniejszenie zanieczyszczeń pyłowych i gazowych z okręgów przemysłowych otaczających Beskidy,

- zmniejszenie zanieczyszczeń wód, przez odpady przemysłowe i komunalne,

- ochrona przed erozją,

- likwidacja wszystkich rodzajów odpadów,

- ujednoczenie gospodarki leśnej i hodowlanej,

- optymalne wykorzystanie potencjału Beskidów do rozwoju turystyki.

Na tej, piątej konferencji, była również powołana Międzynarodowa Komisja ds. Ochrony Beskidów, w której mieli uczestniczyć przedstawiciele środowisk zajmujących się ochroną przyrody w trzech państwach – Polsce, Słowacji i Czechach. Postanowiono również przygotować kompleksowy projekt dotyczący międzynarodowej ochrony przyrody Beskidów, będący początkowym etapem do utworzenia transgranicznego obszaru współpracy w dziedzinie ochrony przyrody.

Od 1989 r. kształtują się również więzi transgraniczne pomiędzy dyrekcjami i pracownikami parków. Od tego roku istnieje współpraca pomiędzy Parkiem Krajobrazowym Górna Orava, ze strony słowackiej z polskimi: Babiogórskim Parkiem Narodowym i Żywieckim Parkiem Krajobrazowym. Dyrekcje i pracownicy tych parków spotykają się ze sobą 2–3-krotnie każdego roku (informacje z ChKO Horna Orava 1999). Współpraca polega na wymianie materiałów i wzajemnego informowania o problematyce ochrony przygranicznej części Beskidów i Kotliny Orawskiej.

Park Krajobrazowy Kysuce współpracuje z Żywieckim Parkiem Krajobrazowym od 1990 r. Nie ma jednak między tymi parkami oficjalnej współpracy transgranicznej. Nasiliła się ona od lat 1994–1995. Dyrekcje parków wymieniają między sobą mapy i materiały informacyjne. ChKO Kysuce otrzymał plan ochrony Żywieckiego P.K. (informacje z ChKO Kysuce 1999).

W celu nawiązania i poszerzenia współpracy w dziedzinie ochrony przyrody powołano m.in. Polsko-Słowackie Stowarzyszenie Gmin Beskidzkich (por. rozdz. 8). W utworzonym w lutym 2000 r. Euroregionie „Beskidy” ochrona przyrody ma mieć pierwszoplanowe znaczenie.

Najważniejsze elementy dotyczące transgranicznej ochrony przyrody oraz zachowania i kształtowania środowiska naturalnego zebrano w sześciu punktach:

1) Wydawnictwa, publikacje:

a) przygotowanie bibliografii wydawnictw o przyrodzie Beskidów, publikowanych w Słowacji, Czechach, Polsce,

b) przygotowanie mapy Beskidów z zaznaczeniem obszarów prawnie chronionej przyrody,



c) wydanie wspólnej publikacji „Ochrona przyrody Beskidów” (informacje z ChKO Horna Orava 1999).

## 2) Ochrona powietrza:

- a) skatalogowanie źródeł emisji szkodliwych substancji w poszczególnych regionach,
- b) pozyskanie informacji o możliwościach eliminacji szkodliwych emisji przez poszczególnych producentów,
- c) wymiana informacji o zagrożonych miejscach w Beskidach.

## 3) Ochrona wód:

- a) zestawienie największych źródeł zanieczyszczeń wodnych cieków: Kysuca, Orawa (Słowacja), Olza, Beczwa, Ostrawica (Czechy) oraz Olza, Wisła, Soła, Biała (Polska) i próba ich eliminacji (m.in. budowanie oczyszczalni),
- b) wykorzystanie jezior zaporowych do celów rekreacji;

## 4) Ochrona lasów:

- a) zestawienie zachowanych cennych obszarów leśnych ekosystemów na obszarze Beskidów

## 5) Zachowanie bioróżnorodności:

- a) zestawienie cennych przyrodniczo ekosystemów;

## 6) Edukacja ekologiczna:

- a) organizowanie wspólnych spotkań nauczycieli i osób poruszających tematy edukacji ekologicznej,
- b) organizowanie wspólnych wystaw prac dotyczących ochrony przyrody,
- c) organizowanie wspólnych obozów młodych obrońców środowiska naturalnego,
- d) organizowanie konferencji dotyczących wspólnej ochrony przyrody.

Zachodnia część pogranicza polsko-słowackiego jest obszarem, na którym tworzą się więzi transgraniczne, głównie pomiędzy dyrekcjami oraz pracownikami parków krajobrazowych i parku narodowego, a także pomiędzy organizacjami zajmującymi się ochroną przyrody. Do takich organizacji należą przede wszystkim: Słowacki Związek Ochrony Przyrody i Krajobrazu (SZOPK), Liga Ochrony Przyrody w Bielsku-Białej (informacje z ChKO Kysuce 1999). Współpraca koncentruje się na wymianie myśli i projektów. Organizowane są wspólne konferencje oraz spotkania związane z ochroną przyrody i edukacją ekologiczną. Spotkania mają charakter cykliczny. Jednak nie można raczej jeszcze dopatrywać się transgranicznego regionu chronionego, a raczej obszaru, który jest objęty wymianą doświadczeń i informacji. Obszar transgranicznej ochrony może zostać stworzony najwcześniej za kilka lat.

Wydaje się, że są co najmniej dwie możliwe granice obszarów objętych współpracą, które mogą się w tej części pogranicza wytworzyć. Pierwsza z nich to ścisła współpraca obszarów chronionych bezpośrednio stykających się z granicą polsko-słowacką (tab. 15). Tak wyznaczony obszar ma powierzchnię 1325,5 km<sup>2</sup> i obejmuje tereny sąsiadujące z granicą stanowiące najcenniejsze przyrodniczo i najlepiej zachowane tereny Beskidu Żywieckiego.

Druga możliwość obejmować może obszar znacznie szerszy. Wówczas taki obszar, poza wymienionymi w tabeli 15. obejmowałby Parki Krajobrazowe: Beskidu Śląskiego, Beskidu Małego, drugą część ChKO Kysuce oraz obszary po czeskiej stronie.

Są oczywiście i inne warianty, które zależą m.in. od decyzji władz państwowych dotyczących powoływania nowych obszarów chronionych, np. Orawskiego Parku Narodowego po stronie polskiej. Wówczas cały ten obszar mógłby zostać znacznie powiększony o najcenniejsze obszary torfowisk Kotliny Orawsko-Nowotarskiej.

Tabela 15. Obszary objęte ochroną prawną w rejonie Beskidu Żywieckiego

Nazwa parku	Kraj	Rok utworzenia	Powierzchnia (w ha)
Babiogórski PN	Polska	1954	3 392
Horna Orava PK	Słowacja	1979	70 332
Kysuce (Beskidy) PK	Słowacja	1984	22 960 <sup>1</sup>
Zywiecki PK	Polska	1986	35 870
Razem			132 554

<sup>1</sup> powierzchnia części parku, która przylega do polskiej granicy

#### 4.4.2. REJON TATRZAŃSKI

Chociaż oficjalne funkcjonowanie parków narodowych w Tatrach datuje się od lat 40. i 50. XX wieku, to wspólne (polsko-słowackie) działania na rzecz ich ochrony rozpoczęły się jeszcze w XIX stuleciu. Ścisła współpraca pomiędzy dyrekcjami tatrzańskich parków narodowych (polskiego i słowackiego) datuje się od chwili ich powołania. Przedstawiciele Rad Naukowych i dyrekcje parków spotkały się po raz pierwszy na oficjalnym spotkaniu w marcu 1957 r. w Krakowie (Niedzielski, Jakuczun 1980). Od tego momentu spotkania takie organizowano rokrocznie, natomiast spotkania robocze były znacznie częstsze. Najważniejszymi sprawami, które poruszano w celu wspólnej ochrony Tatr było:



- dążenie strony polskiej do objęcia ochroną prawną słowackiej części Tatr Zachodnich,
- prowadzenie wspólnych badań naukowych (dotyczących m.in. poszczególnych elementów i cech środowiska przyrodniczego, chłonności obszaru Tatr dla ruchu turystycznego i rekreacji),,
- gospodarka leśna (zwalczanie szkodników, m.in. kornik drukarz, sprawa usuwania wiatrołomów, wymiana doświadczeń w zakresie prac zalesieniowych i szkółkarstwa leśnego),
- inwentaryzacja zwierząt chronionych (m.in. wspólne liczenie kozic);
- wspólne uzgadnianie tematyki i merytorycznej opieki nad muzeami przyrodniczymi,
- uzgodnienia o zasięgu rezerwatów przyrody, zwłaszcza sąsiadujących z granicą państwa,
- konsultacje dotyczące koncepcji planów zagospodarowania,
- wspólne rozwiązywanie problemów związanych z turystyką – zwłaszcza z nadmiernym ruchem turystycznym.

Niezwykle ważnym wspólnym działaniem jest już od wielu lat wyeliminowanie masowego ruchu samochodowego, szczególnie o charakterze tranzytowym z przejścia granicznego Łysa Polana–Jaworzyna i próba skierowania go do przejścia granicznego w Jurgowie–Podspadach.

Oficjalną współpracę pomiędzy obydwooma parkami nawiązano na mocy porozumienia z dnia 16 sierpnia 1988 r., zawartego pomiędzy dyrektorami obu parków<sup>13</sup>. Podjęto się realizacji 15 zadań (w latach 1989–1990), z których tylko kilka zostało realizowanych. Były to:

- coroczne akcje liczenia kozic,
- pomoc organizacyjna TPN dla TANAP-u w sprawie naboru robotników ze strony polskiej, do prac leśnych po stronie słowackiej,
- opracowanie dokumentacji umożliwiającej uznanie parków w Tatrach jako transgranicznego rezerwatu biosfery,
- wymiana informacji w zakresie badań nad wpływem zanieczyszczeń powietrza na lasy,
- wymiana wydawnictw własnych,
- przeprowadzenie uzgodnień w sprawie szlaków turystycznych biegnących wzdłuż granicy.

<sup>13</sup> Informacje związane ze współpracą w latach 90. przedstawiane są dzięki materiałom otrzymanym od pracowników obydwu parków. Wykorzystano informacje od dr. Pawła Skawińskiego i Ing. Tomaša Vančury.

Nowe porozumienie o współpracy pomiędzy dyrekcjami obydwu parków w latach 1991–1995 podpisano w dniu 15 kwietnia 1991 r. Od roku 1991 organizowano konferencje naukowe w ramach Asocjacji Karpackich Parków Narodowych (ACANAP) do której należą zarówno TPN, jak i TANAP. W latach 1991–1995 były realizowane następujące wspólne zadania:

- przygotowanie i złożenie w Krajowych Komitetach MAB wniosków nominacyjnych rezerwatu biosfery,
- ujednoczenie metodyki oraz realizacja wspólnego monitoringu skażeń powietrza i stanu zdrowotnego drzewostanów,
- wymiana własnych wydawnictw Tatry i Vysoke Tatry,
- coroczne akcje liczenia kozic,
- współpraca w restytucji szaty roślinnej i gleby w obrębie kopuły szczytowej Kasprowego Wierchu.

Efektom współpracy było utworzenie w 1993 r. Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery „Tatry” W 1992 r. rozpoczęto realizację programu restytucji szaty roślinnej w obrębie kopuły Kasprowego Wierchu. Wspólne działania skierowane były też na projekt rozszerzenia i przebudowy tras narciarskich w obrębie Kasprowego Wierchu, konsultacje dotyczące organizacji Zimowej Olimpiady, a także wymiana informacji o zagrożeniach przyrodniczych i opracowanie wspólnego projektu dotyczącego walki ze szkodnikami. W ramach współpracy pomiędzy Muzeami Przyrodniczymi TPN i TANAP-u organizowane były wystawy, m.in. „*Tatry bez granic*”.

#### 4.4.3. REJON PIENIŃSKI

Pieniński Park Narodowy po polskiej stronie i Słowacki Rezerwat Przyrodniczy w Pieninach powstały niemal jednocześnie, w 1932 r. Uroczyste proklamowanie Pierwszego w Europie Pogranicznego Parku Natury odbyło się 17 lipca 1932 r. w Czerwonym Klasztorze (Szczocarz 1998). Było to wielkim osiągnięciem przyrodników i pierwszym wymiernym efektem polsko-słowackiej współpracy transgranicznej. Niedługo po utworzeniu międzynarodowego parku przyrody zorganizowano pierwsze wspólne obrady Komisji polskiego parku i słowackiego rezerwatu. Odbyły się one w styczniu 1934 r., w Krakowie. Podkreślano na nich, że obydwa chronione obszary stanowią całość pod względem przyrodniczym (fizjograficznym) i turystycznym. Dostrzeżono liczne problemy, które można było rozwiązywać wspólnie. Za najważniejsze uznano:

- otoczenie, po obydwu stronach granicy, ochroną zjawisk krasowych, flory i fauny,



- ustalenie jednolitych zasad udostępniania parku,
- wydawanie publikacji o przyrodzie Pienin,
- działania związane z uświadamianiem miejscowej ludności o wadze istnienia obszarów chronionych i korzyściach z tego płynących,
- wprowadzenia wspólnych zakazów polowań na terenie chronionym i wyrębu lasów,
- koordynacja badań naukowych i ich wspólne prowadzenie (głównie dotyczące klimatu, geologii, flory i fauny).

Współpracę transgraniczną przerwała wojna i długi okres powojenny do momentu utworzenia obydwu parków w 1954 i 1967 r. Dopiero lata 80. przyniosły pierwsze porozumienia władz parków narodowych Pienin. W początkowej fazie były one bardzo ogólne i dotyczyły prowadzenia wspólnych badań, wymiany informacji, organizowania sympozjów i konferencji, a także stosowania podobnych oznakowań turystycznych (Ptaszycka-Jackowska 1994). Istniejąca doraźna współpraca została oparta o porozumienie podpisane w Krościenku nad Dunajcem 19 lutego 1989 r. Porozumienie to umożliwiło wzajemne poznanie się pracowników obu parków oraz systematyczne przekazywanie informacji o problemach związanych z ochroną przyrody Pienin (Szczocarz 1998). Intensywna współpraca pomiędzy obydwoma parkami narodowymi rozpoczęła się od podpisania nowego porozumienia w 1991 r. Strona polska podpisała je 28 lutego 1991 r., natomiast słowacka strona – 26 marca 1991 r. Porozumienie to zawiera 20 grup tematycznych, w ramach, których ma być realizowana współpraca. Po podpisaniu porozumienia zrealizowano kilka z postulatów. Za ważniejsze przykłady realizacji współpracy do 1997 r. ówczesny dyrektor polskiego Pienińskiego Parku Narodowego – Andrzej Szczocarz (1998) uznał:

- przeprowadzenie cyklu pomiarów stanu czystości wód Dunajca i jego dopływów pienińskich,
- uzgodnienie i wprowadzenie jednolitego sposobu oznakowania wejść do obu parków,
- przeprowadzenie cyklu badań odczynu opadów,
- realizowany program ochrony *niepylaka apollo*,
- jednolite legitymacje służbowe pracowników,
- wydanie w 1996 r. albumu „Pieniny” w języku polskim i słowackim,
- systematyczna, bieżąca wymiana informacji o wszystkich problemach obu Parków,
- doprowadzenie do otwarcia na terenie Parku pieszego przejścia granicznego Szczawnica–Leśnica.

Pracownicy obydwu parków spotykają się bardzo często. Poza niemal codziennymi kontaktami, organizowane są wspólne akcje, spotkania, seminaria, konferencje. Obydwie strony podkreślają szczególne znaczenie udostępniania obszaru parków dla turystyki.

- wydawane są wspólne publikacje, które zawierają logo obydwu parków,
- mapy turystyczne obejmują obydwa parki, a materiał informacyjny jest opracowywany przez pracowników dwóch stron,
- tablice informacyjne po obydwu stronach granicy z informacjami o sąsiadującym parku,
- konsultacje dotyczące spływu granicznym odcinkiem Dunajca.

Dzięki takiemu, dość szerokiemu i zarazem konkretnemu podejściu do zagadnienia współpracy, zarówno w dziedzinie ochrony przyrody jak i rozwoju turystyki, można stwierdzić, że obydwa Pienińskie Parki Narodowe tworzą mimo dzielącej je granicy państwowej niemal jednorodny organizm. Na niewielkim obszarze jaki obejmują, wytworzyły się dość silne więzi pomiędzy dyrekcjami i pracownikami parków. Cały obszar traktowany jest wspólnie i większość działań przeprowadzana jest tak jakby nie istniała granica państwa.

#### 4.4.4. REJON WSCHODNIOBESKIDZKI

Wschodnia część pogranicza, o czym wspomniano wcześniej cechuje się najmłodszym systemem ochrony na badanym obszarze. Wielkoobszarowe tereny chronione zaczęły powstawać na tym obszarze w latach 70., a największy ich wzrost nastąpił w latach 90. Z tego powodu nie może być mowy w tym przypadku o dawnych tradycjach współpracy w tej dziedzinie. Wszystkie więzi transgraniczne dotyczą lat 90. Rozpoczęto ich nawiązywanie od początku tego okresu a jak podkreślają pracownicy przygranicznych parków czynnikiem łączącym służby ochrony przyrody i krajobrazu Polski i Słowacji są podobne problemy przyrodnicze wynikające ze wspólnego położenia w różnych częściach tego samego górotworu tj. Karpat.

Potrzeba ochrony zasobów przyrodniczych Bieszczadów Zachodnich połączyła wysiłki Polski, Słowacji i Ukrainy. W latach 1990–1991 wspólne działania tych państw doprowadziły do zatwierdzenia przez UNESCO MAB Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery „Karpaty Wschodnie” 10 listopada 1992 r. (tab. 16).

Wspólne działania doprowadziły również do podniesienia rangi słowackiej części rezerwatu. Od 1998 r. część Parku Krajobrazowego „Vychodne Karpaty”, znajdująca się w granicach Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery „Karpaty Wschodnie”, została przekształcona w Park Narodowy „Połoniny”.



Tabela 16. Obszary chronione wchodzące w skład Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery „Karpaty Wschodnie”

Park	Kraj	Powierzchnia w ha
Bieszczadzki P.N.	Polska	29 202
Ciśniańsko-Wetliński P.K.	Polska	51 146
P.K. Doliny Sanu	Polska	34 865
P.N. Poloniny	Słowacja	40 601
Rezerwat Stużycza	Ukraina	14 665

W 1999 r. podczas jednego ze spotkań roboczych przedstawicieli Zespołu Karpackich Parków Krajobrazowych, Magurskiego Parku Narodowego, z przedstawicielami służb ochrony Słowacji zwrócono szczególną uwagę na konieczność powiększenia Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery „Karpaty Wschodnie”. Postulowano, aby do rezerwatu włączyć Jaśliski Park Krajobrazowy i Magurski Park Narodowy po stronie polskiej oraz Park Krajobrazowy „Vychodne Karpaty” po stronie słowackiej. Stwierdzono również potrzebę przedłużenia Parku Krajobrazowego „Vychodne Karpaty” do zachodniej granicy Magurskiego Parku Narodowego.

Obecnie w tej części pogranicza polsko-słowackiego znajduje się największy powierzchniowo zespół obszarów chronionych. System ochrony przyrody obejmuje współpracę Polski zarówno ze stroną słowacką, jak i w mniejszym stopniu z Ukrainą. Ścisły rejon współpracy tworzą obszary chronione sąsiadujące z granicą polsko-słowacką (tab. 17). Jednakże, głównie dzięki temu, że kilka parków krajobrazowych wchodzi w skład Karpackiego Zespołu Parków Krajobrazowych i zarządzane są przez wspólną dyrekcję, do współpracy można nawet wciągnąć te z nich, które nie stykają się z granicą państwa.

Tabela 17. Obszary objęte ochroną prawną w rejonie Beskidu Niskiego i Bieszczadów

Parki	Kraj	Rok utworzenia	Powierzchnia w ha
parki narodowe			
Bieszczadzki	Polska	1973	29 202
Magurski	Polska	1994	19 962
Poloniny	Słowacja	1998	29 805
parki krajobrazowe			
Vychodne Karpaty	Słowacja	1977	37 000
Ciśniańsko-Wetliński	Polska	1992	51 146
Doliny Sanu	Polska	1992	34 865
Jaśliski	Polska	1992	20 985

Dotychczasowa współpraca w tej części pogranicza dotyczyła wielu aspektów. Za najważniejsze należy uznać wcześniej omawiane doprowadzenie do powstania Rezerwatu Biosfery „Karpaty Wschodnie” i podniesienie rangi słowackiej części rezerwatu. Ze wspólnych działań, które świadczą o nawiązanych już więziach, za najważniejsze można uznać:

- przekazywanie dokumentów związanych z ochroną przyrody obowiązujących w obydwu państwach,
- przekazywanie wyników waloryzacji przyrodniczych, zagrożeniach środowiska, powoływania nowych obszarów chronionych, informacji i doświadczeń w ochronie gatunkowej roślin i zwierząt (m.in. orla przedniego, orlika krzykliwego, bociana czarnego oraz puchacza),
- opracowanie mapy w skali 1:50 000 przygranicznych obszarów chronionych Polski, Słowacji i Ukrainy,
- opracowanie i wydanie mapy turystyczno-przyrodniczej Jaśliskiego Parku Krajobrazowego i ChKO Wychodne Karpaty,
- przeprowadzenie najbardziej optymalną trasą linii energetycznej 400 kV Iskrzynia–Lemieszany,
- wymiana doświadczeń i ustalenia dotyczące powołania nowych przejść granicznych, zarówno ogólnodostępnych jak i turystycznych.

Wspólna ochrona przyrody w tej części pogranicza rozwija się niezwykle dynamicznie. Stale powstają nowe pomysły i formy współpracy, wymiany myśli i efektów. Jednym z najciekawszych pomysłów, który ogłoszono w 1999 r. jest idea wspólnego słowacko-polskiego projektu dotyczącego stabilnej ochrony przygranicznych części obszarów chronionych – Wspólny Dach (słow. *Spoločná strecha*). Głównym celem tego projektu jest opracowanie wspólnej, dwustronnej analizy stanu leśnych i bezleśnych ekosystemów w terenach sąsiadujących po obu stronach z granicą polsko-słowacką. Całkowita długość wydzielonego pasma przyrody ma wynieść 80–85 km, zaś szerokość, w zależności od wybranego wariantu od 500 do 1000 m. Projekt ma objąć obszary leżące w Magurskim Parku Narodowym i trzech parkach krajobrazowych (Wychodne Karpaty, Jaśliski, Ciśniańsko-Wetliński). W ramach opracowania zamierzone są następujące działania:

- inwentaryzacja i waloryzacja warunków naturalnych,
- opracowanie propozycji rozwiązania (rekonstrukcji) zmienionych leśnych i bezleśnych ekosystemów,
- regulacje drzewostanu na podstawie warunków siedliskowych (badania typologiczne) według planu krótkookresowego i perspektywicznego w celu osiągnięcia samoregulacji leśnego porostu,
- odpowiednie wykorzystanie łąk i pastwisk,



- eliminacja zbędnych budynków,
- eliminacja negatywnych zjawisk.

Jak podkreślają twórcy tego projektu „jego znaczenie spoczywa w utworzeniu wspólnego korytarza ochrony na granicy (fundament Europy), ważnego ze względu na zachowanie bioróżnorodności, utrwalanie przyjaźni pomiędzy sąsiednimi krajami, możliwości zwiększenia zatrudnienia na tym obszarze i ze względu na długookresowy cel utworzenie samoregulacyjnego kompleksu ekostabilizacji całego regionu”.

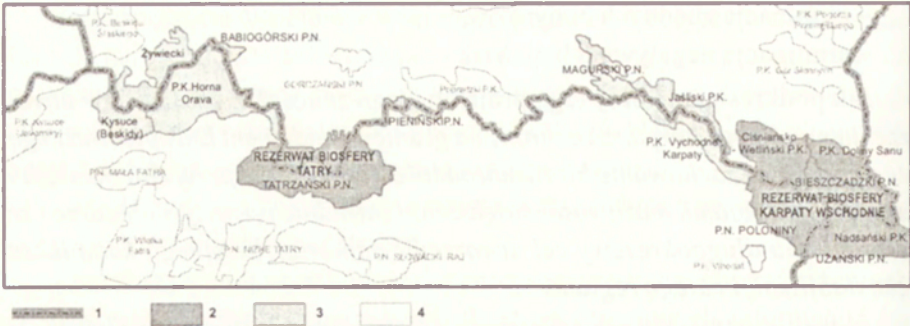
Dalsza współpraca i zacieśnianie się więzi transgranicznych zapowiada się bogato i różnorodnie. Poza bardzo interesującym pomysłem projektu „Wspólny Dach”, do najważniejszych tematów i problemów można zaliczyć:

- organizowanie spotkań i wymiany przedstawicieli parków (gł. w ramach Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery „Karpaty Wschodnie”);
- wzajemne udostępnianie sobie przez obydwa kraje materiałów dotyczących strategii i programów ochrony, badań naukowych, zmian w ochronie gatunkowej i in.;
- przekazywanie materiałów informacyjnych, promocyjnych dotyczących obszarów chronionych przy granicach;
- konsultowanie zasad udostępniania obszarów chronionych dla turystyki (szlaki turystyczne, przejścia graniczne);
- podejmowanie wspólnych tematów badawczych (m.in. badania migrującej awifauny w strefie przygranicznej – wiosna, jesień);
- współdziałanie służb ochrony przyrody obu stron przy opracowywaniu operatów – planów ochrony przyrody
- zainteresowanie strony słowackiej reintrodukcją bobra prowadzoną w Beskidzie Niskim i Bieszczadach;
- oznaczenie po stronie słowackiej linii energetycznej 400 KV (Iskrzynia – Lemieszany) atrapami ptaków drapieżnych.

Należy przypuszczać, że dalsze działania obydwu stron będą nadal intensywne, a ich celem będzie współpraca na rzecz zachowania i poprawy środowiska przyrodniczego oraz jego udostępniania m.in. dla turystyki (p. rozdz. 6)

#### 4.5. STAN OBECNY I PERSPEKTYWY ROZWOJU WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ W DZIEDZINIE OCHRONY PRZYRODY

Współpraca transgraniczna w dziedzinie ochrony przyrody na pograniczu polsko-słowackim ma długą tradycję, ale jej intensywność wyraźnie wzrosła w latach 90. XX wieku. Ukształtowały się już cztery transgraniczne obszary ochrony przyrody na omawianym obszarze. Są to obszary:



Ryc. 11. Transgraniczne obszary ochrony przyrody (2002 r.). 1 – granice państw, 2 – międzynarodowe rezerwy biosfery, 3 – obszary transgranicznej współpracy, 4 – inne obszary chronione

Transboundary protected nature areas (2002). 1 – international boundaries, 2 – international biosphere reserves, 3 – transboundary areas of protected nature cooperation, 4 – other protected areas

- Zachodniobeskidzki (ew. nazwany Żywieckim lub Żywiecko-Orawskim)
- obejmujący P.K. Beskidu Żywieckiego, ChKO Kysuce, ChKO Horna Orava (wspólne działania od 1989 r.)
- Tatrzański – obejmujący obydwa parki Tatrzańskie, współpraca od 1967, ścisła od 1989 r.
- Pieniński – obejmujący obydwa parki Pienińskie, współpraca od 1932, reaktywowana w 1989 i 1991 r.
- Wschodniobeskidzki – obejmujący Bieszczadzki P.N., P.N. Połoniny, Ciśniańsko-Wetliński P.K., P.K. Doliny Sanu, Jaśliski P.K., ChKO Wychodnie Karpaty i w pewnej mierze Magurski P.N. – współpraca od 1992 r. (ryc. 11).

Obecnie współpraca transgraniczna w dziedzinie ochrony przyrody pomiędzy Polską a Słowacją jest coraz intensywniejsza. Wpływa ona coraz bardziej na ograniczenie wielu innych działań, mających negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze. Jednocześnie tworzące się obszary wspólnej ochrony tworzą centra współpracy stając się w wielu przypadkach jądrami euroregionów (Karpacki, Tatry, Beskidy). Wspólne działanie na rzecz poprawy jakości środowiska przyrodniczego, jego zachowania, właściwego rozwoju i wykorzystania ma wiele aspektów. Do najważniejszych działań pomiędzy stroną Polską i Słowacką należą:

- wspólne działania na obszarach chronionych, które przecina granica (m.in. monitoring zmian, badania naukowe, wymiana myśli),
- wspólne opracowania zmierzające do ograniczenia transgranicznych zanieczyszczeń powietrza i wód (eliminacje emisji m.in.  $\text{SO}_2$ ),



- wspólne działania na obszarach zlewni (gł. ograniczenie zanieczyszczeń w dorzeczu Popradu),
- wspólne działania łączące ochronę przyrody i turystykę (wszystkie parki narodowe i większość krajobrazowych przeciętych granicą),
- edukacja ekologiczna (głównie w Beskidzie Żywieckim i Beskidzie Niskim i Bieszczadach),
- wymiana materiałów związanych z parkami itp.,
- organizacja wspólnych imprez o charakterze turystycznym, edukacyjnym itp.

Na zakończenie należy jeszcze stwierdzić, że stale będzie rosła:

- rola działań proekologicznych, zmierzających do zachowania środowiska w jak najmniej zmienionej formie,
- znaczenie obszarów chronionej przyrody,
- wykorzystanie turystyczne i potrzeba współdziałania w relacji turystyka – ochrona przyrody.

Ochrona środowiska, która stała się jądrem współpracy transgranicznej i ma ogromne znaczenie w kształtowaniu się więzi transgranicznych będzie miała także negatywny wpływ na niektóre inne działania. Prowadzi ona do ograniczeń w rozwoju turystyki. Ma też wpływ na rozwój dróg transgranicznych i przejść granicznych.

Działania zmierzające do wzrostu społeczno-gospodarczego na tym obszarze będą musiały być zgodne z zamierzeniami ochrony środowiska przyrodniczego. Jego zachowanie w stanie jak najmniej przekształconym wpławać będzie pozytywnie na rozwój turystyki i jakość życia ludzi, na omawianym obszarze.





## 5. PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA KSZTAŁTOWANIA SIĘ TRANSGRANICZNEJ SIECI TRANSPORTOWEJ

Funkcjonowanie i rozwój transportu kształtuje w istotny sposób przestrzenne układy systemów gospodarczych (m.in. Hoover 1962; Lloyd, Dicken 1990). Ma ono również znaczący wpływ na tworzenie się układów transgranicznych. Można stwierdzić, że forma przestrzenna układu transportowego, jego zasięg i specyfika, a także powiązania, przyczyniają się do tworzenia, zasięgu regionów transgranicznych. Dobrze rozbudowana sieć wpływa na zwiększenie możliwości kształtowania się więzi transgranicznych. Cały układ transportowy jest bowiem istotny dla sprawnego funkcjonowania systemu społeczno-ekonomicznego. W przypadku układów transgranicznych znaczenie ma nie tylko układ sieci transportu, w tym dróg i linii kolejowych, ale także, a może nawet przede wszystkim, przestrzenny rozkład, liczebność i przepustowość przejść granicznych. A. Stasiak (1995) podkreśla, że równocześnie istotne jest znaczenie rozwoju różnych innych przejść granicznych o charakterze lokalnym czy regionalnym. Są one podstawą nawiązywania kontaktów społeczności zamieszkujących obszary przygraniczne i wpływają na aktywizację współpracy gospodarczej, rozwój powiązań społecznych, kulturowych i innych. S. Ciok (1995) zauważa, że dla strefy przygranicznej bardzo ważną rzeczą jest zarówno liczba przejść granicznych jak też ich przepustowość. Przestrzenna forma układu sieci transportu jest uzależniona od wielu czynników. Najważniejszymi z nich są: ukształtowanie powierzchni, warunki polityczne i historyczne, struktury przestrzenne sieci osadniczej, jej układy hierarchiczny i funkcjonalny oraz poziom rozwoju społeczno-gospodarczego. W niniejszych rozważaniach szczególny nacisk położony jest na przyrodnicze uwarunkowania i przestrzenne zróżnicowanie transgranicznej sieci transportowej.

Obecny układ przestrzenny sieci transportowej na pograniczu polsko-słowackim jest wynikiem wpływu warunków przyrodniczych oraz stosunków ekonomiczno-politycznych panujących w minionych wiekach. Natomiast na układ i powiązania transgraniczne, poza wyżej wymienionymi, ma także wpływ lokalizacja i liczba przejść granicznych oraz wszelkie inne decyzje zainteresowanych stron, dotyczące działań na rzecz otwarcia nowych przejść oraz budowy nowych szlaków transportowych.

Według S. Berezowskiego (1979) „wszystkie linie, szlaki oraz punkty i węzły na obszarze całego państwa lub regionu tworzą sieć komunikacji, która dla danego kraju przybiera bardzo charakterystyczne formy rozwojową a Słowacją jeszcze się nie wykształciły<sup>14</sup>. W niniejszej pracy badana jest transgraniczna sieć transportowa, którą tworzą: linie kolejowe, drogi samochodowe oraz węzły, którymi są przejścia graniczne oraz punkty (np. miejscowości), w których zbiega się kilka linii transgranicznych.

Jak podkreśla S. Berezowski (1979), transport i łączność muszą być traktowane jako elementy więzi pomiędzy różnymi elementami gospodarki oraz regionami. Dlatego też należy stwierdzić, że powiązania transportowe z jednej strony same tworzą więzi transgraniczne, z drugiej strony wpływają bezpośrednio i pośrednio na tworzenie się innych więzi transgranicznych – np. społecznych. Połączenia transportowe są przykładem transgranicznych więzi liniowych (poprzecznych), natomiast przejścia graniczne – transgranicznych więzi punktowych (p. rozdz. 1).

Nie są one oderwane od środowiska przyrodniczego, tworzącego ważną podstawę dla rozwoju, przestrzennego rozmieszczenia i funkcjonowania transportu. „Przyroda kraju bądź ułatwia komunikowanie się osiedli, wiąże naturalnymi szlakami poszczególne części terytorium, wytwarza więź ciążących ku sobie krain, bądź utrudnia wiązanie miejscowości i krain” – twierdzi i wykazuje słuszność stwierdzenia na sugestywnych przykładach A. Janiszewski (1959). Środowisko wywiera wpływ nie tylko na lokalizację szlaków, lecz również na pracę, zwłaszcza transportu, oddziałując w ten czy inny sposób na kierunki lub przebieg szlaków przewozu (Berezowski 1979). Granica polsko-słowacka ze względu na swój górzysty charakter postrzegana jest jako wyraźna bariera dla transportu. Ma ona najbardziej niekorzystne warunki przyrodnicze dla transportu i tranzytu ze wszystkich granic Polski (Zygadlewicz 1997; Komornicki 1999), jak też Słowacji (Podhorsky 1995). Pogranicze polsko-słowackie jest po obu stronach granicy rzadziej zaludnione, słabiej rozwinięte gospodarczo, a także o rzadszej i gorszej jakości sieci transportowej niż obszary centralnie położone obydwu państw. Według wspomnianego Podhorskiego (1995) warunki przyrodnicze w znacznej mierze determinują przepustowość granicy, jak też niekorzystnie wpływają na liczbę przejść granicznych, a zarazem na możliwości tranzytowej wymiany osób, towarów i informacji.

<sup>14</sup> Szlaki turystyczne, kolejki i wyciągi górskie, które czasami zalicza się do sieci transportu zostały omówione w rozdziale 6.



Istotna wydaje się więc próba odpowiedzi na pytanie, czy i w jakim stopniu, w przypadku rozwoju transgranicznej sieci transportowej Polski i Słowacji środowisko przyrodnicze tworzy barierę i czy stymuluje jej rozwój. Drugim istotnym pytaniem jest to, czy występuje zróżnicowany wpływ środowiska przyrodniczego na układ transgranicznej sieci transportu. W tym celu przedstawiony zostanie krótki rys rozwoju sieci transportowej na pograniczu polsko-słowackim. Następnie na jego tle przeanalizowane zostaną aktualne przyrodnicze uwarunkowania kształtowania się sieci kolejowej i drogowej.

## 5.1. KSZTAŁTOWANIE SIĘ SIECI TRANSPORTOWEJ NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

### 5.1.1. ROZWÓJ SIECI TRANSPORTOWEJ W ASPEKCIE HISTORYCZNYM

Szlaki komunikacyjne przecinające Karpaty, o kierunku północ-południe, istniały już przed powstaniem państwa Piastów. Jednym z ważniejszych traktów był bursztynowy szlak, wiodący znad Morza Bałtyckiego do Cesarstwa Rzymskiego, przez Bramę Morawską. W średniowieczu najważniejszym polskim punktem wyjściowym na południe był Kraków, przez który przebiegał m.in. tranzytowy szlak bałtycko-węgierski (za Warszzyńska 1961). Szlak ten z Krakowa, przez ziemie polskie, prowadził przez: Wieliczkę, Bochnię, Nowy Sącz i Stary Sącz. Komora celna znajdowała się w Rytrze. Dalej szlak wiódł doliną Popradu, przez Muszynę do Koszyc należących wówczas do Węgier. Szlak ten w wiekach późniejszych był wykorzystywany przez kurierów i do dziś stanowi jeden z ważniejszych elementów sieci transgranicznej. Wiedzie tędy droga kołowa, a przede wszystkim linia kolejowa, łącząca Polskę ze Słowacją, Węgrami i Rumunią.

Do tworzenia nowych dróg transgranicznych przyczyniał się rozwój miast. Wzrost znaczenia węgierskiego ośrodka handlowego Bardiowa (Bardejov) wpłynął na powstanie drogi z Krakowa, przez Czehów, z komorą celną, Grybów i przełęcz Dujawę do Bardiowa (Pieradzka 1935). Później powstały boczne drogi łączące Sandomierz z Nowym Sączem i Sandomierz z Węgrami. Ten drugi szlak prowadził przez Dębicę, Pilzno, Żmigród i Przełęcz Dukielską do Koszyc.

Istotne znaczenie miały również szlaki tworzone do przewozu konkretnych produktów, np.: soli i wina. Szlak wina biegł z Węgier przez Przełęcz Dukielską, Duklę, Jaśliska, Rymanów do Krosna i do Krakowa. Komory celne i składy win znajdowały się w: Dukli, Jaśliskach i Rymanowie. Drogi solne łączyły Wieliczkę z Morawami i Węgrami. Jedna trasa biegła przez Dobczyce,

Myślenice, dalej przez Orawę (Jabłonki) na Węgry. Druga droga wiodła przez Skawinę, Kęty, Cieszyn na Morawy.

Średniowieczne drogi nie posiadały twardej nawierzchni. Będąc drogami gruntowymi, ich użytkowanie zależało od czynników atmosferycznych. Podczas obfitych opadów śniegu, deszczu, czy też podczas odwilży były bardzo trudno przejezdne. Czasami ich przejechanie, zwłaszcza na odcinkach o znacznym nachyleniu terenu okazywało się niemożliwe. Długotrwałe zaleganie śniegu, powodzie, a nawet osuwiska często powodowały zniszczenie dróg. Wówczas, albo mozolnie odbudowywano trakt, albo zmieniano jego przebieg.

Średniowieczne drogi budowano wykorzystując najdogodniejsze warunki naturalne. Wszystkie drogi przebiegały dnami dolin a do przekroczenia łańcucha Karpat wykorzystywały najniższe przełęcze i obniżenia śródgórskie. Przekraczanie Karpat okazało się najłatwiejsze w czterech miejscach (kolejność od zachodu):

- Przełęcz Dukielska,
- Przełęcz Dujava,
- Dolina Popradu,
- Obniżenie Orawsko-Podhalańskie.

Większe zainteresowanie drogami nastąpiło za panowania króla Stanisława Augusta Poniatowskiego. W następstwie ogólnego ożywienia gospodarczego rozpoczęto budowę nowych dróg, mostów oraz zaczęto znacząco polepszać jakość dotychczas istniejących traktów. Poza utworzeniem dróg o kierunku wschód–zachód powstawały państwowe gościńce biegnące do granicy węgierskiej. Utworzono takie gościńce ze Spytkowic, z Andrychowa, przez Żywiec. Sieć dróg przyczyniała się także do nawiązywania więzi pomiędzy ludnością polskiej i słowackiej (węgierskiej) części Karpat. Przykładem może być kursowanie dyliżansów pocztowych wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych. Od połowy XIX wieku dyliżansy kursowały z Bochni przez Żegocinę i Limanową do Nowego Sącza, skąd do Szczawnicy na Spisz, do Mikulasza i Rużomberoka (za Birek, Janiec 1995).

W XIX wieku, rozpoczęto również budowę linii kolejowych. Sieć kolejowa pogranicza polsko-słowackiego powstała w okresie zaborów. Pierwszorzędne znaczenie po stronie polskiej miała, wybudowana w latach 1856–1861, linia o przebiegu wschód–zachód: Kraków–Tarnów–Dębica–Rzeszów–Przeworsk–Przemyśl. Polityka węgierska wobec Słowacji miała decydujące znaczenie dla przebiegu linii kolejowych na terytorium tego kraju. Aby było łatwiej zarządzać Słowacją wybudowano dwie linie kolejowe w formie dwóch pierścieni wychodzących i powracających na Węgry (Berezowski 1979).



Trasy kolejowe miały dość duże znaczenie strategiczne, dlatego były przystosowane do potrzeb zaborców. Pokonanie łańcucha karpackiego w kierunku północ–południe, nie stanowiło w takim przypadku większego problemu. Budowano linie kolejowe, wykorzystując najdogodniejsze przełęcze i doliny a także obniżenia śródgórskie. Tworzono je przy dużych nakładach inwestycyjnych, z licznymi mostami i tunelami. Poniżej wymieniono linie kolejowe łączące obecną Słowację z Polską, które zostały wybudowane w II połowie XIX wieku. Są to:

- Humenne–Medzilaborce–Przełęcz Łupkowska–Sanok–Przemyśl (rok oddania do użytku – 1872 r.);
- Tarnów–Stróże–Nowy Sącz–Muszyna–Leluchów–Plawec–Preszów–Koszyce (1876 r.);
- Bielsko–Biała–Żywiec (1878 r.), Żywiec–Zwardoń (1884 r.), Zwardoń–Czadca (1885 r.);
- Nowy Targ–Podczerwone (1889 r.), dalej do Suchej Hory, Dolnego Kubina.

Tylko jedno z nich, połączenie Nowy Sącz–Muszyna–Leluchów–Preszów–Koszyce, było w okresie po II wojnie światowej wykorzystywane w połączeniach kolejowych pomiędzy Polską i Słowacją. Najważniejsze połączenie kolejowe pomiędzy Polską a słowacką częścią Czechosłowacji przechodziło przez Bramę Morawską.

Transgraniczna sieć dróg w latach powojennych była również dość uboga, chociaż do granicy, np. ze strony polskiej, dochodziło ponad dziesięć dróg utwardzonych. Na ten fakt miało wpływ nie tylko środowisko przyrodnicze, ale też polityka i inne. W XIX–XX wieku, najbardziej wykorzystywanymi przełęczami i obniżeniami do przekraczania łańcucha Karpackiego były, poczynając od zachodu:

- Przełęcz Zwardońska (dolina Soły po stronie polskiej),
- Obniżenie Orawsko-Podhalańskie,
- Dolina Popradu,
- Przełęcz Łupkowska (dolina Osławy po stronie polskiej, dolina Laborca po stronie słowackiej).

Po II wojnie światowej rozebrano po polskiej stronie odcinek torów od granicy państwa do Podczerwonego, a także zlikwidowano odcinek łączący Zwardoń ze słowackim Serafinowem. Tym samym dwie linie kolejowe zostały pozbawione możliwości funkcjonowania w transgranicznym ruchu. Nie wykorzystywane było również połączenie przez Przełęcz Łupkowską. Przez wiele dziesięcioleci nie wykorzystywano także transgranicznej linii biegnącej doliną Popradu.

Jeszcze przed rozpoczęciem II wojny światowej rozpoczęto planowanie wybudowania nowych linii kolejowych podchodzących w pobliże granicy polsko-słowackiej. W Polsce planowano połączenie Zakopanego przez Witów do Czarnego Dunajca oraz połączenie Nowego Targu ze Szczawnicą z ewentualnym przedłużeniem do Starego Sącza. Po słowackiej stronie istniał pomysł zbudowania linii kolejowej łączącej Poprad i Kieżmark przez Podolinec i Starą Lubowną ze Spiską Nową Wsią i dalej ewentualnie połączenie do Polski. Drugim pomysłem było przedłużenie istniejącej linii z Podolińca, przez Starą Lubownę do Plawca. Ten pomysł został zrealizowany w 1966 roku (Haufler 1984). Tym samym Plavec stał się znaczącą stacją węzłową, z potencjalnymi możliwościami rozwoju jako węzeł transgraniczny. W miejscowości Plavec krzyżowały się trzy linie kolejowe – do Muszyny (z odgałęzieniem do Krynicy), dalej do Nowego Sącza i Tarnowa, do Preszowa i Koszyc oraz do Kieżmarku, Popradu (dalej do Żyliny). Powojennym pomysłem, zawartym w programie rozbudowy sieci kolejowej Polski był plan budowy linii kolejowej z Jasła do granicy państwa, w celu pełniejszego połączenia polskiej sieci kolejowej w Karpatach z siecią słowacką i węgierską. Jednak ten plan nie został zrealizowany.

#### 5.1.2. KSZTAŁTOWANIE SIĘ WSPÓŁCZESNEJ TRANSGRANICZNEJ SIECI TRANSPORTOWEJ

Na transgraniczną sieć transportową pomiędzy Polską a Słowacją składa się system dróg o nawierzchni twardej, drogi o nawierzchni gruntowej i linie kolejowe. W 2002 r. istniały łącznie 27 linii transgranicznych, w tym: 3 linie kolejowe, 13 dróg o nawierzchni twardej i 11 dróg gruntowych.

#### Współczesna transgraniczna sieć kolejowa na tle środowiska przyrodniczego

Na przełomie lat 80. i 90. istniały po cztery linie kolejowe z każdej strony granicy, które dochodziły do granicy polsko-słowackiej lub ją przekraczały. Z polskiej strony, poczynając od zachodu były to:

- Bielsko-Biała–Żywiec–Zwardoń,
- Nowy Targ–Czarny Dunajec–Podczerwone,
- Nowy Sącz–Piwniczna–Muszyna–Leluchów,
- Sanok–Komańcza–przełęcz Łupkowska,

Ze słowackiej strony do granicy dochodziły, odpowiednio od zachodu:

- Czadca–Skalite–Serafinow (będąca odgałęzieniem linii Żylin–Czadca–Cieszyn),
- Kralowany–Dolny Kubin–Trstena z przedłużeniem do Suchej Hory,
- Koszyce–Preszów–Plavec–Czircz,



– Strażske–Humenne–Medzilaborce–przełęcz Łupkowska.

Funkcjonowało wówczas jedno kolejowe przejście graniczne – Leluchów–Plawec, wykorzystywane przez dalekobieżne pociągi jadące na trasie Warszawa–Kraków–Koszyce–Bukareszt. Tym samym ani jedno z przejść nie było wykorzystywane dla lokalnego i regionalnego ruchu transgranicznego. Pozostałe linie, choć we względnie dobrym stanie technicznym, były nieczynne. We wszystkich przypadkach dla ich transgranicznego funkcjonowania potrzebne było położenie torów na krótkim odcinku. Zauważono to w przypadku Żywiecczyny. Dość wcześnie rozpoczęte kontakty przedstawicieli władz gmin sąsiadujących z granicą doprowadziły do konkluzji, że dla rozwoju więzi transgranicznych niezbędne jest zrekonstruowanie linii kolejowej łączącej polski Zwardoń ze słowackim Skalite–Serafinow oraz stworzenie kolejowego przejścia granicznego. Zadanie to wykonano dość szybko i w 1992 r. uruchomiono przejście graniczne oraz połączenie kolejowe pomiędzy Słowacją i Polską. W 1996 r. otworzono kolejowe przejście graniczne pod przełęczą Łupkowską. Początkowo miało ono status przejścia towarowego i dopiero od 1998 r. ma ono stały charakter przejścia osobowo-towarowego, z regularną komunikacją transgraniczną. Tym samym od 1999 r. funkcjonują trzy kolejowe przejścia graniczne, wszystkie z dopuszczonym ruchem osobowym i towarowym.

Odmienne wygląda sytuacja z linią kolejową w Kotlinie Orawskiej. Po rozebraniu jej fragmentu od granicy państwa do Podczerwonego, nadal istniała możliwość by odbudować transgraniczne połączenie. Do chwili obecnej (2003 r.) po stronie słowackiej istnieją, zaniedbane co prawda, tory do granicy, natomiast po stronie polskiej zarzewiały i zniszczone tory częściowo rozebrano. Zamiast stworzyć ważne ogniwo wiążące transgraniczną sieć kolejową Polski i Słowacji, korzystając z udogodnień przyrodniczych, pozbyto się tej możliwości. Można mieć nadzieję, że obydwie strony dojdą do przekonania i porozumienia, że linia kolejowa łącząca Nowy Targ z Trsteną mogłaby w znaczący sposób zaktywizować rozwój regionu i przyczynić się do tworzenia nowych więzi transgranicznych a zwłaszcza lepszego rozwoju turystyki. Wybudowanie innych – nowych, kolejowych linii transgranicznych pomiędzy Polską i Słowacją jest raczej mało realne w najbliższym czasie.

Ze względu na niesprzyjające warunki terenowe i uwarunkowania historyczne gęstość sieci kolejowej na pograniczu polsko-słowackim nie jest duża. W polskiej części obszaru przygranicznego wynosi 5,3 km/100 km<sup>2</sup> (Birek, Janiec 1995). Jej rozmieszczenie jest również nierównomierne – gęstsza sieć jest w zachodniej części. Z czynników przyrodniczych największy wpływ na

przebieg linii kolejowych ma rzeźba terenu, sieć rzeczna, rodzaj gruntu i w niewielkim stopniu pokrywa leśna. Wszystkie funkcjonujące transgraniczne linie kolejowe wykorzystują doliny rzeczne. By przekroczyć łańcuch karpacki pokonują znaczne różnice wysokości. Największe deniwelacje są na odcinkach: Żywiec–Zwardoń, Zagórz–przełęcz Łupkowska oraz Humenne–przełęcz Łupkowska. Granicę polsko-słowacką przekraczają albo na przełęczach (Łupkowska – 640 m n.p.m., Zwardońska – 675 m n.p.m.) lub w dolinie rzecznej (Poprad – 470 m n.p.m.). Są więc położone stosunkowo nisko. W dolinie Popradu linia kolejowa jest narażona na częste podmywanie torów, a nawet na osuwiska. Przy przekraczaniu większych wzniesień była konieczność budowania tuneli: (Żegiestów – 680 m, przełęcz Łupkowska). Dwie z transgranicznych linii kolejowych przebiegają wzdłuż granic mezoregionów fizycznogeograficznych (Żywiec–Czadca, pomiędzy Beskidem Śląskim i Żywieckim; Sanok – Humenne, pomiędzy Bieszczadami Zachodnimi a Beskidem Niskim i Płaskowyżem Ondawskim, a jedna wykorzystuje naturalne przecięcie Beskidu Sądeckiego przez dolinę Popradu.

Największe odległości od linii kolejowych znajdują się w Beskidzie Niskim i wynoszą do 30 km. Wartość ta byłaby jeszcze wyższa gdyby nie istniała linia do Bardiowa, wykorzystująca dogodny układ dolin Kamenca i Sekczowa. Po polskiej stronie układ dolin wymusił znaczne oddalenie od granicy przebiegu trasy Nowy Sącz–Jasło–Sanok. Sytuację mogłoby zmienić stworzenie poprzecznej, w stosunku do przebiegu grzbietów górskich, linii z Gorlic lub Jasła (planowanej po wojnie, ale nie zrealizowanej) do granicy, z dalszym przedłużeniem do Bardiowa. Obszary oddalone o ponad 20 km od linii kolejowej znajdują się także w Bieszczadach Zachodnich i Pieninach. Istotną barierę w utworzeniu linii kolejowej przez granicę państwa jest Beskid Żywiecki. Silną barierę stanowią wysokie pasma górskie, a deniwelacje pasma granicznego przekraczające 400 m tworzą barierę nie do pokonania przez linie kolejowe.

Można odnaleźć też miejsca, w których linie kolejowe sąsiadujących państw maksymalnie zbliżają się do siebie. Takim obszarem jest Kotlina Orawska, gdzie linia transgraniczna już istniała. Blisko sąsiadują linie kolejowe odcinków Poronin–Zakopane, ze słowackim Sczyrbskie Pleso–Tatrzańska Łomnica. Odległość ta nie przekracza 20 km. Istotną barierą okazuje się w tym przypadku (poza Tatrami) Magura Spiska. Istniał projekt połączenia linii kolejowych poprzez wybudowanie nowego odcinka Nowy Targ–Szczażnica, lub też do Niedzicy i dalej do Podolińca na Słowacji. Pozwalał na to układ dolin. Innym miejscem, gdzie zbliżają się linie słowackie i polskie jest obszar zachodniej części Beskidu Sądeckiego i wschodniej – Beskidu Niskiego.



Pomiędzy Bardiowem a Krynicą odległość ta wynosi 20 km. Można stwierdzić, że obszarami o największych barierach przyrodniczych dla rozwoju transgranicznych linii kolejowych są: Beskid Żywiecki, Tatry, Beskid Niski, Bieszczady Zachodnie.

#### Współczesna transgraniczna sieć drogowa na tle środowiska przyrodniczego

W minionych wiekach rzeźba terenu, w tym układ dolin i deniwelacje, miały znaczący wpływ na rozmieszczenie i długość dróg. Obecnie wpływ ten jest mniej istotny, jednakże utrudnienia przyrodnicze znacząco podnoszą koszty budowy dróg. W obszarze górskim poza tym podnosi się również koszt wybudowania samego przejścia granicznego, które jest niezbędne dla utworzenia połączenia transgranicznego. Dlatego też należy zwrócić uwagę nie tylko na przyrodnicze utrudnienia dla wybudowania drogi, ale też na potrzebę stworzenia transgranicznego połączenia i nowego przejścia granicznego.

Należy również zwrócić szczególną uwagę na fakt, że znaczny odsetek dróg transgranicznych to drogi jedynie gruntowe. Z ogólnej liczby dróg transgranicznych (23) – 13 dróg ma nawierzchnię twardą, a 10 nawierzchnię gruntową. Drogi o nawierzchni twardej stanowią najważniejsze ogniwo w transgranicznej sieci drogowej, dlatego też poświęcono im więcej uwagi.

W 2002 r. na wszystkich drogach utwardzonych dochodzących do granicy polsko-słowackiej znajdowały się przejścia graniczne (na 10 z nich znajdowały się ogólnodostępne przejścia graniczne, na 3 pozostałych przejścia dla małego ruchu granicznego; tab. 17).

Większość dróg transgranicznych o nawierzchni twardej znajduje się w środkowej części granicy. W Kotlinie Orawskiej i na jej obrzeżach znajdują się trzy drogi transgraniczne (średnio co 10,9 km) i tyle samo na odcinku pomiędzy Łysą Polaną a Sromowcami, na Pogórzu Spisko-Gubałowskim i Pieninach (średnio co 13 km). Najslabiej w tego typu drogi wyposażona jest wschodnia część granicy. W Bieszczadach nie ma ich w ogóle, zaś w Beskidzie Niskim – są zaledwie dwie (średnio co 59,7 km). Na wschód od Niedzicy (do Krzemieńca) istnieją cztery drogi transgraniczne (średnio co 69,6 km). Na tę sytuację wpływają, nie tylko bariery orograficzne, ale także ekologiczne (w Bieszczadach cenne obszary chronione) oraz słabszy rozwój gospodarczy wschodniej części pogranicza i mniejsze zaludnienie.

Transgraniczne drogi o nawierzchni twardej w ponad połowie przypadków (61,5%) nie pokonują najwyższego punktu swego przebiegu na granicy państwa. Oznacza to, że droga przebiegająca przez granicę została przełożona w miejscu, które nie stwarzało większej bariery orograficznej. Tego typu układ powoduje, że droga przekracza grzbiety górskie z dala od granic państwo-

Tabela 17. Transgraniczne drogi o nawierzchni twardej

Droga	Mezoregion	Rodzaj przejścia	Przełęcz, obniżenie	Wys. na granicy w m n.p.m.	Rzeka
Zywiec-Czadca	Beskid Śląski	osobowe i towarowe		705	—
Zywiec-Namestowo	Beskid Żywiecki	osobowe i towarowe	p.Glinka	842	—
Żywiec-Namestowo	Beskid Żywiecki	osobowe i towarowe do 3,5 t	p. Glinne	809	—
Jablonka-Namestowo	Beskid Żywiecki, Kotlina Orawska	mały ruch graniczny	Kotlina	620	Krzywań
Kraków-Bańska Bystrzyca-Budapeszt	Kotlina Orawska	osobowe i towarowe	kotlina	625	Jeleśnia
Nowy Targ-Trstena	Kotlina Orawska Pogórze Spisko- Gubałowskie	osobowe i towarowe do 3,5 t	kotlina	810	—
Zakopane-Poprad	Tatry Wysokie	osobowe i towarowe	dol. Białej Wody	980	Biała Woda
Nowy Targ-Poprad	Pogórze Spisko- Gubałowskie	mały ruch graniczny	dol. Jaworzynki	870	Jaworzynka
Nowy Targ-Kieżmark	Pogórze Spisko- Gubałowskie	osobowe i towarowe (pl. i sl.)	dol. Dunajca	480	—
Nowy Sącz-Stara Lubownia	Beskid Sądecki	osobowe	dol. Popradu	382	—
Krynica-Bardiów	Beskid Sądecki, Beskid Niski	mały ruch graniczny	p. Tylicka	683	—
Gorlice-Bardiów	Beskid Niski	osobowe	p. Dujawa	556	—
Rzeszów-Koszyce	Beskid Niski	osobowe i towarowe	p. Dukielska	500	—

Źródło: opracowanie własne



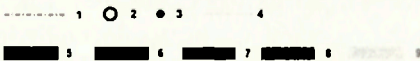
wych, a samą granicę przecina w miejscu dogodnym orograficznie – umożliwiające mniej kosztowne wybudowanie przejścia granicznego.

Można wyróżnić kilka przebiegów dróg transgranicznych.

- bieżą dolinami rzek, przechodząc łagodnie na terytorium sąsiedniego kraju opadając stale w jednym kierunku – np. dolina Popradu (droga Nowy Sącz – Stara Lubownia),
- opadają z każdej ze stron do doliny rzecznej (np. Łysa Polana), lub kotliny (np. Chyżne).

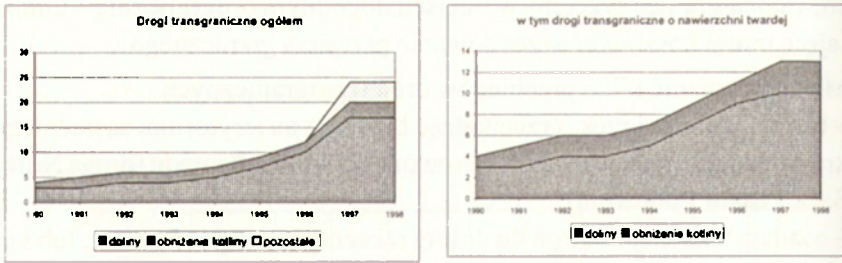
Omawiane przypadki znajdują się poza działami wód, które są istotnymi barierami w budowie przez nie dróg. Działy wód przecina 38,5% dróg. Granica polsko-słowacka na dwóch odcinkach nie przebiega wzdłuż działów wodnych. I mimo, że są to odcinki dość krótkie, właśnie na nich występuje największa koncentracja dróg transgranicznych. Duże znaczenie ma więc wysokość grzbietu granicznego, dla jego przekroczenia i wybudowania przejścia granicznego (ryc. 12). Większość tych dróg przekracza granicę w miejscach, gdzie deniwelacje nie przekraczają 150–200 m. Żadna z dróg nie przechodzi przez grzbiety z deniwelacjami powyżej 400 m.

Należy zauważyć, że pięć dróg transgranicznych o nawierzchni twardej położonych jest na granicach mezoregionów fizycznogeograficznych, lub w ich bliskim sąsiedztwie. Obszary te wydają się być miejscami o dogodnych warunkach do budowy dróg. Granice mezoregionów zostały wydzielone na podstawie rozdzielających cech środowiska przyrodniczego. Zwłaszcza w obszarach górskich miejsca rozgraniczające jednorodne obszary pod względem



Ryc. 12. Bariera orograficzna i drogi transgraniczne. 1 – granice państw, 2 – przejścia drogowo, 3 – przejścia dla małego ruchu granicznego, 4 – drogi główne; różnice wysokości: 5 – ponad 800 m, 6 – 400–800 m, 7 – 200–400 m, 8 – 100–200 m, 9 – poniżej 100 m

Orographical barrier and transboundary roads. 1 – international boundaries, 2 – road border crossings, 3 – crossings for local transboundary movement, 4 – roads; altitudinal difference: 5 – more than 800 m. 6 – 400–800 m. 7 – 200–400 m. 8 – 100–200 m. 9 – less than 100 m



Ryc. 13. Transgraniczne drogi względem dolin i kotlin w latach 1980, 1990–1998. Transboundary roads in relation to the valleys and basins in 1980, 1990–1998

przyrodniczym, oddzielają zazwyczaj poszczególne pasma górskie i tworzą tym samym najwyraźniejsze obniżenia.

Przebieg dróg o nawierzchni twardej silnie nawiązuje do układu dolin i kotlin (ryc. 13). Na 13 dróg transgranicznych z nawierzchnią twardą w 1998 r. 10 przebiegało przez doliny. Dalsze trzy przechodziły przez kotliny. Drogi przebiegające w dolinach często wymagają budowy mostów, choć nie zawsze występują one na samej rzece granicznej.

Pośród wszystkich dróg transgranicznych (o nawierzchni twardej grunтовой) 17 przebiega dolinami rzek, co stanowi 70,8% dróg. Przez granicę państwa przebiegają dnem doliny dochodzącej do granicy wiodącej wzdłuż grzbietu górskiego (wówczas samą granicę droga przechodzi w miejscu dogodnie leżącej przełęczy), lub drogą wzdłuż doliny transgranicznej – przekroczenie granicy w jej dnie (w tym przypadku droga albo przechodzi wzdłuż jednego z brzegów rzeki, bez konieczności jej przekraczania; np. droga biegnąca przez przejście graniczne w Piwnicznej w dolinie Popradu albo przekracza rzekę i wówczas niezbędne jest zbudowanie mostu np. droga wiodąca przez przejście graniczne w Łysej Polanie w dolinie Białej Wody)

Dla transgranicznego znaczenia najdogodniejsze są drogi w kotlinach. Koszty wybudowania przejścia granicznego są tu najniższe a obniżenia stwarzają bardzo dogodne warunki (szerokie, płaskie tereny) do ich lokalizacji. Problemem może być jedynie pokonanie okalających kotlinę grzbietów górskich, ale nie ma potrzeby lokowania tam infrastruktury granicznej. Tak np. w szerokim dnie Kotliny Orawskiej zlokalizowane jest przejście z największym ruchem granicznym na granicy polsko-słowackiej. Ogółem na granicy polsko-słowackiej trzy drogi transgraniczne przebiegają przez dna lub otoczenie kotlin. Udział dróg transgranicznych przechodzących przez kotliny był znaczący (w 1991 r. – 40%). W okresie późniejszym udział tego rodzaju dróg malał. Po otwarciu nowych przejść granicznych w 1996 r., dla małego ruchu granicznego udział dróg w kotlinach zmalał znacząco do 12,5% w 1997



i 1998 r. Do 1996 r. drogi transgraniczne przekraczały granicę państwową tylko w dolinach i kotlinach. Wraz z możliwościami otwierania przejść dla małego ruchu granicznego, dla społeczności lokalnych i coraz szerszego wykorzystywania dróg gruntowych powstały cztery drogi transgraniczne przekraczające granicę w poprzek grzbietu, poza dolinami i przełęczami. Stanowią one 16,7% liczby dróg transgranicznych. Dwie z nich znajdują się w zachodniej części Beskidu Żywieckiego i dwie w Beskidzie Niskim. Przedstawione fakty potwierdzają, że bariera orograficzna odgrywa dość istotną rolę w przeprowadzaniu transgranicznych dróg i przekraczaniu granicy polsko-słowackiej, ale jej znaczenie jest stopniowo eliminowane. Równie ważne znaczenie ma bariera rzeczna. Układ sieci transgranicznych dróg kształtował się pod wpływem potrzeb gospodarczych, społecznych i politycznych. Sam przebieg dróg na górzystym obszarze Karpat, zależy jednak w pewnej mierze od warunków środowiska przyrodniczego. Wypadkową tych wielu złożonych czynników jest istniejąca sieć dróg, która jest uboga w porównaniu z innymi obszarami przygranicznymi Polski. Mają na to wpływ m.in. bariery przyrodnicze (głównie orograficzne). Obszar ten jednakże cechuje się najlepszym wykorzystaniem dróg transgranicznych ze wszystkich granic Polski, na co wpływ mają dobre stosunki sąsiedzkie, potrzeba nawiązywania więzi transgranicznych pomiędzy Polską i Słowacją, a także duże znaczenie wykorzystania istniejących dróg. Budowanie nowych jest bowiem na obszarze górskim bardzo kosztowne.

Największe bariery przyrodnicze do powstania transgranicznych dróg o nawierzchni twardej stanowią:

- Tatry Zachodnie (duże deniwelacje i wysokości względne, obszar prawnie chronionej przyrody),
- Tatry Wysokie (duże deniwelacje i wysokości bezwzględne, obszar prawnie chronionej przyrody),
- Bieszczady (duże deniwelacje, znaczne spadki, obszar prawnie chronionej przyrody, słabe zaludnienie),
- Beskid Żywiecki (duże deniwelacje i wysokości bezwzględne, obszar prawnie chronionej przyrody),
- Beskid Niski (duże deniwelacje, słabe zaludnienie).

Najłatwiej przekraczalna granica ze względu na środowisko przyrodnicze jest w:

- Kotlinie Orawsko-Nowotarskiej (szerokie obniżenie, z małymi deniwelacjami, pozbawione lasów, bez obszarów chronionych),
- Pogórzu Spisko-Gubałowskim (małe deniwelacje, dogodny układ dolin, bez obszarów chronionych),

– Beskidzie Sądeckim (wyraźne wcięcie, nisko położonej doliny Popradu, małe deniwelacje).

Układ przestrzenny transgranicznej sieci drogowej jest wypadkową kilku czynników: przyrodniczych, historycznych, politycznych, ekonomicznych i społecznych. Specyfika środowiska przyrodniczego (m.in. układ dolin), jak też zaszczości historyczne, wpłynęły również na fakt, że do żadnego z przejść granicznych, nie dochodzi więcej niż jedna droga z danego państwa. Zaledwie w kilku przypadkach w pobliżu przejścia granicznego (co najmniej ponad 5 km) spotykają się dwie drogi. Przejścia graniczne nie spełniają więc roli węzłów transgranicznych. Są tylko miejscem przekraczania granicy, tworząc tzw. „wąskie gardła”. Ewentualnie można je nazwać węzłami tranzytowymi.

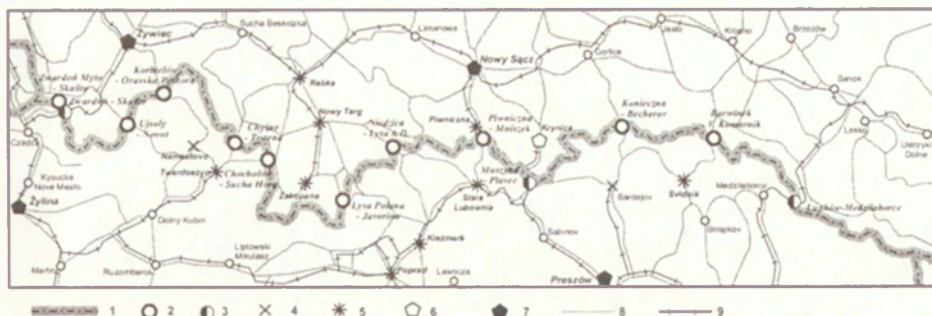
Podobna sytuacja jest w Tatrach i na Podtatrzu. W tym przypadku łańcuch tatrzański jest na tyle silną barierą, że drogi muszą go omijać. Silniejszą przeszkodą komunikacyjną okazały się Tatry Zachodnie i Góry Choczańskie. Drogi musiały omijać tę barierę przebiegając doliną Orawy i Wagu. Jedynie pomiędzy Tatrami Zachodnimi i Górami Choczańskimi przeprowadzono lokalne drogi, które w okresie zimowym są jednak trudno przejezdne. W Tatrach ogromne znaczenie, zwłaszcza w ostatnich kilkudziesięciu latach, ma bariera typu ekologicznego. Choć istnieją realne możliwości wybudowania dróg transgranicznych przez Tatry (zwłaszcza przez Zachodnie) istnienie parków narodowych i potrzeba ochrony tego obszaru skutecznie ogranicza tutaj możliwość budowy dróg.

W kilku obszarach o gęstszej transgranicznej sieci drogowej utworzyły się węzły drogowe, którymi są duże miasta leżące w bliskim sąsiedztwie granicy. Za transgraniczne węzły drogowe, uznano te miasta, w których zbiegają się co najmniej dwie drogi transgraniczne. Węzłami transgranicznymi po stronie polskiej są (ryc. 14):

- Żywiec (droga do Czadczy i Namestowa)\*<sup>15</sup>
- Jabłonka (droga do Namestowa i Trsteny – Budapesztu)
- Nowy Targ (droga do Trsteny, Podspadów – Popradu i Spiskiej Nowej Wsi – Spiskiej Bielej)\*
- Chabówka (droga do Dolnego Kubina, oraz do Popradu, Spiskiej Belej)\*

<sup>15</sup> Gwiazdką (\*) oznaczono transgraniczne węzły ogólnodostępne, czyli takie, w których zbiegają się co najmniej dwie drogi transgraniczne przechodzące przez ogólnodostępne przejścia graniczne. Można również przyjąć, że te węzły są węzłami głównymi, czy też regionalnymi, pozostałe natomiast – lokalnymi.





Ryc. 14. Transgraniczne węzły transportowe. 1 – granice państw, 2 – przejścia drogowe, 3 – przejścia kolejowe; transgraniczne węzły: 4 – drogowy lokalny, 5 – drogowy regionalny, 6 – drogowy i kolejowy lokalny, 7 – drogowy i kolejowy regionalny, 8 – drogi główne, 9 – koleje

Transboundary transport nodes. 1 – international boundaries, 2 – road border crossings, 3 – railway border crossings; transboundary nodes: 4 – road local, 5 – road regional, 6 – road and railways local, 7 – road and railways regional, 8 – roads, 9 – railways

Po stronie słowackiej ukształtowało się więcej transgranicznych węzłów drogowych (ryc. 14):

- Namestowo (droga do Żywca i Jabłonki),
- Trstena (droga do Nowego Targu i Krakowa)\*
- Podspady (droga do Zakopanego i Nowego Targu),
- Spiska Bela (droga do Zakopanego, Nowego Targu i Piwnicznej – Nowego Sącza)\*
- Poprad (droga do Zakopanego, Nowego Targu i Piwnicznej – Nowego Sącza)\*
- Zborow (droga do Gorlic i Krempnej),
- Bardiów (droga do Krynicy i Gorlic),
- Preszów (droga do Gorlic, Nowego Sącza i Rzeszowa).

Drogi o nawierzchni gruntowej stanowią obecnie uzupełnienie transgranicznej sieci drogowej, ale na żadnej z nich nie ma ogólnodostępnego przejścia granicznego. Jednakże w przyszłości, w miarę potrzeb, drogi te będą przekształcone w drogi o nawierzchni twardej, co ułatwi przekraczanie granicy polsko-słowackiej (tab. 18, ryc. 12). Na części z tych dróg znajdują się przejścia dla małego ruchu granicznego, na niektórych usytuowane są przejścia turystyczne.

#### Rozmieszczenie transgranicznej sieci transportu na pograniczu polsko-słowackim

Na sieć transportową na pograniczu polsko-słowackim składa się system dróg o nawierzchni twardej, drogi o nawierzchni gruntowej i linie kolejowe.

Tabela 18. Obecne i potencjalne transgraniczne drogi o nawierzchni gruntowej

Droga	Mezoregion	Rodzaj przejścia	Przełęcz, obniżenie	Wys. na granicy w m n.p.m.	uwagi
Soblówka-Podrycerzowa	Beskid Żywiecki	mrg	Przeł. Przystop	940	Rez. przyrody, park krajo- brazowy
Złatna-Orawskie Vesele	Beskid Żywiecki	mrg		930	potok
Biały Potok-Orawice	Rów Podtatrzański	mrg, turystyczne		920	
Wyżni Koniec-Osturnia	Pogórze Spisko- Gubałowskie	mrg, turystyczne		920	rezerwat
Kacwin-Velka Frankowa	Pogórze Spisko- Gubałowskie	mrg		600	
Muszyna-Plavec	Beskid Sądecki	mrg, turystyczne		385	
Friczka	Beskid Niski	mrg, turystyczne	Przeł. Beskid	637	
Ożenna-Niżna Polianka <sup>1</sup>	Beskid Niski	mrg, turystyczne		590	
Jaśliska-Czertizne <sup>1</sup>	Beskid Niski	mrg, turystyczne	Przeł. Czertiska	581	
Radoszyceł-Palota	Beskid Niski	mrg, turystyczne	Przeł. Laborecka	684	
Roztoki Górne-Wielka Polana	Bieszczady Zachodnie	mrg, turystyczne	Przeł. nad Roztokami	797	—

<sup>1</sup>drogi te są przebudowywane i za pewne całkowicie staną się drogami o nawierzchni twardej, mrg – mały ruch graniczny.

Źródło: opracowanie własne



Z ogólnej liczby istniejących linii transgranicznych najwięcej przekracza granicę w Beskidzie Sądeckim i Beskidzie Niskim. Specyficznymi miejscami są również granice mezoregionów, przecinające granicę państwa. W pięciu takich miejscach przechodzą linie transgraniczne, a kolejne trzy linie biegną w bliskim sąsiedztwie granic mezoregionów.

W 2002 r. jedna linia transgraniczna (drogi i linie kolejowe) przecinała granicę średnio co 22,9 km, jednak ich rozmieszczenie nadal jest nierównomierne. Największa koncentracja linii transgranicznych występuje na czterech odcinkach granicy:

- Dolina Popradu (na odcinku od Piwowarówki, do Leluchowa) – 4 linie, średnio co 10,1 km,
- Zachodnia część Beskidu Żywieckiego i fragment B. Śląskiego (od Zwardonia Myto, do przełęczy Glinne) – 4 linie, średnio co 10,8 km,
- Kotlina Orawsko-Nowotarska (od Winiarczykówki do Chochołowa) – 3 linie, średnio co 10,9 km,
- Pogórze Spisko-Gubałowskie z fragmentami Tatr i Pienin (od Łysej Polany do Niedzicy) – 3 linie, średnio co 13,5 km.

Najmniejsze zagęszczenie transgranicznych linii występuje we wschodniej części granicy i w Tatrach. Najdłuższe odcinki granicy, przez które nie przebiega linia transgraniczna:

- Tatry i zachodnia część Pogórza Spisko-Gubałowskiego (od Chochołowa do Łysej Polany) – odcinek 66,4 km,
- Bieszczady (całe, od przeł. Łupkowskiej do Krzemieńca) – odcinek 58,8 km,
- wschodnia część Beskidu Niskiego (od przeł. Dukielskiej do linii Radoszyce-Palota) – odcinek 40,6 km,
- Pasma Babiogórskie (od przeł. Glinne do Winiarczykówki) – odcinek 37,6 km.

Można wyróżnić kilka węzłów komunikacyjnych, za które uznano miejscowości, w których zbiega się co najmniej jedna linia kolejowa i droga (za wyjątkiem tych miejsc, w których linia kolejowa biegnie razem z drogą). Po stronie polskiej można wyróżnić dwa węzły o znaczeniu regionalnym: Żywiec i Piwniczna oraz dwa o znaczeniu lokalnym: Rajcza i Krynica. W Słowacji można wyróżnić pięć węzłów o znaczeniu regionalnym: Poprad, Spiška Bela, Stara Lubowna, Plawec, Preszów (ryc. 14).

## 5.2. ROZWÓJ PRZEJŚĆ GRANICZNYCH JAKO NIEZBĘDNY CZYNNIK KSZTAŁTOWANIA SIĘ WIĘZI TRANSGRANICZNYCH

Dla strefy przygranicznej, jak też dla rozwoju więzi transgranicznych, czy w ogóle współpracy transgranicznej, niezbędne są przejścia graniczne. Bez ich istnienia praktycznie wszelka, legalna wymiana międzynarodowa jest niemożliwa. Wydaje się być sprawą logiczną, że im więcej przejść granicznych i im większa jest ich przepustowość, rozwój współpracy transgranicznej jest łatwiejszy. Nie bez znaczenia jest też rodzaj dopuszczalnego rodzaju ruchu przez przejście graniczne.

Proces tworzenia przejścia granicznego oparty jest na współpracy władz lokalnych. Aktywna i solidarna walka o otwarcie nowego przejścia granicznego niejednokrotnie jest początkiem rozwoju więzi transgranicznych. Takie działania miały miejsce np. na obszarach pogranicza polsko-czeskiego, „*władze gmin z Nowej Rudy, Radkowa, Mioszowa, Broumova, Mezimesti i Wałbrzycha walczyły bardzo zdecydowanie o otwarcie przejść granicznych (Starostin–Golińsk i Tlumaczów–Otovice)*” (Golak 1995). Podobne działania miały miejsce w gminach położonych przy granicy polsko-słowackiej. W nowej rzeczywistości geopolitycznej po 1990 r. nastąpiły kontakty władz lokalnych w strefie przygranicznej. Silnie wystąpiły one na obszarze zachodniej części pogranicza polsko-słowackiego, na terenie województwa bielskiego i słowackich powiatów Czadca i Dolny Kubin. Efektem wielu spotkań były takie same wnioski – brak przejść granicznych (Iwanek 1995). Brak przejść granicznych w rzeczywistości okazał się znacznym utrudnieniem w rozwoju kontaktów polsko-słowackich. Jednakże, jak się później okazało tę niezwykle istotną kwestię można było rozwiązać. W roku 1990 w zachodniej części pogranicza polsko-słowackiego istniało tylko jedno przejście graniczne – w Chyżnem. Na długości ponad 123,5 km, w tym w granicach polskiego województwa bielskiego nie było żadnego polsko-słowackiego przejścia granicznego. Już jesienią 1991 r. oddano do użytku przejście kolejowe Zwardoń – Skalite. Do roku 1997 w tej części granicy zbudowano 3 ogólnodostępne przejścia (1 kolejowe, 2 drogowe) i 4 dla małego ruchu granicznego. W lipcu 1999 r. przybyło w tej części 9 nowych przejść dla ruchu turystycznego, które mogą wykorzystywać okoliczni mieszkańcy.

Żywiecczyzna jest obszarem, który może posłużyć za dobry przykład współpracy transgranicznej, która w pozytywny sposób wpłynęła na otwarcie nowych przejść granicznych. W pozostałej części granicy również w sposób znaczący przybywało przejść. W 1990 r. istniało ich zaledwie 5 na całej granicy polsko-słowackiej. Do roku 1995 przybyło 6 nowych przejść, tym



samym zanotowano ponad dwukrotny ich wzrost. Od 1996 r., po podpisaniu umowy o małym ruchu granicznym zaczęto tworzyć przejścia graniczne dla ludności mieszkającej w gminach przygranicznych w strefie 15 km od granicy. Do roku 1998 otwarto 15 tego typu przejść. W 1998 r. na granicy polsko-słowackiej istniało już 27 przejść granicznych (od roku 1990 wzrost o 540%). Po kolejnej umowie pomiędzy Polską i Słowacją o otwarciu nowych przejść granicznych dla turystów ich liczba powiększyła się w 1999 r. o 22 przejścia turystyczne (kilka z nich w miejscu wcześniej istniejących przejść).

Na zwiększenie liczby przejść w latach 90. wpłynęły:

- wcześniejsze istnienie linii kolejowych i dróg dochodzących do granicy,
- tradycyjna aktywność i przedsiębiorczość ludzi gór,
- chęć nawiązywania współpracy transgranicznej, zwłaszcza na szczeblu lokalnym,
- podpisanie umowy o małym ruchu granicznym,
- decyzja o powołaniu nowych przejść turystycznych.

Za najważniejsze czynniki utrudniające lub opóźniające powstanie nowych przejść należy uznać:

- brak mostów na rzekach i strumieniach granicznych,
- zniszczone linie kolejowe (np. Nowy Targ–Podczerwone) i drogi złej jakości (np. tylko utwardzane lub polne),
- brak spójnych przepisów prawnych polskich i słowackich,
- brak podstaw prawnych współpracy na różnych szczeblach zarządzania,
- rozbieżność norm i niejednoznaczność sformułowań w dziedzinie planowania przestrzennego,
- brak środków finansowych na budowę przejść i na modernizację istniejących,
- zbyt sformalizowane procedury przekraczania granicy.

Okazało się również, że wiele z barier można było pokonać. Jednakże w różnych częściach pogranicza podobne problemy rozwiązywano zupełnie odmiennie. W kilku przypadkach, aby utworzyć przejście trzeba było przemieścić nowe odcinki dróg w pobliżu granicy, co wiązało się z dodatkowymi kosztami. Największe wydatki i problemy były w tych miejscach, w których należało przeprować się przez rzekę. O ile wybudowanie drogi do granicy na terytorium danego państwa leżało w jego gestii, to wybudowanie mostu było już problemem dwustronnym. Przykładem jest przebudowa mostu w Chyżnem. Odpowiedzialna za wykonanie zadania Okręgowa Dyrekcja Dróg w Krakowie długo nie mogła dokonać ustaleń ze stroną słowacką, a brak kontaktów i przedłużające się dyskusje doprowadziły do tego, że most o długości

12 m budowano dwa lata. Jak podkreśla Julian Stopka – wójt gminy Jabłonka – taki sam most na Czarnej Orawie w Podwilku postawiono w niespełna rok.

Odwrotnym przykładem przedstawiającym szybkość działań obydwu stron może być Zwardoń. Gdy wezbrane wody Soły, podczas powodzi w 1997 r., zerwały po polskiej stronie dwa mosty przyczyniając się do unieruchomienia fragmentu magistrali łączącej Bratysławę z Gdynią, Słowacy natychmiast pospieszyli z pomocą. W ciągu trzech tygodni jeden z mostów zbudowano od nowa.

Rozbudowy przejść granicznych stwarzają też wiele problemów. Kilka lat trwało budowanie przejścia Jurgów–Podspady, aby mogło ono spełniać wymagane normy. Przejście graniczne Niedzica–Lysa nad Dunajcem od kilku lat powinno być ogólnodostępne. Strona słowacka chciałaby, aby to Polacy pokryli koszty rozbudowy, a strona polska nie spieszy się z wydawaniem pieniędzy. Trwają kilkuletnie już dyskusje o rozbudowie przejścia granicznego w Zwardoniu, zarówno drogowego, jak i kolejowego. Drogowe miałyby zostać rozbudowane i przejąć część ruchu tranzytowego z innych części granicy. Barię stanowi nie najlepszej jakości droga dojazdowa do przejścia. Słowacy od kilku lat budują już odcinek autostrady mającej połączyć Żylinę ze Skalitem. Po polskiej stronie na modernizację trasy Zwardoń–Żywiec–Bielsko-Biała nie ma funduszy, a dodatkowe utrudnienia wynikają z gęstej sieci osadniczej na tym obszarze. Potrzebna jest także modernizacja przejścia kolejowego w Zwardoniu i linii kolejowej Czadca–Żywiec. Jak podkreśla Jiri Hanzal (generalny przedstawiciel Kolei Państwowych Republiki Słowackiej w Polsce) należy przystosować górskie odcinki tras do przejazdu składów dłuższych i cięższych. Obecnie pociągi o ciężarze powyżej 2 tysięcy ton jadą w dwóch częściach już od Zwardonia. Łączy się je po stronie słowackiej, co znacznie spowalnia transport. Niezbędne jest również unowocześnienie linii kolejowych, zwłaszcza profilowanie zakrętów torów w górach, aby pociągi mogły poruszać się szybciej, a także rozbudowa przejść kolejowych, zwłaszcza wprowadzenie lepszych, szybszych odpraw towarowych, ale też możliwości odpraw fitosanitarnych i innych. Jako przykład można podać właśnie przejście w Zwardoniu, gdzie takich kontroli się nie wykonuje. Browar w Żywcu, leży zaledwie 24 kilometry od tego przejścia, a otrzymuje zamówiony sód ze Słowacji, przez przejście w Muszynie. Pierwszym przejściem drogowym na granicy polsko-słowackiej o kompleksowej obsłudze granicznej, celnej, weterynaryjnej, sanitarnej, fitosanitarnej, chemicznej i radiometrycznej, zostało przejście w Barwinku w 1996 r. (Zygadlewicz 1997), a i na tym przejściu przewidziano dalszą rozbudowę.

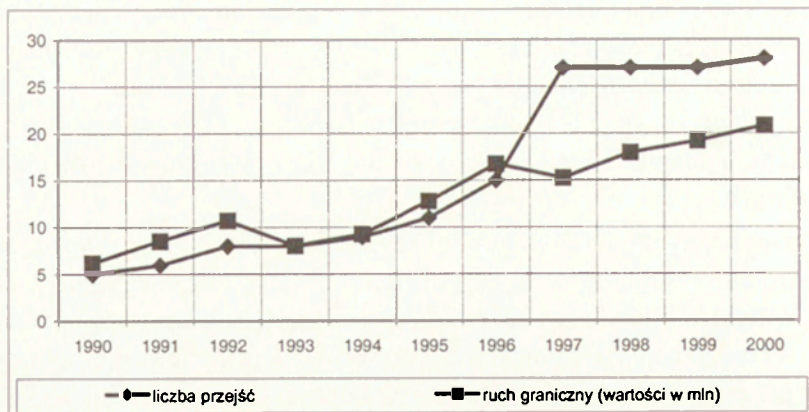


Są jeszcze takie miejsca, w których istnieją realne możliwości przełożenia mostu przez rzekę graniczną, ale nie wykonuje się tego. Przykładem może być graniczny odcinek Dunajca leżący w Pienińskim Parku Narodowym. Tutaj głównych przyczyn należy upatrywać, w tym, że jest to cenny obszar przyrodniczy, a ponadto przełożenie mostu negatywnie wpłynęłoby na estetykę krajobrazu.

Specyficznym miejscem jest dolina Popradu. Rzeka przedziela nie tylko jednorodnie przyrodniczo obszary, ale też ludność, która przez wiele wieków żyła w bardzo bliskim sąsiedztwie, utrzymując częste kontakty społeczne, a nawet rodzinne. Wielu Polaków ma po słowackiej stronie swoje ziemie. Bariere przez wiele dziesięcioleci stanowił Poprad, który przyrodniczo i historycznie łączył tych ludzi, jednak wraz z granicą polityczną zaczął dzielić, pola, wsie i ludzi. W wielu miejscach potrzebne były i są nadal przejścia graniczne. Ich otwarcie wymaga często tylko wybudowania kładki łączącej obydwie brzegi rzeki. Po podpisaniu umowy o małym ruchu granicznym taka możliwość zaistniała. Utworzono dwa nowe przejścia na Popradzie – w Miliku i Wierchomli Wielkiej. Otworzono też przejście w Leluchowie, które stało się jednym z większych na granicy polsko-słowackiej (drugim co do wielkości przejściem dla małego ruchu granicznego). W wielu przypadkach, aby stworzyć transgraniczne połączenie, należało dobudować lub co najmniej przebudować fragment drogi dochodzącej do granicy.

#### 5.2.1. WZROST LICZBY PRZEJŚĆ I RUCHU GRANICZNEGO NA GRANICY POLSKO-SŁOWACKIEJ W LATACH 90.

W roku 1990 na całej granicy polsko-słowackiej istniało zaledwie 5 przejść granicznych. Do roku 1995 przybyło 6 nowych przejść, tym samym zanotowano ponad dwukrotny ich wzrost. Od 1996 roku, po podpisaniu umowy o małym ruchu granicznym zaczęto tworzyć przejścia graniczne dla ludności mieszkającej w gminach przygranicznych – leżących do 15 km od granicy. Do roku 1998 otwarto 15 tego typu przejść. W 1998 roku na granicy polsko-słowackiej istniało już 27 przejść granicznych (od roku 1990 wzrost z 5 do 27 przejść, czyli o 540%). Największy przyrost liczby przejść nastąpił w roku 1996 (136,4% w stosunku do roku poprzedniego) i 1997 (analogicznie – 180%), co związane było z podpisaniem pomiędzy Polską i Słowacją umowy o małym ruchu granicznym i otwieraniem nowych przejść tego typu. W 1999 roku na granicy polsko-słowackiej powstały 22 nowe przejścia turystyczne, które jednak nie mają znaczenia dla ruchu drogowego czy kolejowego.



Ryc. 15. Wzrost liczby przejść granicznych i ruchu granicznego na granicy polsko-słowackiej w latach 1990–2000. 1 – liczba przejść granicznych ; 2 – wielkość ruchu granicznego w mln. Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej  
 Increase in numbers of border crossing points and border traffic along the Polish-Slovak border; 1 – number of border crossing points; 2 – border traffic in million. Author's own study on the basis of materials from the Border Guard

W tym samym okresie (1990–98) wzrost ruchu granicznego był niższy. W 1990 r. granicę polsko-słowacką przekroczyło ponad 6,2 mln osób, w roku 1998 – niecałe 18 mln. Dało to wzrost 288,3%. Największy wzrost przekroczeń granicy nastąpił w roku 1995 (137,5% w stosunku do roku poprzedniego) i 1991 (analogicznie – 137,4%). W 2000 roku granicę polsko-słowacką przekroczyło prawie 21 milionów osób (tab. 19, ryc. 15).

Można dojść do wniosku, że to wzrost ruchu granicznego wymusza otwieranie nowych przejść granicznych. Na granicy polsko-słowackiej wzrastający ruch graniczny i współpraca transgraniczna w latach 1990–92 wymuszała otwieranie nowych przejść. W kolejnych latach zjawiska te mniej więcej równomiernie wzrastały. Po otwarciu nowych przejść dla małego ruchu granicznego wzrost jest znacznie większy i szybszy niż wzrost ruchu granicznego. Od 1996 r. zanotowano znaczny wzrost liczby przejść granicznych, a ruch graniczny utrzymywał się na podobnym poziomie.

Należy zwrócić również uwagę na stopień wykorzystania przejść granicznych. Rozpiętość pomiędzy wartościami skrajnymi jest duża. W 1998 r. najczęściej przekroczeń odnotowano na przejściu Chyżne–Trstena (tab. 20, ryc. 16) – ponad 4 mln przekroczeń<sup>16</sup>. Najmniej osób, z ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych, przekroczyło granicę w przejściu Konieczna–Becherow, zaledwie 273 tys. (1998) – t.j. 14,5 raza mniej niż w największym przejściu. Biorąc pod uwagę także przejścia kolejowe, to najmniej osób przekroczyło

<sup>16</sup> podawane wartości odnoszą się do bezwzględnej wartości przekroczeń w obydwu kierunkach



Tabela 19. Liczba przejść, ruch graniczny i wielkość ruchu na jedno przejście na granicy polsko-słowackiej w latach 1990–2000

Rok	Liczba przejść	Ruch graniczny	
		liczba osób w tys.	liczba przekroczeń na 1 przejście w tys.
1990	5	6 226	1 245
1991	6	8 556	1 426
1992	8	10 734	1 342
1993	8	8 556	1 007
1994	9	9 307	1 034
1995	11	12 800	1 164
1996	R	15	16 750
	O	11	16 695
1997	R	27	15 251
	O	11	14 751
1998	R	27	17 949
	O	11	16 816
1999	R	27	19 185
	O	12	17 963
2000	R	27	20 809
	O	13	19 695

R – razem, O – w tym ogólnodostępne. Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej W latach 1999 i 2000 nie uwzględniono turystycznych przejść granicznych.

granice w przejściu Zwardoń–Skalite (117 tys.) – 34 razy mniej niż w największym przejściu. Warto podkreślić, że wielkość ruchu granicznego w największym i najmniejszym przejściu granicznym rośnie nierównomiernie – w 1990 r. wynosiła 5,1 razy; w 1994 – 15,4; w 1996 – 23,9 (tab. 21, ryc. 17). Przy kolejowych przejściach granicznych różnice te wynoszą, w 1990 r. – 5,1; w 1994 – 18,1; w 1996 r. – 27,1. Jeśli uwzględni się przejścia dla małego ruchu granicznego, wartości te będą jeszcze większe, gdyż na wielu z nich notuje się symboliczne przepływy, zbliżone do zera.

Rycina 17 ilustruje tendencje w latach 90. zmian w ruchu granicznym w najmniejszym i największym przejściu granicznym w poszczególnych latach. Ukazany jest także średni ruch w jednym przejściu granicznym. Utrzymuje się on na poziomie 1–1,5 mln osób na jedno przejście, a różnice w poszczególnych latach są niewielkie. Świadczyć to może o dość równomiernym wzroście nowych przejść granicznych w stosunku do wzrostu natężenia ruchu granicznego.

Od 1996 r. wraz z powstawaniem nowych przejść granicznych dla małego ruchu granicznego wielkość ruchu przypadająca na jedno przejście zna-



Ryc. 16. Ruch graniczny w 2000 r.

1 – granice państw, 2 – drogi główne, 3 – koleje, 4 – ruch graniczny w tys. osób, 5 – Polacy z Polski, 6 – Polacy do Polski, 7 – cudzoziemcy do Polski, 8 – cudzoziemcy z Polski

Border traffic in 2000. 1 – international boundaries, 2 – roads, 3 – railways, 4 – border traffic in thousand persons, 5 – Poles from Poland, 6 – Poles to Poland, 7 – foreigners to Poland, 8 – foreigners from Poland

cząco zmalała. Wynika to oczywiście z mniejszego ruchu na tych przejściach w porównaniu z przejściami ogólnodostępnymi.

Dysproporcje, jak też sam ruch graniczny ilustruje wspomniana wcześniej rycina 16. Przestrzenny przepływ ludności jest również bardzo zróżnicowany, przy rozpatrywaniu kierunków tego ruchu i narodowości. Największy ruch graniczny w latach 1990–2000 na granicy polsko-słowackiej odnotowuje się na przejściu w Chyżnem (za wyjątkiem roku 1991 – Barwinek). Ruch ten zwiększa się, choć nierównomiernie i bywają lata większego lub mniejszego spadku ruchu granicznego w porównaniu z rokiem poprzednim. Warto też podkreślić, że największy wzrost – ponad 5,5-krotny, nastąpił na przejściu Łysa Polana–Javorina.

Charakterystyczne jest, że najmniejszy ruch graniczny odnotowuje się na przejściach, które powstały w danym roku. Wyjątkiem jest rok 1991, gdy ponownie (ale nie po raz pierwszy) otwarto przejście graniczne Chochołów–Sucha Hora. W latach kolejnych najmniejsze frekwencje odnotowano: w 1992 r. – Niedzica (drogowe), Zwardoń (kolejowe), w 1994 r. – Konieczna; w 1995 r. – Korbiełów (nie odnotowano lat, w których nie otworzono nowego przejścia ogólnodostępnego). W latach kolejnych najmniejszy ruch graniczny występował na nowo otwieranych przejściach granicznych dla małego ruchu granicznego. Należy również podkreślić, że zjawisko to nie jest związane z faktem krótszego działania nowego przejścia w danym roku, z reguły te przejścia otwierano od 1 stycznia danego roku.



Tabela 20. Ruch graniczny w poszczególnych przejściach na granicy polsko-słowackiej

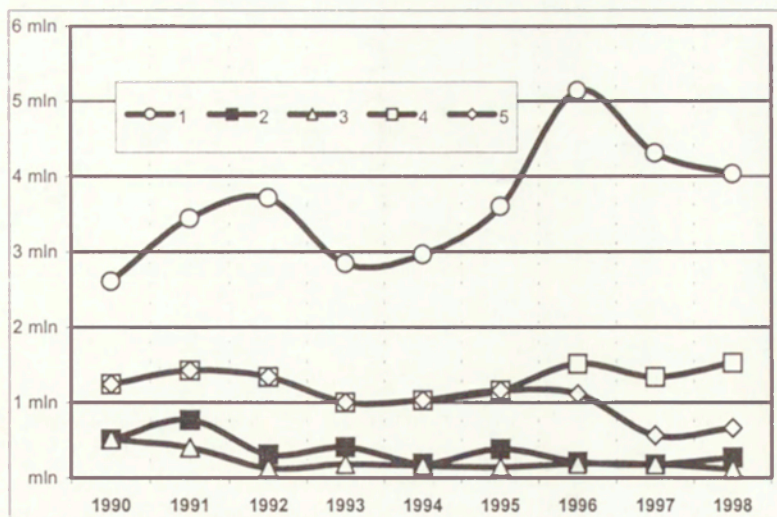
		Wys.	1980		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		1997		1998	
			Liczba	Liczba	Wzrost*	Liczba	Wzrost*	Liczba	Wzrost*	Liczba	Wzrost*	Liczba	Wzrost*	Liczba	Wzrost*	Liczba	Wzrost*	Liczba	Wzrost*	Liczba	Wzrost*	
Przejścia graniczne kolejowe																						
Muszyna	Plaveč	470	290452	848879	292,26	401382	47,28	177112	44,13	186731	105,43	163569	87,60	185880	113,64	240397	129,33	232000	96,51	176000	75,86	
Łupków	Medzilaborce	640	0	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1286	0,00	0	0,00	0	0,00	
Zwardoń	Skalité	675	0	0	0,00	0	0,00	130600	0,00	185326	141,90	189890	102,46	144802	76,26	189724	131,02	215000	113,32	117000	54,42	
RAZEM		595	290452	848879	292,26	401382	47,28	307712	76,66	372057	120,91	353459	95,00	330682	93,56	431407	130,46	447000	103,61	293000	65,55	
Przejścia graniczne drogowe																						
Piwniczna	Mnišek n. Popradom	382	237821	585552	246,22	769601	131,43	1232463	160,14	877889	71,23	907930	103,42	858439	94,55	1223617	142,54	962000	78,62	1506000	156,55	
Niedzica	Lysá nad Dunajcom	480	0	0	0,00	0	0,00	312859	0,00	409928	131,03	736159	179,58	961148	130,56	797779	83,00	1068000	133,87	991000	92,79	
Barwinek	Vyšný Komárnik	500	461259	1670652	362,19	3439662	205,89	2183538	63,48	1496146	68,52	1819593	121,62	2467106	135,59	3076437	124,70	2606000	84,71	2678000	102,76	
Koniczna	Becherov	556	0	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	192341	0,00	386861	201,13	214786	55,52	182000	84,74	273000	150,00	
Chyżne	Trstená	625	683955	2607391	381,22	2370215	90,90	3710437	156,54	2848482	76,77	2968990	104,23	3596508	121,14	5140302	142,92	4307000	83,79	4027000	93,50	
Zwardoń-Myto	Skalité	705	0	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	818501	0,00	1467554	179,30	878000	59,83	1271000	144,76	
Korbielew	Oravská Polhora	809	0	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	386695	0,00	872906	225,74	837000	95,89	1300000	155,32	
Chochołów	Suchá Hora	810	86753	0	0,00	103010	0,00	718641	697,64	505696	70,37	556025	109,95	725599	130,50	1137914	156,82	1276000	112,14	1588000	124,45	
Lysa Polana	Tatranská Javorina	980	1003664	513205	51,13	1472243	286,87	2267944	154,05	1545648	68,15	1772350	114,67	2268425	127,99	2332279	102,81	2188000	93,81	2889000	132,04	
RAZEM		649,7	2473452	5376800	217,38	8154731	151,67	10425882	127,85	7683789	73,70	8953388	116,52	12469282	139,27	16263574	130,43	14304000	87,95	16523000	115,51	
Przejścia graniczne dla małego ruchu granicznego (mrg)																						
Wierchomla Wlk.		390																0	0,00	0	0,00	
Szczawnica		435														25000		388000	1552,00	591000	152,32	
Milík		435																0	0,00	0	0,00	
Sromowce Wyż		470														2000		0	0,00	2000	0,00	
Leluchów		470														0		50000	0,00	314000	628,00	
Ożenna		590														0		2000	0,00	6000	300,00	
Kacwin		605														0		2000	0,00	8000	400,00	
Winiarczykówka		620														0		14000	0,00	85000	607,14	
Piwowarówka		680																0	0,00	0	0,00	
Muszynka		683																0	0,00	55000	458,33	
Radoszyce		684																0	0,00	6000	0,00	
Ujsoly		860																0	0,00	3000	150,00	
Jurgów	Podspády	870														28000		30000	107,14	63000	210,00	
Rycerka		950																0	0,00	0	0,00	
Przegibek		1100																0	0,00	0	0,00	
RAZEM		659,1														55000		500000	909,09	1133000	226,60	
RAZEM			2763904	6225679	225,25	8556113	137,43	10733594	125,45	8055846	75,05	9306847	115,53	12799964	137,53	16749981	130,86	15251000	91,05	17949000	117,69	

\* – wzrost w stosunku do okresu poprzedniego (rok poprzedni = 100)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.







Ryc. 17. Różnice w ruchu granicznym pomiędzy największym i najmniejszym przejściem na granicy polsko-słowackiej oraz ruch graniczny przypadający na jedno przejście graniczne w latach 1990–98. 1 – przejście o największym ruchu, 2 – przejście o najmniejszym ruchu (tylko drogowe), 3 – przejście o najmniejszym ruchu (wszystkie przejścia drogowe i kolejowe), 4 – średni ruch graniczny na 1 przejście (tylko ogólnodostępne), 5 – średni ruch graniczny na 1 przejście (razem z małym ruchem granicznym)

Zródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej

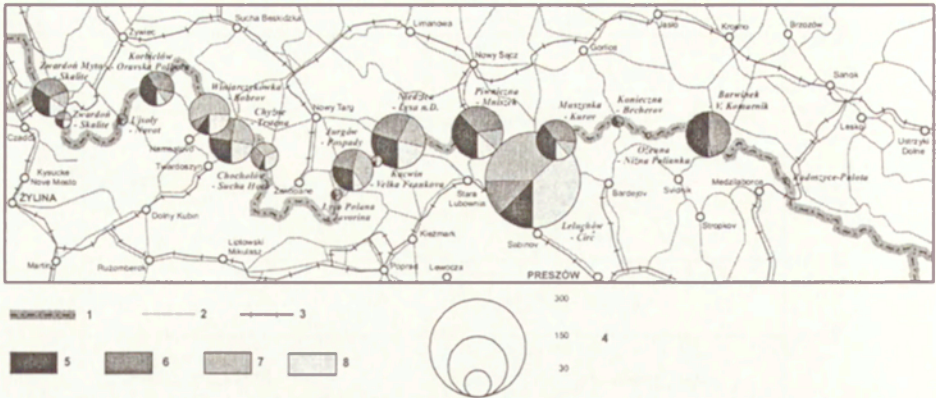
Difference in border traffic between the biggest and the smallest crossing points and value of traffic per crossing in the years 1990–98. 1 – crossing point with a maximum traffic, 2 – crossing point with a least traffic (only road crossings), 3 – crossing point with a least traffic (all crossings), 4 – average border traffic per crossing (without crossings for local transboundary), 5 – average border traffic per crossing (with crossings for local transboundary movement)

Author's own study on the basis of materials from the Border Guard

Tabela 21. Różnice w ruchu granicznym pomiędzy największym i najmniejszym przejściem na granicy polsko-słowackiej w latach 1990–2000

	Rodzaj przejścia	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
A	Przejście o największym ruchu	2 607	3 438	3 710	2 848	2 969	3 596	5 140	4 307	4 027	4 665	4 412
B	Przejście o najmniejszym ruchu (tylko drogowe)	513	770	313	410	192	387	218	182	273	267	423
C	Przejście o najmniejszym ruchu (wszystkie drogowe i kolejowe)	513	401	131	185	164	148	190	182	117	149	62
D	iloraz A/B	5,1	4,5	11,9	6,9	15,4	9,3	23,9	23,7	14,8	17,5	10,4
E	iloraz A/C	5,1	8,6	28,4	15,4	18,1	24,8	27,1	23,7	34,4	31,3	71,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej. Nie uwzględniono przejść przeznaczonych dla ruchu turystycznego.



Ryc. 18. Mały ruch graniczny w 2000 r. 1 – granice państw, 2 – drogi główne, 3 – koleje, 4 – mały ruch graniczny w tys. osób, 5 – Polacy z Polski, 6 – Polacy do Polski, 7 – Słowacy do Polski, 8 – Słowacy z Polski

Local transboundary movement in 2000. 1 – international boundaries, 2 – roads, 3 – railways, 4 – local border traffic in thousand persons, 5 – Poles from Poland, 6 – Poles to Poland, 7 – Slovaks to Poland, 8 – Slovaks from Poland

W latach 1996–98 otwarto 15 przejść granicznych dla małego ruchu granicznego. Łącznie w 1998 r. przejścia te przekroczyło granicę polsko-słowacką ponad 1133 tys. osób (w 2000 r. – 1114 tys.), z czego najwięcej – w przejściu Szczawnica–Leśnica (591 tys.) i Leluchów–Czircz (314 tys.), a w 2000 roku najwięcej w Leluchowie (265 tys.), Niedzicy (129 tys.) i Piwnicznej (122,7 tys.). Przekroczenia granicy w tego rodzaju przejściach zestawione są w tabeli 20, a ilustruje je rycina 18.

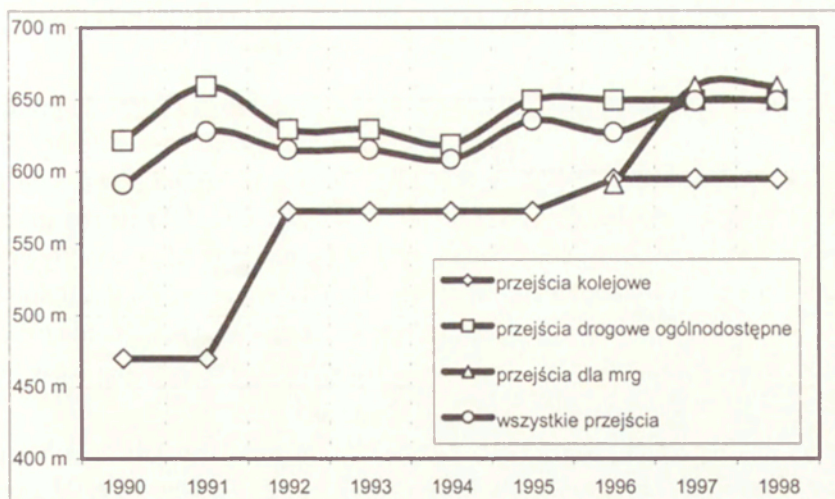
### 5.2.2. LOKALIZACJA PRZEJŚĆ GRANICZNYCH W ZALEŻNOŚCI OD WYSOKOŚCI N.P.M.

Przejścia graniczne na granicy polsko-słowackiej położone są przeważnie w niższej leżących fragmentach granicy. Najniższym leżącym przejściem jest Piwniczna–Mniszek nad Popradem, usytuowane w najniższym położonym punkcie całej granicy.

Średnia wysokość położenia przejść granicznych na omawianym obszarze wynosiła w 1998 r. 648,9 m n.p.m. (obliczenia własne). Wartość ta w okresie 1990–98 ulegała nieznacznym zmianom. Porównując lata 1990 i 1998 średnia wysokość położenia przejścia granicznego zwiększyła się o 57,5 m (tab. 22, ryc. 19).

Zauważyć daje się pewną prawidłowość, najniższe leżą przejścia kolejowe. Przyczynia się do tego duża zależność linii kolejowych od warunków przyrodniczych, zwłaszcza deniwelacji. Koleje wykorzystują jedynie dogodne,





Ryc. 19. Średnia wysokość położenia przejść granicznych na granicy polsko-słowackiej w latach 1990–98. Opracowanie własne. 1 – przejścia kolejowe, 2 – przejścia drogowe, 3 – przejścia dla MRG, 4 – wszystkie przejścia

Average altitude of crossings localisation along the Polish-Slovak border in 1990–98. Source Author's own calculations. 1 – railways border crossings, 2 – roads border crossings, 3 – border crossings for local transboundary movement, 4 – all border crossings

Tabela 22. Średnia wysokość położenia przejść granicznych na granicy polsko-słowackiej w latach 1990–2000 (w m n.p.m.)

Rodzaj przejścia	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997–1999	2000
Przejścia kolejowe	470	470	572,5	572,5	572,5	572,5	595	595	595
Przejścia drogowe ogólnodostępne	622	659	630	630	619	650	650	650	650
Przejścia dla małego ruchu granicznego							592	659	659
Wszystkie przejścia	591	628	615	615	609	636	627	649	649

najniżej leżące doliny i przełęcz. Wyżej zlokalizowane są drogowe przejścia ogólnodostępne. Z wymienionych rodzajów przejść najwyższe są położone przejścia dla małego ruchu granicznego. Wykorzystują one zazwyczaj drogi gruntowe i przechodzą nawet przez wyżej położone przełęcz i grzbiety górskie. Najwyższymi przejściami granicznymi są przejścia turystyczne.

### 5.2.3. LOKALIZACJA PRZEJŚĆ I RUCH GRANICZNY W MEZOREGIONACH FIZYCZNOGEOGRAFICZNYCH

W roku 1990 na granicy polsko-słowackiej istniało pięć przejść granicznych. Zlokalizowane były one w czterech mezoregionach fizycznogeograficznych, w: Kotlinie Orawsko-Nowotarskiej, Tatrach Wysokich, Beskidzie Sądeckim (dwa) i Beskidzie Niskim (tab. 23). Do roku 1998 liczba przejść zwiększyła się znacznie i położone są one w 8 mezoregionach. Przybyły przejścia graniczne w: Beskidzie Śląskim, Beskidzie Żywieckim, Pogórzu Spisko-Gubałowskim i Pieninach. Nadal istnieją obszary, w których nie ma przejść granicznych. Są nimi: Tatry Zachodnie, Bieszczady Zachodnie i Rów Podtatrzański (tab. 23, ryc. 20).

Rycina 20 przedstawia wielkość zmian liczby przejść granicznych w poszczególnych mezoregionach w latach 1990–98. Należy podkreślić znaczny wzrost liczby przejść granicznych w Beskidzie Żywieckim (z 0 w 1990 r. do 4 w 1998 r.), Beskidzie Sądeckim (z 2 w 1990 r. do 6 w 1998 r.), a także stały wzrost w Beskidzie Niskim (1 w 1990 r., 2 w 1994 r., 4 w 1998 r.).

Liczbę przejść granicznych porównano również z długościami odcinków granicy przecinających poszczególne mezoregiony. Bezwzględne wartości liczby przejść nie są adekwatne do udziału długości fragmentów granicy w mezoregionach (Rów Podtatrzański – 1,4 km, Beskid Niski – 119,3 km). Stwarza to możliwość porównania długości odcinków granicy przypadającej na jedno przejście graniczne. Wartość ta dla całej granicy polsko-słowackiej malała ze 105,5 kilometra w 1990 r. do 58,6 km w 1994 r. i 19,5 km w 1998 r. W 1998 r. długość granicy przypadająca na jedno przejście graniczne w poszczególnych mezoregionach wahała się od 10,2 w Beskidzie Śląskim do 58,8 w Bieszczadach (gdzie nie ma żadnego przejścia granicznego). Różnica ta jest więc znacząca. W czterech mezoregionach omawiana wartość jest mniejsza niż średnia dla całej granicy: Beskid Śląski, Pogórze Spisko-Gubałowskie, Beskid Sądecki, Kotlina Orawsko-Nowotarska. Również w czterech mezoregionach omawiana wartość jest wyższa od średniej dla całej granicy: Tatry Wysokie, Pieniny, Beskid Żywiecki, Beskid Niski. Za wyjątkiem mezoregionów, w których nie ma w ogóle przejść granicznych, rozbieżności pomiędzy statystyczną wartością oczekiwaną liczby przejść a rzeczywistą nie są duże. Największe w przypadku Beskidu Śląskiego, w którym statystycznie jest o 192% więcej przejść niżby to wynikało z procentowego udziału długości odcinka. Najmniejsze z kolei w Beskidzie Niskim – 0,65 raza mniej. Porównując te wartości z latami wcześniejszymi należy stwierdzić, że dysproporcje te wyrównują się. Świadczy to o coraz bardziej równomiernym rozlokowaniu przejść granicznych na granicy polsko-słowackiej.



Tabela 23. Liczba przejść granicznych w mezoregionach fizycznogeograficznych w latach 1990, 1994 i 1998

Mezoregion	Długość granicy (km)	Udział %	1990					1994					1998								
			D	K	R	na 1 p	A	W	D	K	R	na 1 p	A	W	D	K	mrę	R	na 1 p	A	W
Beskid Śląski	10,2	1,9					0,10						0,17		1			1	10,2	0,52	1,92
Granica B. Śląski / B. Żywiecki	x	x							1	1					1		1				
Beskid Żywiecki	99,6	18,9					0,94						1,70		1		3	4	24,9	5,10	0,78
Kotlina Orawsko-Nowotarska	32,6	6,2	1		1	32,6	0,31	3,24	1		1	32,6	0,56	1,80	1		1	2	16,3	1,67	1,20
Pogórze Spisko-Gubałowskie <sup>1</sup>	10,4	2,0					0,10	0,00	1		1	10,4	0,18	5,63	1			1	10,4	0,53	1,88
Rów Podtatrzański	1,4	0,3					0,01						0,02							0,07	0,00
Tatry Zachodnie	34,2	6,5					0,32						0,58								1,75
Tatry Wysokie	21,6	4,1	1		1	21,6	0,20	4,88	1		1	21,6	0,37	2,71	1			1	21,6	1,11	0,90
Pogórze Spisko-Gubałowskie <sup>2</sup>	36,6	6,9					0,35						0,62				2	2	18,3	1,87	1,07
Pogórze / Pieniny	7,7	1,5					0,07		1		1	7,7	0,13	7,61	1		1	2	3,85	0,39	5,07
Pieniny	23,9	4,5					0,23				0		0,41	0			1	1	23,9	1,22	0,82
Beskid Sądecki	71,1	13,5	1	1	2	35,55	0,67	2,97	1	1	2	35,6	1,21	1,65	1	1	4	6	11,8	3,64	1,65
Granica B. Sądecki / B. Niski	x	x															1	1			
Beskid Niski	119,3	22,6	1		1	119,3	1,13	0,88	2		2	59,6	2,04	0,98	2		2	4	29,8	6,11	0,65
Granica B. Niski / Bieszczady	x	x													1		1				
Bieszczady Zachodnie	58,8	11,2					0,56						1,00								3,01
RAZEM	527,4	100,0	4	1	5	105,5			7	2	9	58,6			9	3	15	27	19,5		

<sup>1</sup> zachodnia część pogórza; <sup>2</sup> wschodnia część pogórza; D – przejścia drogowe, K – przejścia kolejowe, R – razem, na 1 p – na jedno przejście, A – statystyczna wartość oczekiwana ruchu granicznego w poszczególnych mezoregionach; W – różnica pomiędzy wartością oczekiwaną a rzeczywistą (iloraz wartości ruch / W); mgr – mały ruch graniczny

Tabela 24. Ruch graniczny w mezoregionach fizycznogeograficznych w latach 1990, 1994 i 1998

Mezoregion	Długość granicy (km)	Udział (%)	1990				1994				1998			
			Ruch (tys.)	%	A	W	Ruch (tys.)	%	A	W	Ruch (tys.)	%	A	W
Beskid Śląski	10,2	1,9			120			180			1 271	7,1	348	3,66
Granica B. Śląski / B. Żywiecki	x	x					189,9	2,0			117	0,6		
Beskid Żywiecki	99,6	18,9			1 176			1 758			1 330	7,4	3 395	0,39
Kotlina Orawsko-Nowotarska	32,6	6,2	2 607	41,9	385	6,78	2 969	31,9	575	5,16	4 112	22,8	1 111	3,70
Pogórze Spisko-Gubałowskie <sup>1</sup>	10,4	2,0			123		556	5,9	184	3,03	1 588	8,8	354	4,48
Rów Podtatrzański	1,4	0,3			16						25			48
Tatry Zachodnie	34,2	6,5			404						604			1 166
Tatry Wysokie	21,6	4,1	513	8,2	255	2,01	1 772	19,0	381	4,65	2 889	16,1	736	3,92
Pogórze Spisko-Gubałowskie <sup>2</sup>	36,6	6,9			432				646		71	0,4	1 248	0,06
Pogórze / Pieniny	7,7	1,5			91		736	7,9	136	5,42	993	5,5	262	3,78
Pieniny	23,9	4,5			282				422		591	3,3	815	0,73
Beskid Sądecki	71,1	13,5	1 434	23,0	839	1,71	1 072	11,5	1 255	0,85	1 996	11,1	2 423	0,82
Granica B. Sądecki / B. Niski	x	x									55	0,3		
Beskid Niski	119,3	22,6	1 671	26,8	1 408	1,19	2 012	21,6	2 105	0,96	2 963	16,5	4 066	0,73
Granica B. Niski / Bieszczady	x	x												
Bieszczady Zachodnie	58,8	11,2			694				1 038				2 004	
RAZEM	527,4	100,0	6226	100,0			9 307	100,0			17 976	100,0		

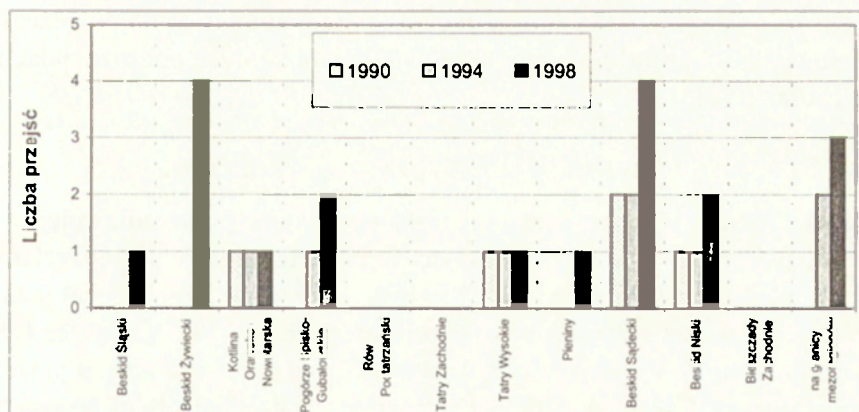
<sup>1</sup> zachodnia część pogórza; <sup>2</sup> wschodnia część pogórza; A – statystyczna wartość oczekiwana ruchu granicznego w poszczególnych mezoregionach; W – różnica pomiędzy wartością oczekiwaną a rzeczywistą (iloraz wartości ruch / W)



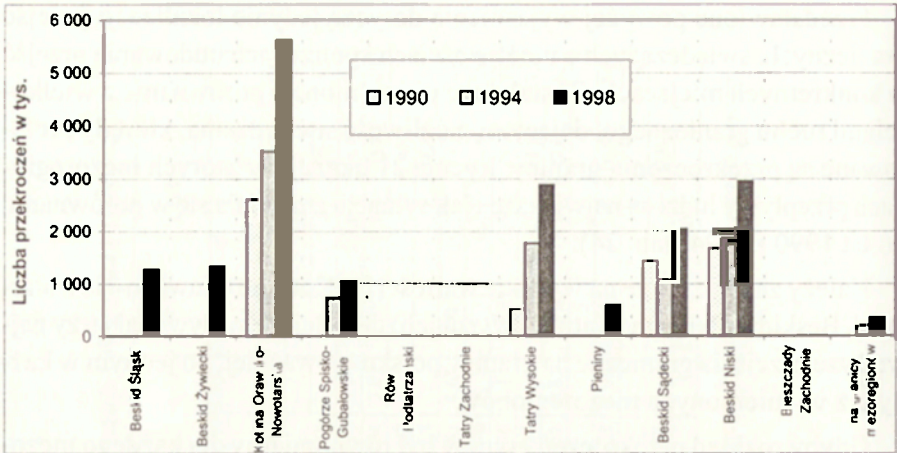
Przedstawione powyżej wyjaśnienia dotyczą jedynie lokalizacji przejść granicznych, świadczących o możliwościach i potrzebach budowania przejść w konkretnych miejscach. Zostały one uzupełnione o porównanie z wielkościami ruchu granicznego, dającymi możliwość stwierdzenia, któredy preferowane są przekroczenia granicy. Rycina 21 ukazuje w których mezoregionach przepływy ludzi są największe i jak sytuacja zmieniała się w porównaniu do lat 1990 i 1994 (tab. 24).

Należy zauważyć, że na wysokie wartości (w Kotlinie Orawsko-Nowotarskiej, Beskidzie Niskim i Tatrach Wysokich) decydujący wpływ mają trzy największe przejścia graniczne na granicy polsko-słowackiej, po jednym w każdym z wymienionych mezoregionów.

Gdyby rozkład przekroczeń granicy był równomierny dla każdego mezoregionu, względem długości granicy go przecinającej, wartości ruchu granicznego odpowiadałyby ilorazowi całkowitej liczby przekroczeń na granicy polsko-słowackiej i długości tego odcinka. Jednakże w rzeczywistości rozkład ten jest bardziej nierównomierny. Różnica pomiędzy wartościami spodziewanymi (teoretycznymi) a rzeczywistymi wahała się w 1998 r. od 4,5 w zachodniej części Pogórza Spisko-Gubałowskiego do 0,06 we wschodniej części tego Pogórza. Tym samym wartości te dla ruchu granicznego są znacznie bardziej zróżnicowane niż dla liczby przejść. Największa koncentracja ruchu granicznego w przeliczeniu na długość odcinka granicy ma miejsce w: zachodniej części Pogórza Spisko-Gubałowskiego (4,5 raza), Tatrach Wysokich, Kotlinie Orawsko-Nowotarskiej, Beskidzie Śląskim.



Ryc. 20. Przejścia graniczne w mezoregionach w latach 1990, 1994, 1998  
Border crossings in the physico-geographical provinces in 1990, 1994, 1998



Ryc. 21. Ruch graniczny w mezoregionach w latach 1990, 1994, 1998. (w tys.)  
Border traffic in the physico-geographical provinces in 1990, 1994, 1998 (in thous.)

### 5.3. POŁĄCZENIA TRANSPORTOWE, JAKO PRZYKŁAD WIĘZI TRANSGRANICZNYCH POMIĘDZY POLSKĄ A SŁOWACJĄ

Sieć transportowa tworzy układ, który jest kształtowany i sam kształtuje potrzeby społeczności lokalnych. Przyczynia się do tworzenia powiązań komunikacyjnych, które wynikają z możliwości ich funkcjonowania i potrzeb lokalnych. Od początku lat 90. zaczęły powstawać, na szerszą skalę niż wcześniej, lokalne i regionalne połączenia autobusowe i kolejowe. Ich sieć stale się kształtuje, jednak ogólny i podstawowy zarys ich funkcjonowania został już stworzony.

Główną sieć powiązań tworzą regularne linie autobusowe i połączenia kolejowe, które zostały omówione w dwóch oddzielnych podrozdziałach: 5.3.1. oraz 5.3.2.

#### 5.3.1. TRANSGRANICZNE POŁĄCZENIA KOLEJOWE

Przed rokiem 1990 nie istniały regionalne i lokalne połączenia kolejowe pomiędzy Polską i Słowacją. Jedynymi połączeniami były pociągi relacji Warszawa–Bukareszt i Warszawa–Budapeszt. Pierwszy z nich jechał przez Kraków, przekraczał granicę przez przejście Leluchów–Plawec i przez Koszyce, podążał na Węgry oraz do Rumunii. Drugi z kolei to pociąg jadący przez Katowice, Czechy, Bratysławę na Węgry. Obydwa połączenia pozostały do chwili obecnej (2003 r.), są wykorzystywane głównie w relacjach dalekobieżnych i tranzytowych.



W latach 90. przybyły połączenia z Krakowa i Katowic do Słowacji, a więc zmniejszyła się wyraźnie rola Warszawy jako głównego ośrodka dla połączeń Polska–Słowacja. Przybyło również połączenie Szczecin–Poznań–Katowice–Bratysława. Połączenia z Katowic i Krakowa mają bardziej regionalny charakter. O ile Katowice mają połączenia jedynie z zachodnią częścią Słowacji, to Kraków zyskał miano głównego centrum transgranicznej komunikacji kolejowej pomiędzy Polską a Słowacją. Kraków ma połączenia (poza linią Warszawa – Kraków – Koszyce – Bukareszt) do Koszyc (i Peczu) oraz do Bratysławy, przez Zwardoń, Czadczę i Żylinę. Połączenie ze Słowacją zyskały również Katowice, dzięki pociągom relacji Katowice – Żyliną przez Cieszyn (Czechy) i Czadczę.

Dzięki otwarciu nowych połączeń lokalnych łączących Żywiec z Czadczą pociągi odjeżdżające z tych miast są uzupełnieniem a w zasadzie powiązaniem sieci krajowej z transgraniczną. Jednakże tego typu komunikacja znacznie wydłuża podróż, a liczne przesiadki sprawiają, że jest mniej komfortowa. W 2000 r. istniało 6 kursów dziennie (tam i z powrotem) w relacji Zwardoń – Czadczą i dodatkowe dwa okresowo. Zwardoń posiada obecnie 14 połączeń z innymi miastami Polski. Z kolei Czadczą jest jednym z większych węzłów kolejowych w północno-zachodniej Słowacji i ma 68 par połączeń kolejowych na dobę (bez pociągów w kierunku Skalite, Zwardoń), w tym 27 par połączeń międzynarodowych (głównie do Czech).

W roku 1999 stworzono nowe transgraniczne połączenia kolejowe, we wschodniej części obszaru, z wykorzystaniem przejścia kolejowego pod przełęczą Łupkowską, Łupków–Medzilaborce. Są to pociągi relacji Sanok–Humenne oraz Sanok–Medzilaborce.

W latach 90. nowe połączenia kolejowe pomiędzy Polską i Słowacją powstawały w miarę otwierania nowych kolejowych przejść granicznych. W 1990 r. istniało tylko jedno: Muszyna–Plawec. Po otwarciu kolejnych przybawało też połączeń kolejowych w ruchu osobowym (tab. 25; ryc. 22).

Wykorzystane są wszystkie przejścia i linie transgraniczne, jednakże liczba połączeń i ich zasięg są nadal nierównomierne. Połączenia kolejowe świadczą wyraźnie o potrzebie kontaktów pomiędzy społecznościami z dwóch stron granicy. Najsilniejsze więzi kształtują się w zachodniej części pogranicza. Linia kolejowa Bielsko–Biała–Czadczą–Żyliną jest dość dobrze wykorzystana przez transgraniczne połączenia kolejowe. Choć liczba połączeń kolejowych przechodzących przez przejście Zwardoń–Skalite jest największa na granicy polsko-słowackiej, to większość tychże stanowią pociągi relacji Zwardoń–Czadczą. Mają one dwojakie zadanie: spajanie sieci połączeń Polski i Sło-

Tabela 25. Liczba połączeń kolejowych w poszczególnych przejściach granicznych (bez ruchu dalekobieżnego)

Przejście	1990	1994	1998	2002
Muszyna – Plawec	7	21	35	28
Zwardoń – Skalite	0	56	56 (63*)	56
Medzilaborce – Łupków	0	0	14	14
Cieszyn	0	7	7	7
RAZEM	7	84	112 (119*)	105

\* wraz z połączeniami okresowymi. Opracowanie własne

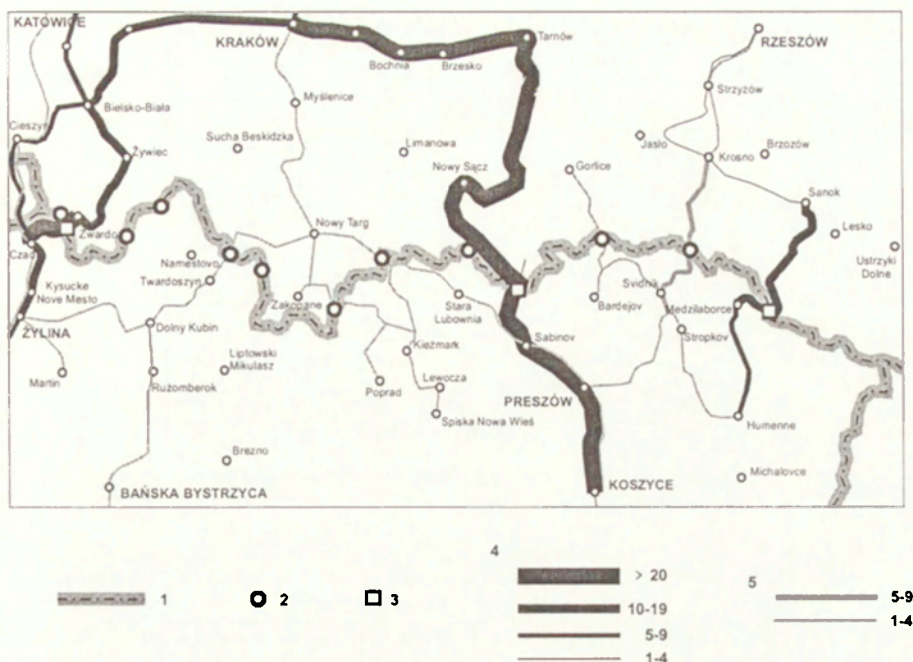
wacji w tej części, i połączenie o charakterze lokalnym dla ludności mieszkającej blisko granicy (w gminach oddalonych od granicy – do 15 km), jak też dla ruchu turystycznego (głównie Polacy). Zasadność połączeń lokalnych, potwierdzić może fakt, że liczba osób w małym ruchu granicznym, odprawionych bez konieczności posiadania paszportów była najwyższa spośród trzech przejść kolejowych na granicy polsko-słowackiej. W 1998 r. wyniosła ona ponad 12 tys. osób.

Inne znaczenie dla ruchu lokalnego ma przejście graniczne i połączenia przechodzące przez Leluchów. W tym przypadku mechanizm ten jest bardziej skomplikowany, gdyż połączenia przechodzące przez to przejście to przeważnie linie dalekobieżne a przejazd na odcinkach krótkich jest na tyle droższy, że ludność miejscowa woli przekraczać granicę w przejściu drogowym dla małego ruchu granicznego. Znamienne jest, że mały ruch graniczny w przejściu kolejowym w Leluchowie wynosił zaledwie 1133 przekroczenia w 1998 r. Natomiast przez przejście drogowe dla małego ruchu granicznego w Leluchowie przechodzi rocznie ponad 314 tys. osób. Wielkość ta jest nawet niemal dwukrotnie większa od całkowitego ruchu granicznego na przejściu kolejowym (wraz z ruchem tranzytowym).

Ponadregionalne znaczenie mają duże ośrodki miejskie, takie jak Kraków, Koszyce oraz w mniejszym stopniu Katowice. W skali regionalnej większe znaczenie przypisać należy Bielsku-Białej i Żylinie. Miasta leżące na linii kolejowej Tarnów – Nowy Sącz – Preszów – Koszyce można by uznać za istotne ośrodki połączone liniami kolejowymi. Połączenia i wykorzystanie tychże linii kolejowych nie jest jednak tak znaczne, jakby można się było tego spodziewać. Miasta te łączą dwie pary pociągów dziennie i dodatkowo jedna para pociągów dalekobieżnych (główny ruch tranzytowy Polska – Węgry – Rumunia).

Stosunkowo późno uruchomiono osobowe przejście pod przełęczą Łupkowską i stworzono połączenia transgraniczne. Wschodnia część pogranicza w procesach integracji i współpracy (mimo istniejącego Euroregionu Karpac-





Ryc. 22. Transgraniczna sieć połączeń kolejowych i autobusowych w 1999 r.  
 1 – granice państw, 2 – przejścia drogowe, 3 – przejścia kolejowe, 4 – połączenia kolejowe (liczba kursów tygodniowo), 5 – połączenia autobusowe (liczba kursów tygodniowo)

Transboundary network of Polish-Slovakian transport connections in 1999. 1 – international boundaries, 2 – road border crossings, 3 – railway border crossings, 4 – railway connections (number of drives per week), 5 – bus connections (number of drives per week)

kiego) ma mniejszą rolę w tych procesach. Choć potrzeby współpracy w tej części są znaczne to jednak liczne są bariery (w tym przyrodnicze). Linia kolejowa w znaczący sposób może zaktywizować ludność polską i słowacką. Dla wielu miejscowości, a nawet miast powiatowych (np. Ustrzyki Dolne, Sanok, Medzilaborce, Humenne, Snina) połączenie kolejowe jest najkrótszym z istniejących. W tym przypadku linia kolejowa może odegrać znaczącą rolę we współpracy oraz w nawiązywaniu i rozwijaniu więzi transgranicznych.

Należy podkreślić, że są wyraźne tendencje zmniejszania się znaczenia transgranicznego ruchu kolejowego. Mimo otwierania nowych przejść granicznych i zwiększania liczby połączeń, transgraniczny ruch kolejowy utrzymuje się na tym samym poziomie – 300–400 tys. przekroczeń granicy rocznie, a jego udział w ruchu ogólnym maleje (tab. 26, 27 oraz ryc. 23 i 24). Udział liczby kolejowych przejść granicznych w stosunku do przejść ogólnodostępnych utrzymuje się na podobnym poziomie około 20% (w latach 1990–99). Uwzględniając przejścia dla małego ruchu granicznego udział

Tabela 26. Udział kolejowego ruchu granicznego na tle ruchu drogowego i ogółem

Rok	Prześcia kolejowe		Prześcia drogowe		Razem	
	tys.	%	tys.	%	tys.	%
1990	849	13,6	5 3767	86,4	6 226	100
1991	401	4,7	8 155	95,3	8 556	100
1992	308	2,9	10 426	97,1	10 734	100
1993	372	4,6	7 684	95,4	8 056	100
1994	354	3,8	8 953	96,2	9 307	100
1995	331	2,6	12 469	97,4	12 800	100
1996	431	2,6	16 319	97,4	16 750	100
1997	447	2,9	14 804	97,1	15 251	100
1998	293	1,6	17 656	98,4	17 949	100
1999	364	1,9	18 821	98,1	19 185	100
2000	352	1,7	20 457	98,3	20 809	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej

Tabela 27. Udział kolejowych przejść granicznych w ogólnej liczbie polsko-słowackich przejść granicznych

Rok	Przejścia kolejowe		Przejścia drogowe		Razem	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%
1990	1	20,0	4	80,0	5	100,0
1991	1	16,7	5	83,3	6	100,0
1992	2	25,0	6	75,0	8	100,0
1993	2	25,0	6	75,0	8	100,0
1994	2	22,2	7	77,8	9	100,0
1995	2	18,2	9	81,8	11	100,0
1996	3	20,0	12	80,0	15	100,0
1997–2000	3	11,1	24	88,9	27	100,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej

przejść kolejowych zmalał w latach 1997–98 do 11%. Natomiast ruch graniczny przez te przejścia zmalał z 13,6% ogólnego ruchu w 1990 r. do zaledwie 1,6%.

Należy jeszcze podkreślić, że część transgranicznego ruchu pomiędzy Polską i Słowacją odbywa się przez terytorium Republiki Czeskiej. Jest to bardzo dogodna droga kolejowa, jednakże obowiązek przekraczania dwóch granic stanowi pewne utrudnienie. Sytuację może zmienić, do czego dążą obie strony, przeniesienie docelowe tych połączeń na linię Bielsko-Biała–Zwardoń–Czadca. Jednakże, jak wcześniej wspomniano, są pewne trudności techniczno-organizacyjne, aby zrekonstruować tę linię kolejową.



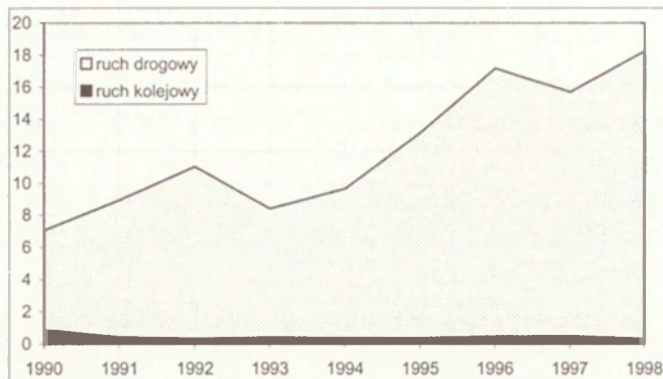
### 5.3.2. TRANSGRANICZNE POŁĄCZENIA AUTOBUSOWE

Przestrzenne rozmieszczenie transgranicznych połączeń autobusowych pomiędzy Polską i Słowacją jest większe i bardziej zróżnicowane niż połączeń kolejowych (ryc. 22). Jednakże liczba połączeń, a zwłaszcza częstotliwość kursów są mniejsze. Nie ma dotychczas żadnego połączenia autobusowego, które funkcjonowałoby codziennie, tak jak przypadku linii kolejowych (mając nawet po kilka kursów dziennie).

Słowacja, jako kraj leżący na drodze z Polski do m.in. Austrii, Włoch, Węgier, stanowi ważny obszar tranzytowy dla połączeń autobusowych. Najwięcej połączeń (głównie z Krakowa) przebiega przez Kotlinę Orawsko-Nowotarską i przejście graniczne Chyżne–Trstena. Jednakże zdecydowana większość regularnych linii autobusowych przebiegających przez polsko-słowackie przejścia graniczne ma charakter lokalny i regionalny. W niniejszym opracowaniu nie zajmowano się połączeniami tranzytowymi.

Trzeba podkreślić, że transgraniczne połączenia autobusowe pomiędzy Polską i Słowacją w latach 90., są dość stałe i stabilne. Zmieniała się tylko nieznacznie częstotliwość kursów na poszczególnych liniach oraz wydłużał ich zasięg. Na początku lat 90. otwierano linie, które miały służyć ludności miejscowej w nawiązywaniu kontaktów dwustronnych i odnowieniu starych więzi społecznych. Na Podhalu, Spiszu i Orawie stworzono linie autobusowe dla mieszkańców obydwu państw wybierających się do sąsiedniego kraju na targi, jarmarki itp. Przykładem mogą być linie do Jabłonek, Nowego Targu czy Spiskiej Nowej Wsi. Dla tych kontaktów niezwykle istotne było podpisanie między obydwo krajami umowy o małym ruchu granicznym, który wykorzystywała ludność zamieszkująca obszary leżące najbliżej granicy. Z czasem okazało się, że niektóre połączenia (zwłaszcza Zakopane–Poprad) są oblegane przez turystów. Dlatego też zdecydowano się na zwiększenie ich częstotliwości i wprowadzenie dodatkowych kursów w okresie wakacyjnym – głównie połączenia Zakopane – Poprad i Zakopane – Spiska Nowa Wieś.

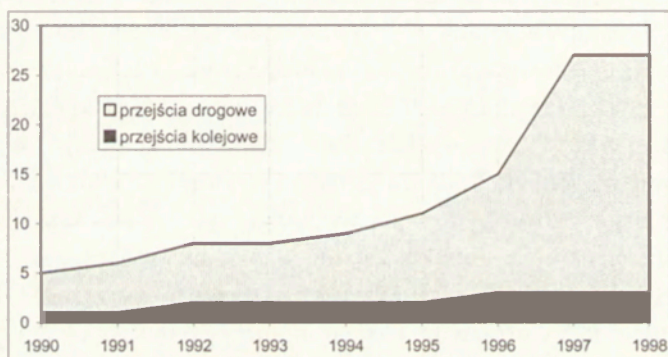
Najbardziej obciążonymi przejściami granicznymi w transgranicznym ruchu autobusowym są: Chyżne, Łysa Polana, Niedzica i Barwinek, a więc największe i najdogodniej położone. Poza wymienionymi, do transgranicznych połączeń autobusowych, wykorzystane są jeszcze dwa przejścia: w Piwnicznej i Koniecznej. Ogółem na granicy polsko-słowackiej jest wykorzystanych sześć przejść granicznych, co daje 60% wykorzystania, dla autobusowych połączeń transgranicznych.



Ryc. 23. Kolejowy i drogowy polsko-słowacki ruch graniczny w latach 1990–98. (w mln)

Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej. 1 – przejścia kolejowe, 2 – przejścia drogowe

Railways and roads polish-slovaks border traffic in 1990–98 (in mln). Author's own study on the basis of materials from the Border Guard. 1 – railways crossings; 2 – roads crossings



Ryc. 24. Liczba kolejowych i drogowych polsko-słowackich przejść granicznych w latach 1990–98. Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej 1 – przejścia kolejowe, 2 – przejścia drogowo

Number of railways and roads polish-slovaks border crossings in 1990–98. Author's own study on the basis of materials from the Border Guard. 1 – railways crossings; 2 – roads crossings

Należy jeszcze wspomnieć, że dwie linie autobusowe łączące Polskę ze Słowacją, korzystają z największego na polskiej granicy południowej przejścia granicznego w Cieszynie. Tym samym autobusy te muszą przejechać przez terytorium Czech. Wykorzystywane jest ono dla połączeń Katowice–Żyliną i Warszawa–Bratysława.

Rozpatrując przestrzenny charakter rozmieszczenia linii autobusowych należy stwierdzić:

- nie istnieją one na obszarze Beskidu Żywieckiego oraz Bieszczadów i wschodniej części Beskidu Niskiego,



- znaczącą barierę komunikacyjną stanowią Tatry,
- na Podhalu, Spiszu i Orawie kształtuje się wyraźny układ węzłowy, z największym transgranicznym ośrodkiem komunikacyjnym – Nowym Targiem (w którym zbiega się ponad 10 linii transgranicznych),
- we wschodniej części ukształtował się wyraźny układ liniowy (pasmo- wy) – linie autobusowe przecinają granicę niemal prostopadle, wykorzystując układ dolin i najniższe przełęcz (np. przełęcz Dukielska),
- istnieje wiele połączeń pomiędzy miastami a przejściami granicznymi bez przekraczania granicy (uwidaczniają duże potrzeby społeczności, jak też ma tu miejsce wpływ bariery, głównie ekonomicznej).

### 5.3.3. UKŁAD I ZASIĘG TRANSGRANICZNYCH POŁĄCZEŃ — PODSUMOWANIE

Transgraniczne połączenia kolejowe i autobusowe tworzą pewien układ o określonym zasięgu, który wyznacza rzeczywisty poziom wykorzystania dróg, linii kolejowych i przejść granicznych, a także ukazuje określone zapotrzebowanie. Świadczy również o możliwościach i rzeczywistych układach w tworzeniu się transgranicznych więzi społecznych.

Największa liczba połączeń przechodzi przez Kotlinę Orawsko-Nowotarską (tylko autobusowe) i przez Dolinę Popradu (autobusowe i kolejowe). Najdalej od granicy sięgają połączenia z dużych miast. Siła oddziaływania takich ośrodków jak Kraków, Katowice, Rzeszów, Koszyce sięga tym samym dalej w głąb kraju sąsiedniego (ryc. 22).

Najgęstsza sieć powiązań kolejowych i autobusowych wykształciła się w środkowej części pogranicza. Są to połączenia łączące Spisz Orawę i Podhale oraz Beskid Sądecki. Stosunkowo dużo transgranicznych połączeń jest we wschodniej części pogranicza, a ważnym ich uzupełnieniem okazują się być połączenia kolejowe, na trasie Sanok–Medzilaborce–Humenne. Z kolei w zachodniej części połączenia transgraniczne występują tylko na linii kolejowej przez Przełęcz Zwardońską (brak połączeń autobusowych) oraz dalej na zachód połączenia przez Czechy.

Bardzo istotne byłyby połączenia, które w znaczny sposób mogłyby ułatwić transgraniczny ruch turystyczny. Takimi połączeniami powinny być: Krynica–Bardiów (po przekształceniu przejścia na przełęczy Tylickiej w ogólnodostępne), Żywiec–Korbielów–Namestowo oraz Bielsko-Biała–Żywiec–Zwardoń–Żylina.

Należy również zwrócić uwagę na to, że wykształciły się już ważne ośrodki – centra dla komunikacji transgranicznej. Ponadregionalny charakter mają zwłaszcza Kraków, Katowice i Koszyce. Wśród połączeń regionalnych do

centrów należy zaliczyć Nowy Targ, Starą Lubownię, Preszów, Czadczę, Żylinę, a także zespół miast Nowy Sącz – Piwniczna.

W polsko-słowackiej sieci transportu nie istnieją szlaki wodne i lotnicze, chociaż są potencjalne możliwości ich rozwoju. Duże znaczenie mógłby odegrać transport lotniczy, wykorzystując lotniska w Popradzie, Koszycach, Rzeszowie a także w Krakowie, czy Katowicach. W 2002 roku uruchomiono co prawda pierwsze i długo oczekiwane połączenie lotnicze, ale łączy ono tylko stolice obydwu państw.

Obecny układ przestrzenny sieci transportowej na pograniczu polsko-słowackim jest wynikiem wpływu warunków przyrodniczych jak i stosunków ekonomiczno-politycznych panujących w minionych wiekach. Natomiast na układ i powiązania transgraniczne, poza wyżej wymienionymi ma także wpływ lokalizacja i liczba przejść granicznych oraz wszelkie inne decyzje zainteresowanych stron, dotyczące działań na rzecz otwarcia nowych przejść oraz budowy nowych szlaków transportowych.

Lokalne i regionalne połączenia autobusowe i kolejowe, na szerszą skalę niż wcześniej, zaczęły powstawać od początku lat 90. Ich sieć stale się kształtuje, jednak ogólny i podstawowy zarys funkcjonowania został już stworzony. Główną sieć powiązań tworzą regularne linie autobusowe i połączenia kolejowe.

Sieć i układ transportowy odgrywają ważną rolę w kształtowaniu się więzi transgranicznych pomiędzy Polską a Słowacją. Uwarunkowania przyrodnicze są istotne w kierunku i przebiegu linii transportowych. Niektóre pasma górskie, jak: Tatry, Bieszczady, Beskid Żywiecki stanowią ważne bariery przyrodnicze dla przekładania dróg i linii kolejowych, a także dla połączeń transgranicznych i przepływu ludzi.



## 6. TURYSTYKA GÓRSKA A KSZTAŁTOWANIE SIĘ WIĘZI TRANSGRANICZNYCH

Turystyka pełni funkcję ekonomiczną jako dochodowa dziedzina gospodarowania oraz społeczną, będąc elementem wychowania, edukacji i profilaktyki zdrowotnej. Jest to zjawisko, jak podaje A. Kowalczyk (2002) wielowymiarowe i może być rozpatrywane w aspekcie: psychologicznym, społecznym, ekonomicznym, przestrzennym i kulturowym. Turystykę górską można rozumieć albo w aspekcie przestrzennym, albo w aspekcie form ruchu. Pierwszy aspekt związany jest ściśle z obszarem penetracji turystycznej, czyli z górami. Według takiego założenia turystyka górską dotyczy wszelkich form aktywności turystycznej człowieka w górach. Drugi aspekt, mniej konkretny, wiąże się z uprawianiem tych dziedzin turystyki kwalifikowanej, które związane są z górami. W takim rozumieniu, np. wspinaczkę, można uprawiać poza górami – przykładowo na sztucznych ściankach wspinaczkowych. W niniejszej pracy turystyka górską jest rozumiana jako przebywanie poza miejscem zamieszkania w obszarze górskim i związane z tym uprawianie turystyki kwalifikowanej związanej z obszarem gór.

Jak wielokrotnie wcześniej wspomniano granica polsko-słowacka dzieli jednorodne obszary geograficzno-przyrodnicze. Były one przez dziesięciolecia oddzielnie zagospodarowywane i oddzielnie turystycznie wykorzystywane. Wiele szlaków turystycznych dochodzi (nawet obecnie) do granicy i na niej kończą się możliwości dalszego poznawania obszaru sąsiedniego państwa. Dlatego też w transgranicznym wykorzystaniu obszaru niezbędne są:

- przejścia graniczne,
- szlaki turystyczne dochodzące do przejść granicznych,
- szlaki turystyczne biegnące wzdłuż granicy, udostępnione dla turystów z sąsiedniego kraju,
- odpowiednio dopasowana i rozlokowana baza noclegowa,
- spójny system transportowy, w tym linie komunikacji autobusowej i kolejowej,
- wspólna, uzgodniona wzajemnie informacja turystyczna,
- a dla rozwoju turystyki międzynarodowej wspólna oferta turystyczna.

W *Studium Koordynacyjnym rozwoju polsko-słowackich obszarów przygranicznych* (1993, 1994) stwierdzono, że: „głównym czynnikiem aktywizacji społeczno-gospodarczej tego obszaru jest olbrzymi potencjał przyrodni-

*czo – krajobrazowy dla rozwoju wszelkich form ruchu turystycznego i lecznictwa uzdrowiskowego*". W tym samym studium (1993, 1994) określono również główne obszary działań w dziedzinie turystyki i lecznictwa uzdrowiskowego. Są to:

- aktywna działalność promocyjna w zakresie inwestycji turystycznych i towarzyszących,
- stworzenie warunków dla wspólnego zagospodarowania i udostępnienia przygranicznych rejonów rekreacyjno-wypoczynkowych;
- zapewnienie dostępności i konkurencyjności tego obszaru m.in. poprzez: zabezpieczenie wspólnego systemu informacyjnego o możliwościach zakwaterowania i usług, stworzenie warunków dla turystyki pieszej wzdłuż szlaków górskich po obu stronach granicy, w tym utworzenie bezpaszportowej strefy turystycznej, szczególnie dla młodzieży, w najatrakcyjniejszych obszarach, w których przekroczenie granicy mogłoby się odbywać w dowolnym miejscu;
- rozwoju wyspecjalizowanych usług uzdrowiskowo-leczniczych;
- promocja rozwoju agroturystyki, głównie w rejonie Nowego Sącza, Spisza, Orawy oraz na obszarze Kysuc, Górnej Orawy i Zamagurza.

Należy stwierdzić, że rozwój turystyki jest jednym z najważniejszych elementów rozwoju obszaru pogranicza polsko-słowackiego. Jest to również dziedzina, która bezpośrednio ma wpływ na tworzenie się i umacnianie więzi transgranicznych pomiędzy Polską a Słowacją.

W opracowaniu A. Kornaka, J. Prudzieńca i A. Rapacza (1981) przedstawiono przestrzenną koncepcję zagospodarowania turystycznego granicy i obszarów przygranicznych dla makroregionu południowo-zachodniego. Według tej koncepcji obszary te podzielono na:

- **Linie graniczną** i jej zagospodarowanie dla celów ruchu turystycznego.
- **Turystyczną strefę nadgraniczną**. Strefa ta obejmuje pas nadgraniczny oraz miejscowości i miasta położone w odległości do 10–20 km od granicy.
- **Obszary graniczne z turystyczną strefą nadgraniczną** w pasie do 60 km w głąb kraju (jest to obszar inaczej nazwany turystycznym zapleczem granicznym).

Wydaje się, że ta koncepcja jest logiczna, jednakże należy podkreślić, że na różnych granicach i w zależności od odmiennych uwarunkowań przyrodniczych, historycznych i społeczno-gospodarczych poszczególne strefy mają różny zasięg przestrzenny i nieco inne znaczenie. W niniejszym rozdziale, w podsumowaniu autor spróbował dostosować swoje wyniki do przedstawionej wyżej koncepcji.



## 6.1. TRANSGRANICZNE ZAGOSPODAROWANIE TURYSTYCZNEGO POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO

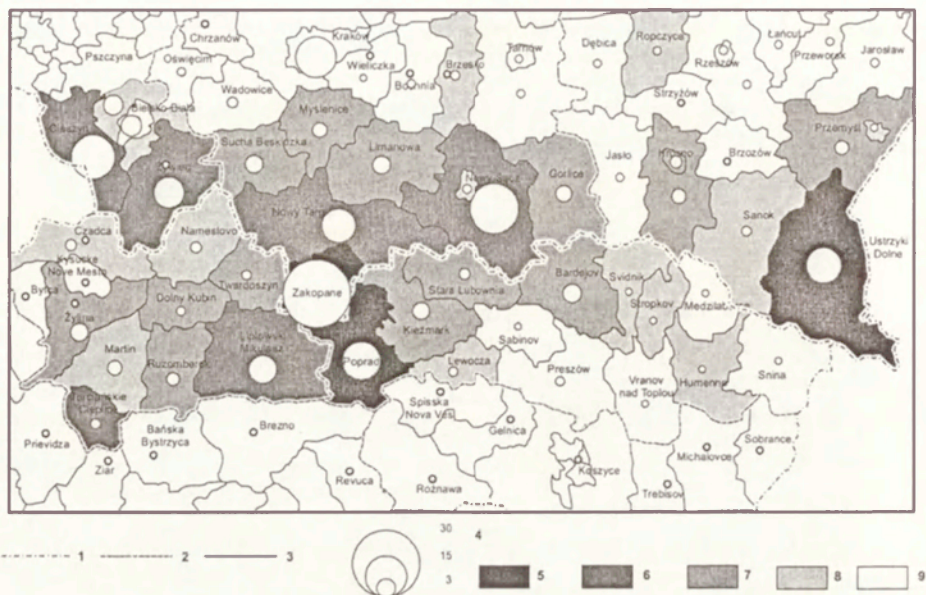
O atrakcyjności turystycznej pogranicza polsko-słowackiego decyduje szereg cech, z których za najważniejsze można uznać:

- zróżnicowane ukształtowanie powierzchni,
- stosunki klimatyczne (w tym występowanie śniegu),
- szata leśna,
- wody powierzchniowe (istnienie rzek wykorzystywanych do: spływów tratwami — Dunajec, od niedawna Poprad, spływów kajakowych; jeziora, zwłaszcza sztuczne zbiorniki wodne: Orawski, Rożnowski, Soliński, Czorsztyński, a także wspomniane rzeki),
- występowanie wód mineralnych,
- wysokie walory estetyczne krajobrazu,
- wysokie wartości środowiska przyrodniczego (objętego w wielu miejscach ochroną prawną: m.in. parki narodowe, parki krajobrazowe; por. rozdz. 4.),
- wysokie walory kulturowe (zabytki architektury sakralnej i świeckiej, muzea, twórczość ludowa, miejsca pamięci narodowej).

Karpaty, zarówno w Polsce jak i Słowacji są jednym z najważniejszych regionów turystycznych. Środowisko przyrodnicze predestynuje do rozwoju przede wszystkim turystyki pieszej górskiej i turystyki narciarskiej. Ostatnio coraz większe znaczenie zdobywają inne formy turystyki kwalifikowanej: rowery górskie, paralotnie, kajaki górskie itp. Sezon rekreacyjny trwa niemal cały rok. Nasilenie występuje w okresie zimowym i letnim, ale coraz bardziej sezony te wydłużają się i przesuwają: letni w stronę jesiennego (m.in. październik), zimowy w stronę wiosennego (m.in. kwiecień). Coraz większe znaczenie (zwłaszcza w Polsce) mają okresy weekendowe i świąteczne.

### 6.1.1. ROZMIESZCZENIE TURYSTYCZNEJ BAZY NOCLEGOWEJ NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

Rozwój turystyki wpływa również na znaczący udział funkcji turystycznych w poszczególnych obszarach pogranicza. Funkcję turystyczną można mierzyć i określać w różny sposób. Aby wykazać jej znaczenie i zróżnicowanie postanowiono zastosować tzw. wskaźnik P. Deferta (1960). Ten prosty współczynnik wskazuje na stopień rozwoju funkcji turystycznej, przy czym według autora wartość powyżej 100 świadczy o rozwiniętej funkcji turystycznej. Rycina 25 ukazuje przestrzenne zróżnicowanie wartości funkcji turystycznych. Sugerowane przez P. Deferta wartości 100, dla obszarów o rozwinię-



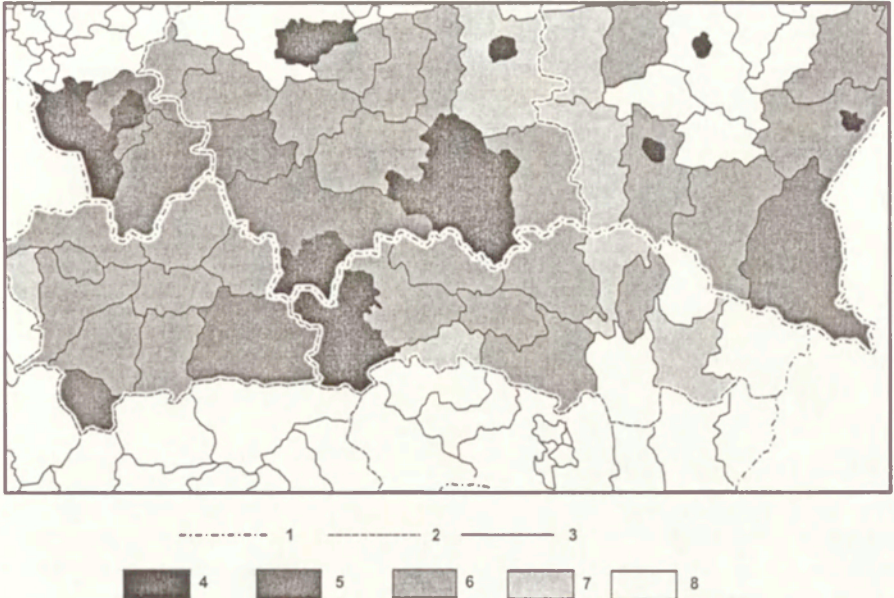
Ryc. 25. Funkcja turystyczna powiatów w 2000 r. 1 – granice państw, 2 – granice województw i krajów, 3 – granice powiatów i okresów, 4 – liczba miejsc noclegowych w tys. osób; Wartość funkcji turystycznej: 5 – ponad 100, 6 – 50,1–100, 7 – 20,1–50, 8 – 10,1–20, 9 – 0,1–10,

Tourist function values in the counties in 2000. 1 – international boundaries, 2 – voivodship and country boundaries, 3 – poviát and district boundaries, 4 – number of beds in thousand persons; Value of the tourist function : 5 – over 100, 6 – 50,1–100, 7 – 20,1–50, 8 – 10,1–20, 9 – 0,1–10,

tej funkcji turystycznej, na pograniczu polsko-słowackim spełniają trzy powiaty. Są nimi tatrzański i popradzki, w rejonie tatrzańskim oraz bieszczadzki. Dość silnie rozwiniętą funkcję turystyczną (powyżej wartości 50) ma kolejnych 6 powiatów: nowosądecki, cieszyński, Liptowski Mikulasz, Turciańskie Cieplice i nowotarski. Pomimo podobnego środowiska przyrodniczego zaznaczają się różnice w rozwinięciu funkcji turystycznej. Jest ona silniej rozwinięta w powiatach polskich, niż w słowackich. Po obydwu stronach granicy największe wartości ma rejon tatrzański. Poza nim wysokie wartości cechują po stronie polskiej obszary: Bieszczad, Beskidu Sądeckiego, Żywieckiego, Śląskiego i Pienin. Należy podkreślić, że jest dla obydwu państw rejon tatrzański jest jednym z najważniejszych rejonów turystycznych. Tym samym jest to bardzo ważne ogniwo we wspólnym rozwoju turystyki i nawiązywaniu więzi transgranicznych.

W pozostałych obszarach silniejsze funkcje turystyczne po polskiej stronie predestynują do rozwoju po stronie słowackiej oferty turystycznej dla jednodniowych turystów, którzy stanowią większość, w porównaniu z ogólną liczną turystów polskich w Słowacji.





Ryc. 26. Gęstość bazy turystycznej w 2000 r. 1 – granice państw, 2 – granice województw i krajów, 3 – granice powiatów i okresów; Miejsca noclegowe na km: 4 – ponad 10, 5 – 4,1–10, 6 – 1,1–4, 7 – 0,6–1, 8 – 0,1–0,5

Density of tourist base in 2000. 1 – international boundaries, 2 – voivodship and country boundaries, 3 – poviát and district boundaries; Number of beds per km: 4 – over 10, 5 – 4,1–10, 6 – 1,1–4, 7 – 0,6–1, 8 – 0,1–0,5

Kolejna rycina (26) ukazuje koncentrację miejsc noclegowych w poszczególnych powiatach na pograniczu polsko-słowackim. W tym przypadku największą koncentrację miejsc noclegowych obserwuje się w rejonie Tatr (powiaty: tatrzański, popradzki i Liptowski Mikulasz), oraz głównie po stronie polskiej w Beskidzie Sądeckim, Żywieckim, Śląskim, Pieninach i Bieszczadach, a także w powiatach miejskich (m.in. Kraków, Nowy Sącz, Tarnów, Krosno, Rzeszów, Bielsko-Biała).

Turystyczna baza noclegowa jest podstawowym elementem zagospodarowania turystycznego całego obszaru. Są to miejsca, z których turyści wyruszają na wycieczki górskie. Ich największa koncentracja znajduje się w strefie sąsiadującej z granicą polsko-słowacką (większa po stronie polskiej).

Chociaż coraz większe znaczenie dla turystyki górskiej mają obiekty noclegowe leżące poza obszarem gór – np. w dolinach, kotlinach, miastach, to jednak nadal najbardziej tradycyjną bazę stanowią schroniska górskie. Położone są one zazwyczaj w wyższych częściach gór i są połączone między sobą siecią szlaków turystycznych. Pozwalają one na bezpośredni kontakt z przyrodą górską i umożliwiają przebywanie w górach przez całą dobę, a także



Ryc. 27. Schroniska górskie w mezoregionach fizycznogeograficznych. 1 – granice państw, 2 – mezoregiony, 3 – liczba schronisk górskich, 4 – schroniska górskie po polskiej stronie, 5 – schroniska górskie po stronie słowackiej; Schroniska górskie na 100 km: 6 – ponad 2, 7 – 1, 1–2, 8 – 0,6–1, 9 – 0–0,5

Mountain refuges in the phisico-geographical provinces. 1 – international boundaries, 2 – provinces, 3 – number of mountain refuges, 4 – refuges on the Polish side, 5 – refuges on the Slovak side; Mountain refuges per 100 km: 6 – over 2, 7 – 1, 1–2, 8 – 0,6–1, 9 – 0–0,5

Tabela 28. Schroniska górskie w mezoregionach fizycznogeograficznych

Mczoregion	Powierzchnia w km <sup>2</sup>	Schroniska			
		polskie	słowackie	razem	na 100 km <sup>2</sup>
Beskid Śląski	654	9	0	9	1,38
Beskid Żywiecki	1 575	10	9	19	1,21
Kotlina Orawsko-Nowotarska	769	0	0	0	0,00
Pogórze Spisko-Gubałowskie	980	1	0	1	0,10
Rów Podtatrzański	135	1	2	3	2,22
Tatry Zachodnie	438	5	12	17	3,88
Tatry Wysokie	310	3	14	17	5,48
Pieniny	244	2	2	4	1,64
Beskid Sądecki	873	5	1	6	0,69
Beskid Niski	2 905	3	2	5	0,17
Bieszczady Zachodnie	2 535	4	3	7	0,28
<b>RAZEM</b>	<b>11 418</b>	<b>43</b>	<b>45</b>	<b>88</b>	<b>0,77</b>



wędrówkę pomiędzy schroniskami, bez potrzeby wychodzenia poza obszar gór.

Dla możliwości odbywania transgranicznych wędrówek górskich znacznie mają tylko te schroniska, które leżą relatywnie blisko granicy. Dalej położone (w odległości ponad kilku godzin marszu) mogą być wykorzystywane tylko jako baza noclegowa do eksploracji dalszej części kraju sąsiedniego.

W tabeli 28 oraz na rycinie 27 przedstawiono rozmieszczenie schronisk górskich w mezoregionach przeciętych granicą państwa. Łącznie w tak wyznaczonej strefie znajduje się 88 schronisk górskich, z czego 43 obiekty po stronie polskiej i 45 po stronie słowackiej. Trzy mezoregiony skupiają niemal połowę wszystkich schronisk. Najwięcej schronisk górskich znajduje się w Beskidzie Żywieckim oraz w Tatrach (zarówno Wysokich jak i Zachodnich). Brak lub niewiele jest schronisk w mezoregionach, które nie stanowią obszary górskie – w Kotlinie Orawsko-Nowotarskiej i Pogórzu Spisko-Gubałowskim, a także w Rowie Podtatrzańskim.

Trzeba podkreślić, że w Tatrach oraz Rowie Podtatrzańskim i Pogórzu Spisko-Gubałowskim, przeważają obiekty słowackie. W Pieninach znajdują się po dwa obiekty w każdym państwie, natomiast we wszystkich pozostałych mezoregionach przewagę stanowią obiekty polskie.

Warto również zwrócić uwagę na koncentrację schronisk górskich. Przeliczając ich liczbę na 100 km<sup>2</sup> okazuje się, że największe zagęszczenie występuje w Tatrach Wysokich (tab. 28).

Porównując z pozostałymi obszarami pogranicza polsko-słowackiego – rejon tatrzański wyróżnia się dość wyraźnie. Dominuje on w wielu aspektach dotyczących turystyki. W omawianym przypadku należy stwierdzić, że obszar ten ma najwyższy współczynnik funkcji turystycznych na całym pograniczu. Na obszarze tym ponadto znajduje się największa liczba miejsc noclegowych, a także największe ich zagęszczenie. Tym samym rola Tatr w turystyce transgranicznej i tworzeniu się więzi powinna być jak największa.

Obszary wschodniej części pogranicza, zwłaszcza Beskidu Niskiego, mają dość słabo rozwiniętą bazę noclegową, zarówno po jednej jak i po drugiej stronie granicy. W związku z coraz większym zainteresowaniem turystów tą częścią Karpat, stwarza to ogromne możliwości we wspólnym rozwoju zagospodarowania turystycznego tego obszaru. Są to obszary, które potencjalnie mogą również przyciągać turystów spoza Polski i Słowacji.

### 6.1.2. ROZMIESZCZENIE TURYSTYCZNYCH PRZEJŚĆ GRANICZNYCH

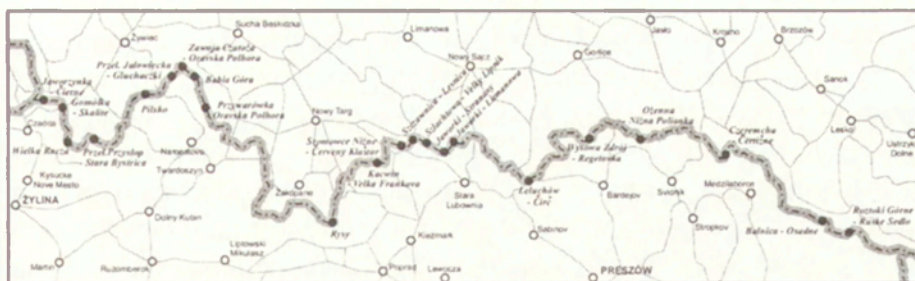
Do 1 lipca 1999 r. turyści obydwu krajów mogli przekraczać granicę polsko-słowacką jedynie w ogólnodostępnych przejściach granicznych. W znaczący sposób ograniczało to możliwość zwiedzania sąsiedniego kraju. Najbardziej negatywny wpływ miało to na podejmowanie decyzji o krótkich – jednodniowych wycieczkach do kraju sąsiedniego. Znaczne oddalenie przejść granicznych nie sprzyjało przede wszystkim turystyce górskiej.

Starania o otworenie przejść turystycznych trwały bardzo długo. Jej początków można doszukiwać się już w latach 20. i 30. XX wieku, gdy chciano udostępnić atrakcyjne obszary sąsiednich państw. Pierwszą próbą było utworzenie konwencji turystycznej, która jednak nie spełniała wszelkich nadziei turystów na swobodne przekraczanie granicy w dowolnym miejscu (rozdz. 8.1). W latach 90. XX wieku powrócono do przedwojennej koncepcji. Rozmowy pomiędzy stroną polską i słowacką trwały dość długo a ich rezultat i tak nie zadowolił większości turystów górskich. Z planowanych pierwotnie 36 turystycznych przejść granicznych zdecydowano się na otworenie zaledwie 22. Największy niedosyt budzi otworenie tylko jednego tego typu przejścia, w najbardziej atrakcyjnym turystycznie rejonie – w Tatrach.

Turystyczne przejścia graniczne stanowią uzupełnienie ogólnodostępnych przejść granicznych. Ich rozmieszczenie jest dość nierównomierne, co przedstawia tabela 29 i rycina 28. Już z pobieżnej analizy wynika, że największe zagęszczenie turystycznych przejść granicznych koncentruje się w trzech rejonach, a mianowicie w: Paśmie Babiogórskim, Pieninach, oraz w zachodniej części Beskidu Żywieckiego (w okolicach Zwardonia). Brak przejść występuje w Tatrach (głównie Zachodnich), obniżeniach podtatrzańskich, Dolinie Popradu. Można dojść do wniosku, że przejścia turystyczne powstały w rejonach: atrakcyjnych dla turystyki górskiej, o dużej aktywności turystycznej, z istniejącą siecią szlaków turystycznych i znacznego rozwoju współpracy transgranicznej. Ważny problem stanowią trudności w porozumieniu się strony polskiej i słowackiej na temat utworzenia przejść turystycznych w parkach narodowych (zwłaszcza w Tatrach).

22 turystyczne przejścia graniczne położone są w 8 mezoregionach fizycznogeograficznych, które przecina granica państwa. Wśród nich 2 leżą na granicy pomiędzy mezoregionami. W 3 mezoregionach nie ulokowano żadnego przejścia turystycznego. Średnio 1 przejście znajduje się blisko co 24 km (tab. 29). Z pozoru mogłoby się to wydawać odległością dość znaczną, jednak dla turystów dostępne są również przejścia drogowe i kolejowe. Przy ich uwzględnieniu średnia odległość pomiędzy nimi zmniejszy się do 15,5 km.





Ryc. 28. Turystyczne przejścia graniczne w 2000 r. 1 – granice państw, 2 – turystyczne przejścia graniczne

Tourist border crossings in 2000. 1 – international boundaries, 2 – tourist border crossings

Z 22 przejść turystycznych aż 8 znajduje się w Beskidzie Żywieckim, a 5 kolejnych w Pieninach i na ich granicach z sąsiednimi mezoregionami. Uwidacznia to również rolę tych dwóch obszarów w turystyce transgranicznej. Jest to także wynikiem już wykształconych więzi transgranicznych pomiędzy organizacjami (w tym dyrekcjami parków narodowych – głównie Pienińskich) z obydwu państw.

W Beskidzie Żywieckim przejścia turystyczne są zlokalizowane przeważnie na atrakcyjniejszych szczytach – Babia Góra, Pilsko, Wielka Racza i na ważnych przełęczach, prowadzących do szlaków łącznikowych i ciekawszych miejsc na terenie sąsiedniego kraju. W Pieninach przejścia zlokalizowano

Tabela 29. Rozmieszczenie przejść granicznych w mezoregionach fizycznogeograficznych

Mezoregion	Długość granicy w km	%	Przejścia turystyczne			Wszystkie przejścia (turystyczne i ogólnodostępne)			
			L 1990	L 2002	P	L 1990	P	L 2002	P
Beskid Śląski	10,2	1,9	0	1	10,2			2	5,1
Gr. B. Śląski / B. Żywiecki	x	x	x	x	x			1	
Beskid Żywiecki	99,6	18,9	0	8	12,5			10	10
Kotlina Orawsko-Nowotarska	32,6	6,2	0	0	0,0	1	32,6	1	32,6
Pog. Spisko-Gubałowskie	10,4	2,0	0	0	0,0			1	10,4
Rów Podtatrzański	1,4	0,3	0	0	0,0			0	0,0
Tatry Zachodnie	34,2	6,5	0	0	0,0			0	0,0
Tatry Wysokie	21,6	4,1	0	1	21,6	1	21,6	2	10,8
Pog. Spisko-Gubałowskie	36,6	6,9	0	1	36,6			1	36,6
Pogórze / Pieniny	7,7	1,5	0	1	7,7			2	3,9
Pieniny	23,9	4,5	0	3	8,0			3	8,0
Gran. Pieniny / B. Sądecki	x	x	x	1	x			1	
Beskid Sądecki	71,1	13,5	0	1	71,1	2	35,6	3	23,7
Beskid Niski	119,3	22,6	0	3	39,8	1	119,3	5	23,9
Gr. B. Niski / B. Zach.	x	x	x	x	x			1	
Bieszczady Zachodnie	58,8	11,1	0	2	29,4			2	29,4
RAZEM	527,4	100,0	x	22	24,0	5	105,5	35	15,1

<sup>1</sup>mezoregiony fizycznogeograficzne według Kondrackiego (1994); L – liczba przejść granicznych, P – liczba km przypadająca na 1 przejście

niemal we wszystkich możliwych miejscach. Na odcinku od Sromowiec Niżnych, do przełęczy Rozdziel, o długości nieco ponad 25 km, powstało pięć przejść turystycznych. Oznacza to, że na tym obszarze przejście turystyczne znajduje się średnio co pięć kilometrów, co nie występuje w innych częściach granicy. W Pieninach powstało ponadto pierwsze z turystycznych przejść granicznych. Już w 1996 r. otworzono przejście graniczne Szczawnica–Leśnica. Od pierwszego roku swojego funkcjonowania stało się ono jednym z większych przejść na granicy polsko-słowackiej. Przejście to umożliwiło polskim turystom wędrowkę po tzw. Drodze Pienińskiej, która wiedzie prawym (słowackim) brzegiem Dunajca, przez jego przełom w Pieninach. Z kolei turystom słowackim umożliwiło to planowanie wycieczek do Szczawnicy. Należy również dodać, że przejście to służy także mieszkańcom przygranicznych obszarów, jako najkrótsza droga (piesza) pomiędzy Szczawnicą, Krościenkiem a Leśnicą.

Poza Beskidem Żywieckim i Tatrami Wysokimi turystyczne przejścia graniczne ulokowano przeważnie w obniżeniach terenu – w dolinach i na przełęczach. Uwidacznia się to zwłaszcza w Beskidzie Niskim i Bieszczadach Zachodnich, gdzie wszystkie przejścia położone są na przełęczach.

Fakt, że najmniej turystycznych przejść granicznych jest w Obniżeniu Orawsko-Nowotarskim jest dość zrozumiały. Jest to obszar mało atrakcyjny turystycznie i postrzegany jako rejon, w którym nic godnego uwagi turysty nie ma. Być może wspólne działania strony polskiej i słowackiej byłyby w stanie zmienić ten niesłuszny osąd. Jest to więc ważne wyzwanie dla obydwu stron i stwarza możliwość wspólnego podejmowania decyzji co do rozwoju turystyki na Spiszu, Orawie i Podhalu.

Zastanawia wyraźny brak przejść granicznych w Tatrach Zachodnich i tylko jedno (na Rysach) w Tatrach Wysokich. Problem ten jest dość złożony. Z jednej strony bowiem rejon tatrzański, jak wcześniej wspomniano, należy do najbardziej atrakcyjnych w obydwu krajach i logiczne wydawałoby się, że należy otworzyć właśnie tam najwięcej przejść turystycznych. Z drugiej strony jednak antropopresja na bardzo czułe, w przypadku Tatr, środowisko przyrodnicze jest tak silna, że obawy przed zniszczeniem przez turystów tego unikalnego obszaru są również słuszne. Dwie racje, które spierają się i ścierają ze sobą od co najmniej wieku trudno ze sobą połączyć i pogodzić – turystyka, czy ochrona środowiska? Głównie ze względu na potrzebę ochrony przyrody Tatr i obawę przed nadmiernym ruchem turystycznym, nie zdecydowano się na otworenie przejść turystycznych w Tatrach Zachodnich i Wysokich. Jedyne czynne na tym obszarze przejście, pozwala na przekraczanie granicy w najwyższym jej punkcie – na Rysach. W tym miejscu obawy o ma-



Tabela 30. Rodzaje i czas otwarcia turystycznych przejść granicznych

Nazwa przejścia		Rodzaj	W okresie letnim		W okresie zimowym	
po stronie polskiej	po stronie słowackiej		Dni	Godziny	Dni	Godziny
Roztoki Górne	Ruske sedlo	P, R, I.	1.04–30.09	9–18		
Balnica	Osadné	P, R.	1.06–30.09	9–18		
Ożenna	Nižna Polianka	P, R, I.	1.04–30.09	8–20	1.10–31.03	9–16
Czeremcha	Čertižne	P, R, I.	1.04–30.09	8–20	1.10–31.03	9–16
Wysowa Zdrój	Regetovka	P, N, R	1.06–31.10	7–19	1.11–31.05	9–16
Leluchów	Čirč	P, R, N, I.	1.06–31.10	7–19	1.11–31.05	9–16
Jaworki	Litmanová	P, R, N, I.	1.06–31.10	7–19	1.11–31.05	9–16
Jaworki	Straňany	P, N.	1.06–31.10	7–19	1.11–31.05	9–16
Szlachtowa	Vel'ky Lipník	P, R, N.	1.06–31.10	7–19	1.11–31.05	9–16
Szczawnica	Lesnica	P, R, I.	1.06–31.10	7–19	1.11–31.05	9–16
Sromowce Niżne	Červený Kláštor	P, R, I.	1.05–31.10	7–19		
Kacwin	Vel'ka Franková	P, R.	1.07–15.11	7–19		
Rysy	Rysy	P	1.07–30.09	7–19		
Przywarówka	Oravska Polhora	P, R, N, I.	1.06–31.10	6–20	1.11–31.05	8–18
Babia Góra	Babia hora	P, N.	1.06–31.10	6–20	1.11–31.05	8–18
Zawoja Czatoża	Oravska Polhora	P, N, R	1.06–31.10	6–20	1.11–31.05	8–18
Przel. Jałowiecka	Gluchačky	P, R	1.04–30.09	8–20		
Piłsko	Piłsko	P, R, N	1.04–30.09	8–20	1.10–31.03	9–16
Przel. Przsłop	Stara Bystrica	P, N.	1.04–30.09	8–20	1.10–31.03	9–16
Wielka Racza	Vel'ka Rača	P, R, N	1.04–30.09	8–20	1.10–31.03	9–16
Górka Gomółka	Skalite Serafínov	P, R, N	1.04–30.09	8–20	1.10–31.03	9–16
Jaworzynka	Čierne	P	1.04–30.09	8–20		

P – dla pieszych, R – dla rowerzystów, N – dla narciarzy, I – dla osób z wózkiem inwalidzkim  
 Opracowanie własne na podstawie materiałów Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego

sowy ruch turystyczny są raczej bezpodstawne. Natomiast możliwość przekraczania granicy ma również ogromne znaczenie ze względów bezpieczeństwa. Jeszcze do niedawna, nawet podczas załamania pogody i zagrożenia życia, nie wolno było ze szczytu zejść na stronę słowacką – mimo, że niecałe kilkanaście minut drogi od granicy znajduje się tam schronisko Pod Wagą.

Warto również podkreślić, że odcinek granicy pomiędzy Rysami a Chochołowem jest najdłuższym, na którym nie ma żadnego przejścia granicznego. Wynosi on aż 55,4 km. Trzeba jeszcze dodać, że największe odległości pomiędzy turystycznymi przejściami granicznymi znajdują się we wschodniej części pogranicza oraz na Pogórzu Spisko-Gubałowskim. Średnie odległości pomiędzy turystycznymi przejściami granicznymi są największe w Beskidzie Sądeckim (71,1 km), Beskidzie Niskim (39,8 km), wschodniej części Pogórza Spisko-Gubałowskiego (36,6 km) i w Bieszczadach (29,4 km) oraz oczywiście w Tatrach Zachodnich (gdzie nie ma żadnego przejścia).

Otwarcie turystycznych przejść granicznych ułatwi, a może nawet bardziej zaktywizuje górską turystykę transgraniczną na pograniczu polsko-słowac-

kim. Pozytywnym przejawem otwierania nowych przejść jest wyznaczanie nowych odcinków szlaków turystycznych, które dochodzą do nich. Rejonami najlepiej przygotowanymi do rozwoju turystyki transgranicznej i kształtowania się więzi dzięki turystycznym przejściom granicznym są przede wszystkim Beskid Żywiecki i Pieniny.

Należy podkreślić również fakt, że część przejść jest jeszcze nieprzygotowana do użytku. W wielu z nich nie funkcjonują jeszcze żadne posterunki graniczne i wątpliwe jest. Dużym utrudnieniem przy przekraczaniu granicy jest okres zimowy. Zwłaszcza po silnych opadach śniegu szlaki prowadzące do przejść, a także samo miejsce, w którym można przekraczać granice państwa są wówczas pokryte grubą warstwą śniegu. Sporadycznie w takich okresach przejście jest patrolowane.

Analizując czas otwarcia i dostępność turystycznych przejść granicznych należy stwierdzić:

- Nie wszystkie przejścia są otwarte przez cały rok. Siedem z nich jest otwartych tylko w sezonie letnim. Pozostałe są otwarte krócej, poza sezonem (od października do marca, lub od listopada do maja), niż w okresie letnim;
- Wszystkie przejścia dostępne są dla ruchu pieszego;
- Zdecydowana większość dostępna jest również dla rowerzystów. Tylko w pięciu z nich nie można przekraczać granicy na rowerze;
- Ponad połowa przejść (12) przeznaczona jest również dla ruchu narciarskiego – głównie w Beskidzie Żywieckim, Pieninach i Beskidzie Sądeckim. W dziesięciu przejściach przekraczanie granicy na nartach nie jest dozwolone, w tym we wszystkich w Bieszczadach i dwóch z trzech w Beskidzie Niskim;
- W ośmiu turystycznych przejściach granicznych dozwolony jest również ruch na wózkach inwalidzkich, co niewątpliwie przyczyni się do pełniejszego udziału osób niepełnosprawnych w turystyce transgranicznej.

### 6.1.3. KSZTAŁTOWANIE SIĘ TRANSGRANICZNEJ SIECI SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

Szlaki turystyczne na obszarze pogranicza polsko-słowackiego kształtowały się już od końca XIX wieku. Całą ich sieć opracowano i wyznaczono przez przedstawicieli każdego z sąsiadujących krajów oddzielnie. Efektem tego było ukształtowanie się sieci szlaków, która nie jest spójna, a dodatkowo jeszcze do połowy lat 90. turyści z drugiego kraju oficjalnie nie mogli korzystać ze szlaków sąsiadów. Dotyczyło to przede wszystkim szlaków turystycznych prowadzonych wzdłuż linii granicznej. Wyznaczanie tych szla-



ków osobno przez Polskę i Słowację doprowadziło do sytuacji, w której na odcinku aż 169 km (tab. 31), co stanowi ponad 32% długości granicy, szlaki są dublowane. Przyczyniło się to między innymi do większego zniszczenia środowiska przyrodniczego w pobliżu granicy państw. Biegają nią w tych miejscach dwie, a czasami nawet trzy ścieżki, które z czasem były poszerzane przez turystów, którzy szli raz jednym szlakiem innym razem drugim.

W latach 90. nie było szlaków transgranicznych. Mogły się one wytworzyć dopiero po otwarciu ogólnodostępnych przejść granicznych, położonych przy szlakach. Pełniejsze stworzenie sieci szlaków turystycznych było możliwe dopiero po otwarciu turystycznych przejść granicznych, leżących na szlakach dochodzących do granicy.

W tabeli 31 zestawiono szlaki turystyczne wiodące wzdłuż granicy oraz szlaki dochodzące do niej. Analizując rozmieszczenie szlaków wzdłuż granicy państwowej można stwierdzić:

- łączna długość odcinków granicy wzdłuż, której biegają szlaki turystyczne, wynosi 349,5 km, co stanowi ponad 66% długości granicy polsko-słowackiej;
- w dwóch mezoregionach szlaki turystyczne wiodą wzdłuż całego odcinka granicy – w Beskidzie Niskim i Bieszczadach Zachodnich;
- poza dwoma wyżej wymienionymi mezoregionami, największy odsetek długości granicy wzdłuż której biegają szlaki turystyczne znajduje się w: Pieninach (94,1%), Beskidzie Żywieckim (83,7%) i Tatrach Zachodnich (66,7%);
- nie ma szlaków wiodących wzdłuż granicy w: Beskidzie Śląskim, Kotlinie Orawsko-Nowotarskiej, Rowie Podtatrzańskim;
- na odcinku aż 169,0 km (32% długości granicy polsko-słowackiej) biegają równoległe szlaki słowackie i polskie;
- najdłuższe odcinki szlaków dublujących się znajdują się w: Beskidzie Niskim (61,1 km, 51,2% długości granicy w mezoregionie), Beskidzie Żywieckim (analogicznie – 46,4 km i 46,6%), Bieszczadach (31,4 km i 53,4%) oraz Pieninach (14,5 km i 60,7%).

Szlaki, które dochodzą do granicy polsko-słowackiej mogą stać się transgranicznymi po otwarciu przejść granicznych, w miejscach ich dojścia do granicy państwa. Liczba szlaków turystycznych dochodzących do granicy w latach 90. uległa nieznacznemu zwiększeniu. Spowodowane to było dostosowywaniem sieci szlaków turystycznych obydwu państw do szlaków sąsiada. Oczywiście takie inicjatywy miały miejsce tylko w niewielu miejscach, ale ich pojawienie się świadczy o istotności współpracy transgranicznej w tych rejonach i kształtujących się więziach. Łącznie w latach 90. przybyło 13 szlaków turystycznych dochodzących do granicy polsko-słowackiej. Największy

Tabela 31. Rzeczywiste i potencjalne transgraniczne szlaki turystyczne w mezoregionach fizycznogeograficznych na pograniczu polsko-słowackim

Mezoregion	Długość granicy		Długość szlaków dochodzących do granicy w km					Długość granicy na szlak dochodzący w km		Szlaki graniczne						
	km	%	ze Słowacji		z Polski		razem	słowackiej	polskiej	długość w km			udział w mezo-	szlaki podwójne		
			1989	1999	1989	1999				1999	słowackie	polskie	razem	%	długość w km	udział w mezo-
Beskid Śląski	10,2	1,9	0	1	0	1	2	10,2	10,2							
Gr. B. Śląski / B. Żywiecki			0	1	0	1	2									
Beskid Żywiecki	99,6	18,9	15	15	11	12	27	6,6	8,3	83,4	46,4	83,4	83,7	46,4	46,6	
Kotlina Orawsko-Nowotarska	32,6	6,2	1	1	0	0	1	32,6								
Pogórze Spisko-Gubałowskie	10,4	2,0	3	3	0	0	3	3,5		4,8		4,8	46,2			
Rów Podtatrzański	1,4	0,3	0	0	0	0	0									
Tatry Zachodnie	34,2	6,5	16	16	11	11	27	2,1	3,1	13,4	16,8	22,8	66,7	9,4	27,5	
Tatry Wysokie	21,6	4,1	4	4	7	7	11	5,4	3,1	5,7	1,4	7,1	32,9			
Pogórze Spisko-Gubałowskie	36,6	6,9	0	0	2	2	2		18,3		1,2	1,2	3,3			
Granica Pogórze / Pieniny	7,7	1,5	0	0	0	0	0									
Pieniny	23,9	4,5	4	6	4	6	12	4,0	4,0	22,5	14,5	22,5	94,1	14,5	60,7	
Gr. Pieniny / B. Sadecki			0	1	0	1	2									
Beskid Sadecki	71,1	13,5	5	5	9	9	14	14,2	7,9	29,6	6,2	29,6	41,6	6,2	8,7	
Gr. B. Sadecki / B. Niski			0	0	1	1	1									
Beskid Niski	119,3	22,6	14	14	21	21	35	8,5	5,7	119,3	61,1	119,3	100,0	61,1	51,2	
Gr. B. Niski / Bieszcz. Zach.			1	1	0	0	1									
Bieszczady Zachodnie	58,8	11,1	5	6	6	7	13	9,8	8,4	58,8	31,4	58,8	100,0	31,4	53,4	
RAZEM	527,4	100,0	68	74	72	79	153	7,1	6,7	337,5	179	349,5	66,3	169,0	32,0	

Opracowanie własne



ich wzrost potwierdzający tezę o istotności tworzenia się więzi transgranicznych, nastąpił w Pieninach (około 75%). Po obydwu stronach granicy przybyły po trzy szlaki dochodzące do granicy państwa.

W 2003 r. do granicy polsko-słowackiej dochodzą łącznie 153 szlaki turystyczne, z czego 79 z Polski i 74 ze Słowacji (tab. 31). Jeden szlak turystyczny dochodzi do granicy średnio co niecałe 3,5 km. Nieznacznie większa liczba szlaków dochodzących do granicy po stronie polskiej odzwierciedla się również w mniejszej średniej odległości pomiędzy nimi. Po stronie polskiej wynosi ona 6,7 km, po słowackiej – 7,1 km.

Liczba szlaków turystycznych dochodzących do granicy państwa jest dominująca w trzech mezoregionach: Beskidzie Niskim (35 szlaków<sup>17</sup>), Tatrach Zachodnich (27 szlaków) i Beskidzie Żywieckim (27 szlaków). W mezoregionach tych znajduje się blisko 60% wszystkich szlaków dochodzących do granicy polsko-słowackiej.

Największe ich zagęszczenie po stronie słowackiej znajduje się w Tatrach Zachodnich (średnio co 2,1 km) i Pieninach (średnio co 4,0 km), po stronie polskiej z kolei w: Tatrach Wysokich (średnio co 3,1 km), Tatrach Zachodnich (średnio co 3,1 km) i Pieninach (średnio co 4,0 km). Świadczy to o wielkiej atrakcyjności turystycznej tych gór, a zwłaszcza ich części leżących w pobliżu granicy państwa.

Najmniejszą i najmniej gęstą sieć szlaków turystycznych dochodzących do granicy charakteryzują się następujące mezoregiony: Kotlina Orawsko-Nowotarska, Pogórze Spisko-Gubałowskie, a po stronie słowackiej dodatkowo Beskid Sądecki (szlak średnio co 14,2 km).

Szlaki turystyczne są potencjalnymi stymulatorami rozwoju turystyki i więzi transgranicznych. Na pograniczu polsko-słowackim szczególne znaczenie dla górskiej turystyki transgranicznej ma pięć mezoregionów: Tatry Wysokie, Tatry Zachodnie, Pieniny, Beskid Żywiecki oraz Bieszczady.

## 6.2. RUCH TURYSTYCZNY JAKO PRZEJAW KSZTAŁTOWANIA SIĘ WIĘZI TRANSGRANICZNYCH

Przejawem więzi transgranicznych są zarówno przejścia graniczne, jak i transgraniczne szlaki turystyczne, które zostały omówione w poprzednim podrozdziale. Istnienie przejść, szlaków turystycznych i bazy noclegowej przyczynia się do ich wykorzystania przez turystów. Ci z nich, którzy przekraczają granicę z sąsiednim państwem są już turystami transgranicznymi.

<sup>17</sup> Po polskiej stronie większość szlaków dochodzących do granicy stanowi ten sam szlak – niebieski. Zdecydowano się na zakwalifikowanie poszczególnych jego odcinków jako oddzielne, gdyż łączą one miejscowości leżące w pobliżu granicy ze szlakami leżącymi na granicy państwa.

Część z nich przejeżdża przez kraj sąsiedni tranzytem – np. Polacy podążający na południe Europy, a część zostaje w kraju sąsiada na dłużej (transgraniczna turystyka pobytowa). Pozostali to turyści nocujący w swoim ojczystym kraju i wybierający się do sąsiedniego państwa na jednodniowe wycieczki.

Do kształtowania się więzi transgranicznych przyczynia się także organizacja masowych imprez turystycznych. Pomocna jest informacja turystyczna do której można zaliczyć: przewodniki, mapy, punkty informacji turystycznej, wspólne opracowanie informacji dla turystów na szlakach itp.

Gwałtowny wzrost wymiany turystycznej pomiędzy Polską a Słowacją nastąpił w latach 90. co świadczy o wadze jaką przywiązuje się do danego miejsca.

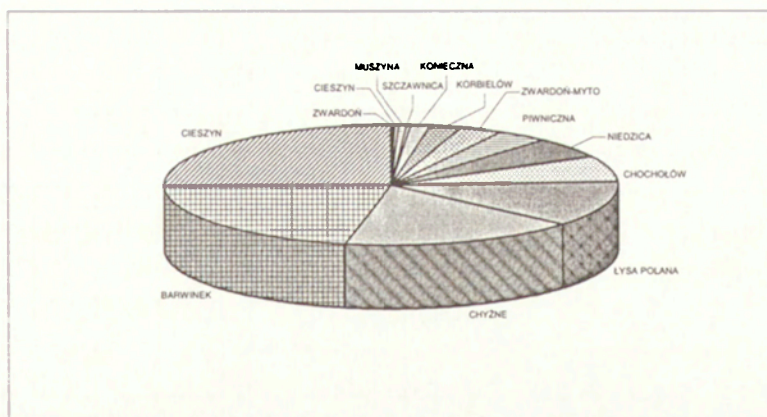
Wzrost liczby przyjazdów Słowaków do Polski w latach 1993–98 jest niemal dwukrotny. W 1998 r. do naszego kraju przyjechało ponad 4,5 mln Słowaków, ale w 2000 r. 3,9 mln. W 1996 r. liczba ta wyniosła nawet 5,4 mln obywateli Słowacji, co w przeliczeniu na jednego mieszkańca daje wynik bliski 1 – oznacza to, że statystycznie każdy Słowak odwiedził w tym roku Polskę.

Stwierdzenie ilu Polaków przybyło do Słowacji jest znacznie trudniejsze. Wielu obywateli Polski, którzy przekroczyli granicę polsko-słowacką udawało się tranzytem głównie do Austrii, Włoch i na Węgry, a poza tym do Słowacji udają się również Polacy przekraczający polską granicę w Cieszynie. Przez granicę polsko-słowacką rocznie wjeżdża na terytorium Słowacji ponad 5,1 mln Polaków (w 2000 r. aż 7,5 mln). Można więc stwierdzić, że liczba osób odwiedzających sąsiednie kraje jest podobna, jednak inne jest jej znaczenie, w porównaniu do ogólnej liczby mieszkańców, jak też odmienne są zachowania i preferencje turystów obydwu krajów.

### 6.2.1. PRZYJAZDY SŁOWAKÓW DO POLSKI

Jak wcześniej wspomniano do Polski przyjeżdża rocznie około 4,5 mln Słowaków (1998). Znamienne jest, że najwięcej Słowaków przyjeżdża do Polski przez przejście graniczne w Cieszynie, leżące na granicy polsko-czeskiej (ryc. 29; tab. 32). Są to osoby podążające do dawnego województwa katowickiego, a także zachodniej i północnej części Polski. Poza Cieszynem najwięcej Słowaków wjeżdża do Polski przez przejścia w Barwinku i Chyżnem. Znaczny udział Słowaków przyjeżdżających do Polski przez Cieszyn (blisko 25%) świadczy m.in. o tym, że ważniejsza dla nich jest krótsza trasa i czas przejazdu niż niechęć do przekraczania kilku granic. Istotny więc wydaje się postulat dotyczący chęci przejścia części ruchu turystycznego przez prze-





Ryc. 29. Słowacy wjeżdżający do Polski w przejściach granicznych w 2000 r. Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej

Slovaks arrived to Poland in border crossings in 2000. Author's own study on the basis of materials from the Border Guard

ście w Zwardoniu. Ważna jest tym samym rozbudowa i modernizacja tego przejścia a także przebudowa, lub wybudowanie nowej drogi szybkiego ruchu łączącej Czadczę–Zwardoń–Żywiec–Bielsko-Białą. Słowacy już od kilku lat modernizują swoją część od Czadczy do Zwardonia. Potwierdza to też, wagę tego przedsięwzięcia, istotnie pojmowaną przez stronę słowacką.

Słowacy w 1993 r. byli na trzecim miejscu spośród cudzoziemców przyjeżdżających do Polski (od 1994 do 1998 r. plasowali się na miejscu czwartym). Jest to więc grupa bardzo ważna. Słowacy stanowią ponad 5% obcokrajowców przyjeżdżających do Polski. Więcej do Polski przyjeżdża tylko obywateli Niemiec, Czech i Ukrainy.

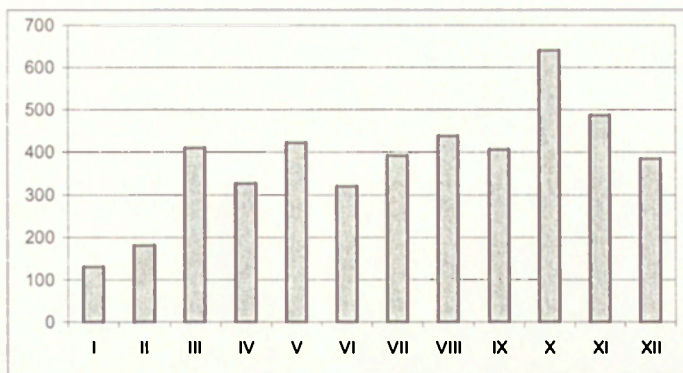
Większość pobytów Słowaków w Polsce jest jednak krótka. Znikomy odsetek decyduje się na nocleg w Polsce. W 1998 r. zaledwie 16 925 obywateli słowackich skorzystało z usług noclegowych, co stawia ich na 23 miejscu spośród cudzoziemców w Polsce. Nieznaczny odsetek nocuje, przebywając w Polsce u znajomych. Pozostała część obywateli słowackich przybywa do Polski na jeden dzień – bez noclegu. Można więc szacować, że aż około 95% Słowaków przyjeżdża do strefy przygranicznej.

Interesująco przedstawia się rozkład przyjazdów Słowaków do Polski w poszczególnych miesiącach roku (ryc. 30). Przyjazdy Słowaków do Polski, w przeciwieństwie do wielu innych nacji nie są zdominowane przez miesiące wakacyjne. Największa liczba Słowaków przyjeżdża do nas w październiku – blisko 650 tys. osób, oraz w listopadzie – blisko 500 tys. osób. Najmniej z kolei przybywa ich w miesiącach zimowych – w styczniu (130 tys.) i w lutym (180

Tabela 32. Przyjazdy Słowaków do Polski (według przejść i granic)  
w latach 1996–98

Przejście graniczne, granica	Rodzaj przejścia	1996		1997		1998				
		OGÓLEM	w tym Słowacy	Ogółem	w tym Słowacy	Ogółem	w tym Słowacy			
		tys.	%	tys.	%	tys.	%			
Cieszyn	kolejowe	47,3	10,3	21,8	41,8	13,0	31,1	34,7	15,0	43,2
Cieszyn	drogowe	9 241,8	1 585,6	17,2	5 929,5	955,9	16,1	5 875,6	1 067,2	18,2
Zwardoń-Myto	drogowe	156,4	138,4	88,5	105,7	96,3	91,1	141,9	134,0	94,5
Zwardoń	kolejowe	39,8	36,3	91,1	31,1	27,0	86,7	12,7	11,2	88,6
Korbielów	drogowe	82,3	67,7	82,2	91,1	75,9	83,3	108,0	93,8	86,8
Chyżne	drogowe	1 278,5	1 094,4	85,6	1 066,4	807,1	75,7	985,4	712,6	72,3
Chochołów	drogowe	403,7	363,6	90,1	257,7	237,9	92,3	316,9	294,6	93,0
Łysa Polana	drogowe	689,5	416,0	60,3	705,1	450,4	63,9	810,6	521,3	64,3
Niedzica	drogowe	254,0	254,0	100,0	269,6	268,4	99,5	228,9	228,9	100,0
Szczawnica	turystyczne	2,4	2,3	95,5	18,7	14,3	76,5	22,8	16,2	71,1
Piwniczna	drogowe	216,2	133,7	61,8	155,9	114,3	73,4	173,4	151,6	87,4
Muszyna	kolejowe	70,5	16,4	23,3	70,4	15,2	21,6	49,4	16,1	32,6
Konieczna	drogowe	60,4	59,7	98,9	41,1	40,3	98,1	58,6	57,7	98,3
Barwinek	drogowe	1 239,7	1 149,4	92,7	1 006,9	922,9	91,7	976,7	904,6	92,6
przez granicę ze Słowacją RAZEM					3 849,8	3 100,5	80,5	4 092,2	3 349,5	81,9
przez granicę z Czechami					20 854,6	1 043,4	5,0	21 373,3	1 157,1	5,4
przez granicę z Czechami bez Cieszyna						87,5		0,0	0,0	
przez granicę z Niemcami					49 175,0	5,6	0,0	50 700,0	6,0	0,0
przez granicę z Rosją					985,3	0,4	0,0	731,1	0,2	0,0
przez granicę z Litwą					1 661,4	4,3	0,3	1 738,1	4,9	0,3
przez granicę z Białorusią					4 146,8	13,3	0,3	3 170,0	16,6	0,5
przez granicę z Ukrainą					4 944,0	1,9	0,0	4 392,4	2,2	0,0
przez granicę morską					1 276,5	3,0	0,2	1 384,2	3,5	0,3
przez lotniska					927,0	1,1	0,1	1 011,0	1,7	0,2
RAZEM					87 820,4	4 173,6	4,8	88 592,4	4 541,6	5,1





Ryc. 30. Słowacy przyjeżdżający do Polski w poszczególnych miesiącach 1998 r. (w tys. osób); źródło GUS

Slovak tourists arrived to Poland per months in 1998 (in thousand persons); source Central Statistical Office

tys.). Niedostateczna ilość danych, jak też brak badań ankietowych nie pozwalają autorowi na wyciągnięcie wniosków wyjaśniających ten stan rzeczy.

Przyjazdy październikowe i listopadowe spowodowane są głównie:

- Świątę Zmarłych – na groby przodków, do rodzin i znajomych (przełom października i listopada),
- jarmarkami i targami,
- wzmożonym ruchem turystyki górskiej (zwłaszcza w październiku).

Relatywnie mniejszy niż u innych narodowości udział (niezauważalna różnica z innymi miesiącami) przyjazdów w okresie wakacyjnym powoduje:

- zmniejszenie przyjazdów nad polskie morze,
- większy udział wyjazdu Słowaków nad cieplejsze morza – (głównie Morze Śródziemne),
- niewielka liczba imprez turystycznych specjalnych, które mogłyby przyciągnąć Słowaków,
- brak, lub mniejsze ilości targów, jarmarków i świąt.

Znikoma liczba przyjazdów zimowych ma swoje podłoże w:

- utrudnionym poruszaniu się środkami komunikacji oraz własnymi samochodami,
- mniejszych potrzebach zimowych wyjazdów,
- spędzaniu ferii zimowych w słowackich ośrodkach sportów zimowych lub wyjazdach w Alpy,
- mało zachęcającej polskiej ofercie związanej ze sportami zimowymi.

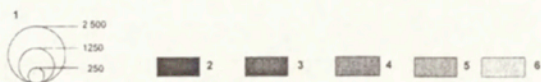
Należy jeszcze zwrócić uwagę na przestrzenne zróżnicowanie przyjazdów Słowaków do Polski. Analiza została przeprowadzona na podstawie liczby



Ryc. 31. Turyści słowacy w Polsce w 1998 r. 1 – liczba noclegów udzielona Słowakom;

Słowacy w ogólnej liczbie turystów zagranicznych (w procentach): 2 – ponad 2, 3 – 1,01–2, 4 – 0,51–1, 5 – 0,26–0,5, 6 – 0,01–0,25

Slovak tourists in Poland in 1998. 1 – Slovak tourists accomodated in Poland, Slovaks in total number of foreign tourists (in percent), 2 – ponad 2, 3 – 1,01–2, 4 – 0,51–1, 5 – 0,26–0,5, 6 – 0,01–0,25

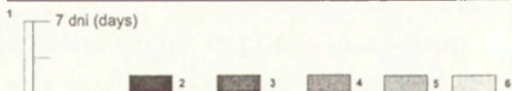


Ryc. 32. Długość pobytu turystów słowackich w Polsce w 1998 r. 1 – średnia długość pobytu (w dniach),

Porównanie długości pobytu Słowaków ze wszystkimi turystami zagranicznymi (w %): 2 – ponad 150, 3 – 120,1–150, 4 – 90,1–120, 5 – 60,1–90, 6 – 0,1–60,

Duration of Slovak tourists stay in Poland in 1998. 1 – average duration of stay (in days),

Comparison of duration of Slovaks stay with all foreign tourists (in %): 2 – over 150, 3 – 120,1–150, 4 – 90,1–120, 5 – 60,1–90, 6 – 0,1–60,





turystów korzystających z noclegów a wyniki przedstawiono na mapach (ryc. 31 i 32). Na ich podstawie można stwierdzić, że największa liczba obywatele Słowacji przyjeżdża do dużych miast (Kraków, Warszawa, Katowice, Poznań) a także do województw przygranicznych (nowosądeckie, bielskie, krośnieńskie).

W porównaniu z innymi narodowościami w poszczególnych województwach Słowacy stanowią od 0,07% w województwie gorzowskim do 6,32% w województwie krośnieńskim. Średni ich udział w całej Polsce wynosi 0,46%. Udział obywateli Słowacji w ogólnej liczbie cudzoziemców przebywających w Polsce ponad 1 dzień jest większy od średniej w województwach bliżej leżących granicy: krośnieńskie (ponad 13 razy), tarnowskie (ponad 3,5 raza), nowosądeckie (ponad trzy razy). Ponad trzykrotnie większy jest także udział w kilku województwach dalej leżących: leszczyńskie, tarnobrzesckie, częstochowskie). Znikoma liczba Słowaków przyjeżdża do województw nadmorskich (szczecińskie, koszalińskie, słupskie, elbląskie) i zachodnich (zielonogórskie, jeleniogórskie, gorzowskie).

Średnia długość pobytu Słowaków w Polsce wynosi 2,23 dnia. W średniej długości pobytu w poszczególnych województwach również zaznaczają się dość znaczne rozbieżności. Najdłużej Słowacy przebywają w województwie białostockim (średnio 6,25 dnia), a najkrócej w suwalskim. W porównaniu z innymi narodowościami Słowacy dłużej przebywają w województwach białostockim (prawie 4,5 raza dłużej), konińskim (2,5 raza dłużej) a także w pilskim, ostrołęckim, piotrkowskim i gdańskim. Natomiast wyraźnie krótsze ich pobyty są w województwach: koszalińskim, tarnowskim, sieradzkim).

Podsumowując można stwierdzić, że:

- Słowacy przyjeżdżają do Polski głównie do strefy przygranicznej (około 95%),
- zdecydowanie dominują przyjazdy krótkie – jednodniowe (około 95%), najprawdopodobniej w strefie do 50–70 km od granicy,
- bardzo mały odsetek Słowaków korzysta w Polsce z bazy noclegowej,
- największa liczba turystów, przebywających w Polsce dłużej niż jeden dzień przyjeżdża do dużych miast (Kraków, Warszawa, Katowice, Poznań) oraz do województw przygranicznych (nowosądeckie, bielskie, krośnieńskie).

#### 6.2.2. PRZYJAZDY POLAKÓW DO SŁOWACJI

Liczba turystów polskich w Słowacji w latach 90. rośnie. Od wielu już bowiem dziesięcioleci obszary słowackich gór były chętnie odwiedzane przez Polaków. Obecnie nadal dominują turyści odwiedzający Słowację podczas

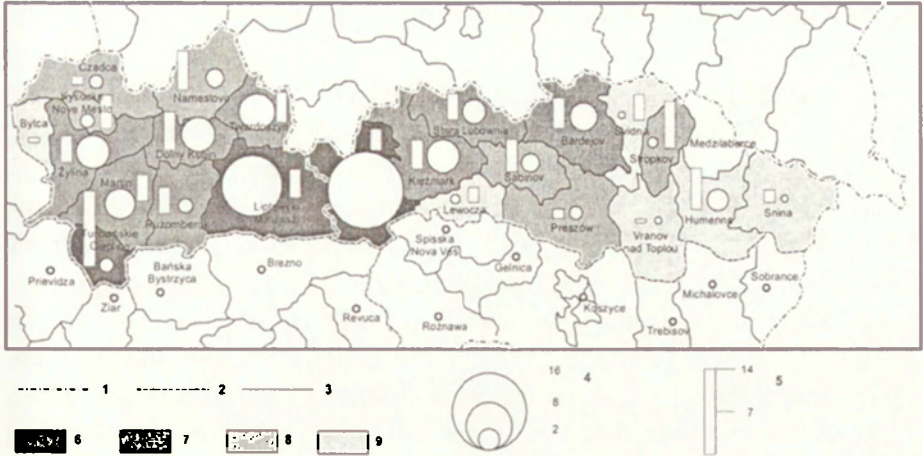
Tabela 33. Turyści polscy korzystający z noclegów w słowackich krajach (województwach) sąsiadujących z granicą

Kraj / powiat	Liczba Polaków korzystających z noclegów	Liczba noclegów	Liczba noclegów na 1 turystę	Kraj / powiat	Liczba Polaków korzystających z noclegów	Liczba noclegów	Liczba noclegów na 1 turystę
Žilinsky kraj	32 886	170 824	5,19	Prešovsky kraj	30 627	129 826	4,24
Bytča	53	63	1,19	Bardejov	2 899	15 587	5,38
Čadca	1 122	1 923	1,71	Humenné	1 625	11 536	7,10
Dolny Kubín	4 285	26 582	6,20	Kežmarok	4 405	19 921	4,52
Kysucké N. Mesto	1 174	6 794	5,79	Levoča	665	1 842	2,77
Liptovský Mikuláš	10 778	53 647	4,98	Medzilaborce	b.d.	b.d.	b.d.
Martin	3 170	13 479	4,25	Poprad	15 434	56 388	3,65
Namestovo	1 307	8 366	6,40	Prešov	1 010	1 689	1,67
Ružomberok	1 207	5 408	4,48	Sabinov	1 289	7 121	5,52
Turčianske Teplice	1 031	12 585	12,21	Snina	71	127	1,79
Tvrdošín	4 831	25 793	5,34	Stará Ľubovňa	2 374	10 144	4,27
Žilina	3 928	16 184	4,12	Stropkov	539	4 226	7,84
				Svidník	289	1 216	4,21
				Vranov nad Topľou	27	29	1,07

b.d. – brak danych

Źródło: niepublikowane dane słowackiego urzędu statystycznego





Ryc. 33. Polscy turyści w Słowacji w 1998 r. 1 – granice państw, 2 – granice województw i krajów, 3 – granice powiatów i okresów, 4 – liczba noclegów udzielonych Polakom w tys. osób, 5 – średnia długość pobytu (w dniach); Liczba miejsc noclegowych na 100 km: 6 – ponad 400, 7 – 200,1–400, 8 – 100,1–200, 9 – 0,1–100

Polish tourists in Slovakia in 1998. 1 – international boundaries, 2 – voivodship and country boundaries, 3 – poviats and district boundaries, 4 – Polish tourists accommodated in Slovakia in thous, 5 – Average duration of stay (in days); Number of tourist beds per 100 km: 6 – over 400, 7 – 200,1–400, 8 – 100,1–200, 9 – 0,1–100

wycieczek jednodniowych, jednak udział i liczba turystów korzystających z noclegów wzrasta. W 1991 r. na Słowacji nocowało ponad 92 tys. Polaków. W roku 1998 liczba ta wynosiła ponad 132 tys. (w rekordowym, 1994 r. nawet blisko 150 tys.). W porównaniu z innymi narodowościami Polacy znajdują się na trzecim miejscu, za Czechami i Niemcami. Ich udział wzrósł z 12,3% w 1993 r. do 14,7% w roku 1998.

Niezwykle interesujące jest rozmieszczenie turystów polskich w poszczególnych powiatach (okresach) Słowacji. Do tej analizy wzięto pod uwagę jedynie powiaty znajdujące się w województwach przygranicznych (kraje Preszowski i Żyliński). Liczbę turystów polskich w powiatach przedstawiono w tabeli 33. Ich przestrzenne rozmieszczenie ilustruje rycina 33. Pozwala to na wysunięcie następujących stwierdzeń:

- wyraźnie zaznacza się przewaga turystów polskich w środkowej i zachodniej części obszaru,
- najwięcej Polaków przybywa i nocuje w rejonie tatrzańskim, w powiatach – Liptowski Mikulasz i Poprad,
- znaczna liczba Polaków nocuje w powiatach górskich, leżących przy drogach Chyżne – Dolny Kubin (powiaty Twardoszyn i Dolny Kubin) oraz na

wschód od Tatr (Kieżmark, Stara Lubowia) – na co znaczny wpływ ma stosunkowo dogodny dojazd.

Średnia długość pobytu Polaków w województwach przygranicznych jest dość znaczna i wynosi ponad 4,7 dnia. Najdłuższe pobyty odnotowuje się w powiatach, w których znajdują się uzdrowiska – Turciańskie Cieplice (13,5 dnia) oraz Bardiów (5,5 dnia), a także we wschodniej części Słowacji – Stropków (ponad 8 dni), Humenne (ponad 7 dni). W uzdrowiskach, zwłaszcza tych dalej leżących od Polski (np. Turciańskie Cieplice) Polacy przeważnie korzystają z pełnych dwutygodniowych turnusów. Natomiast dłuższe, niż w innych częściach Słowacji, pobyty w jej części wschodniej spowodowane są znacznym oddaleniem tych miejsc. W te rejony docierają turyści „plecakowi”. Duże odległości pomiędzy miejscowościami, a tym samym obiektami noclegowymi przyczyniają się właśnie do dłuższych pobytów.

Polacy zaczynają dominować w wielu miejscach turystycznych Słowacji. Udział Polaków jest znaczący zwłaszcza na obszarze sąsiadującym z Polską. Przykładowo w parkach krajobrazowych Beskidu Żywieckiego szacuje się, że udział turystów z Polski oscyluje około 60% wszystkich turystów (łącznie z turystami słowackimi). Podobna sytuacja jest w Pienińskim Parku Narodowym. Słowacki Park odwiedza rocznie około 150 tysięcy turystów z Polski. Duże znaczenie i udział mają turyści polscy w słowackiej części Tatr (brak danych). Udział Polaków rośnie w Jaskini Bielańskiej. W 1998 r. wynosił około 60%, a w niektórych miesiącach przekraczał nawet 70%.

### 6.3. STAN OBECNY I PERSPEKTYWY ROZWOJU WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ W DZIEDZINIE TURYSTYKI

W przypadku turystyki środowisko przyrodnicze jest niejako sprzymierzeńcem rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru. Atrakcyjne miejsca przyciągają turystów i wpływają na rozwój turystyki. W latach 90. nastąpił dość duży wzrost wspólnych inicjatyw turystycznych. Wzrosła wyraźnie liczba obywateli obydwu państw odwiedzających się wzajemnie.

Rozpatrując kształtowanie się więzi w aspekcie przestrzennym, można podzielić obszar na trzy główne strefy.

1. **Linia graniczna** – jest dość dobrze przygotowana i wykorzystana na potrzeby turystyki transgranicznej. Najwięcej i najlepiej dostosowane są szlaki turystyczne. Atrakcyjne środowisko przyrodnicze przyczyniło się do znacznej ich ilości, jednak oddzielne zagospodarowanie doprowadziło do podwójnego wyznaczania szlaków aż na długości 169 km.



Nie jest wystarczająca liczba turystycznych przejść granicznych. Są one nierównomiernie rozmieszczone. Wydaje się, że silne więzi transgraniczne rozwinęły się w rejonie Pienin i Beskidu Żywieckiego, gdzie otwarto również najwięcej przejść. Przyroda Pienin, chęć jej ochrony i udostępniania wpłynęła na wykształcenie się silnych więzi pomiędzy stroną polską i słowacką. To wzorcowy niemal przykład współpracy transgranicznej, w której udaje się pogodzić ochronę środowiska z rozwojem turystyki.

Za mało jest jeszcze przejść turystycznych w Beskidzie Niskim, Bieszczadach, no i oczywiście w Tatrach. Ten ostatni obszar jest typowym przykładem dualistycznego wpływu środowiska przyrodniczego i jego pojmowania przez społeczeństwo. Jest to atrakcyjny teren pod względem przyrodniczym, krajobrazowym i turystycznym, dzięki czemu z jednej strony nasilona jest antropopresja i nadmierny ruch turystyczny, a z drugiej strony istnieje silnie wykształcona potrzeba ochrony tego obszaru.

Niewątpliwie ożywiłoby i pomogło w kształtowaniu nowych więzi transgranicznych otwarcie strefy leżącej w pobliżu granicy, w której można by było przekraczać granicę państwa w dowolnym punkcie.

2. Bezpośrednie zaplecze – w mezoregionach, które przecina granica skoncentrowane są najważniejsze elementy zagospodarowania służącego turystyce transgranicznej. Poza samymi przejściami granicznymi, niezwykle istotna jest sieć szlaków turystycznych. Duże znaczenie ma też komunikacja transgraniczna, pozwalająca na podróżowanie po kraju sąsiednim. Jednak decydujące znaczenie w tej strefie ma baza noclegowa i baza towarzysząca. Jak wykazano w niniejszym rozdziale jej udział jest znaczący w obydwu państwach a najlepiej wykształcony jest w rejonie tatrzańskim.

3. Zaplecze dalsze – w przypadku pogranicza polsko-słowackiego ma niewielkie znaczenie dla kształtowania się więzi, dzięki turystyce górskiej. Zbyt daleko leżąca baza noclegowa nie pomaga w penetracji kraju sąsiedniego. Jednakże jest to strefa, w której decydujące znaczenie ma transport autobusowy i kolejowy (por. rozdz. 5). Potencjalnie też może to być obszar turystyczny.

Ruch turystyczny wzrasta. Magnesem przyciągającym turystów są oczywiście atrakcje turystyczne, ale ogromne znaczenie w wyjazdach do sąsiedniego kraju mają także zakupy i interesy, co spowodowane jest m.in. różnicami w rozwoju społeczno-gospodarczym społeczeństw. Niższe ceny na Słowacji pozwalają turystom polskim na dłuższe przebywanie w ich kraju. Wysokie ceny noclegów w Polsce sprawiają, że zaledwie niespełna 17 tys. Słowaków decyduje się na nocleg w naszym kraju.

Tabela 34. Turyści polscy i słowaccy w obiektach bazy noclegowej w województwach przygranicznych w 1998 r.

	Turyści	Liczba nocujących	Liczba noclegów	Długość pobytu
A	Słowacy w Polsce	2 274	5 461	2,40
B	Polacy w Słowacji	63 513	300 650	4,73
	<i>krotność (iloraz B / A)</i>	27,9	55,1	1,97

Na obszarze pogranicza większą liczbę odwiedzających stanowią Słowacy w Polsce, niż Polacy w Słowacji. Słowacy przyjeżdżają do Polski głównie na wyjazdy jednodniowe. Polacy z kolei coraz liczniej odwiedzają Słowację, ich pobyty są coraz dłuższe. W dwóch słowackich województwach przygranicznych (w krajach Preszowskim i Żylińskim) w 1998 r. nocowało ponad 63,5 tys. Polaków. Z kolei w polskich województwach (krośnieńskie, nowosądeckie, bielskie) nocowało zaledwie 2,3 tys. Słowaków. Równie duże są dysproporcje w średnim czasie długości pobytu. Słowacy przebywają w polskiej części pogranicza średnio 2,4 dnia, Polacy natomiast – 4,7 dnia (tab. 34).

**Inne aspekty.** Jednorodne środowisko przyrodnicze, które jest przedzielone granicą państwa sprzyja we wspólnym jego zagospodarowaniu, promowaniu itp. Organizowane są wspólne imprezy i targi turystyczne. Następuje coraz większa wymiana materiałów promocyjnych, folderów, map, przewodników. Przy opracowaniu wielu z nich biorą udział obydwie strony. Przykładami mogą być: opracowanie albumu o Pieninach, przygotowanie mapy Ciśniańskiego Parku Krajobrazowego. Dyrekcje Pienińskich Parków Narodowych już kilka lat temu opracowały wspólny system informacji turystycznej w postaci plansz – map, które znajdują się na terenie Polski i Słowacji. Ich treść i zasięg zostały opracowane wspólnie a obejmują one obydwie parki narodowe. W Pieninach również dostosowuje się szlaki turystyczne dla potrzeb turystów obydwu krajów. Tworzy się także nowe szlaki. Może to być obszar służący za wzór do współpracy, a świadczy to także o dość dobrze wykształconych więziach transgranicznych. We wschodniej części planuje się wspólne wytyczanie szlaków ponadregionalnych związanych z charakterem obszaru, co ma przyciągnąć potencjalnych turystów międzynarodowych. Niezwykle istotna w najbliższej przyszłości będzie również potrzeba stworzenia wspólnej oferty turystycznej, w celu przyciągnięcia turystów z innych krajów, być może nie tylko europejskich.

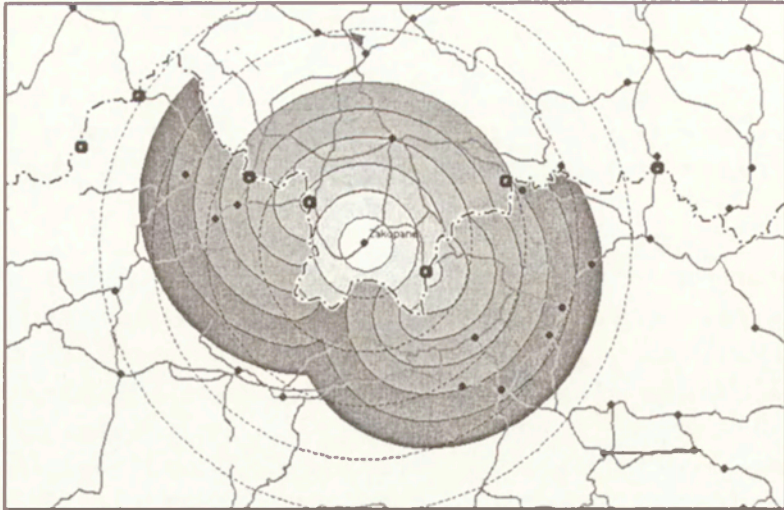


## 7. ZMNIEJSZANIE ROLI BARIER A KSZTAŁTOWANIE SIĘ WIĘZI TRANSGRANICZNYCH NA PRZYKŁADZIE ODLEGŁOŚCI POMIĘDZY MIASTAMI

Bariery przestrzenne, w odniesieniu do granic, rozpatrywane były na kanwie dwóch zasadniczych koncepcji – dyfuzji innowacji (Hägerstrand 1957; Yuill 1965; Domański 1970; Łoboda 1983) i wzajemnych interakcji (Hartshorne 1933; Mackay 1958). Druga z tych koncepcji odnosi się głównie do granic jako barier przestrzennych i kładzie nacisk na integrację elementów terytorialnego systemu społeczno-gospodarczego. Układ przestrzenny interakcji w terytorialnych systemach społeczno-gospodarczych opisywał, określając jako pole fizyczne, m.in. R. Domański (1980) za pomocą ujemnej funkcji odległości. Bariery przestrzenne wpływają na odchylenia rzeczywistego układu powiązań od układu regularnego, optymalnego lub najbardziej prawdopodobnego (Domański 1978). W przypadku granic jako barier przestrzennych stosuje się pojęcie efektu granicy (Mackay 1958) i wyraża się go w ujęciu ilościowym. Autor ten, efekt granicy ukazywał jako wzrost odległości społecznej w stosunku do odpowiedniej odległości fizycznej. Podobną interpretację zamieścił A. Lösch (1961). Z kolei R. Domański (1970) badał, jak dane bariery przestrzenne redukują teoretyczne interakcje.

Specyficznym układem jest właśnie sytuacja, w której dana przestrzeń jest przecięta granicą państwa. Wówczas na odchylenia odległości, zarówno w ujęciu bezwzględnym jak też czasowym, społecznym i innym, ma wpływ przede wszystkim granica. Najtrudniejsze do zidentyfikowania są układy, w których liczne bariery nakładają się wzajemnie na siebie. Taka sytuacja ma miejsce w przypadku granicy polsko-słowackiej. W rozdziale 3 wykazano jak wiele jest czynników mających wpływ na istnienie granicy jako bariery. Eliminacja tych czynników doprowadza do faktu, że granica jest bardziej przepuszczalna, ma mniejsze znaczenie jako bariera psychologiczna. W wielu przypadkach za najważniejsze należy uznać istnienie przejść granicznych, jako niezbędnego elementu do przekraczania granicy (w sposób legalny) i do nawiązywania więzi transgranicznych.

Rycina 34 pokazuje, jak układają się odległości teoretyczne od miasta powiatowego Zakopane leżącego w odległości 14 km od granicy państwa (w linii prostej). Jednakże fakt istnienia granicy polsko-słowackiej zmusza do przekroczenia jej jedynie w przejściach granicznych. Tym samym granica staje



Ryc. 34. Teoretyczne transgraniczne odległości od miasta powiatowego Zakopanego. 1 – granice państw, 2 – drogi główne, 3 – przejścia graniczne, 4 – ekwidystanty od Zakopanego w km. Theoretical transboundary distances from the county town of Zakopane. 1 – international boundaries, 2 – main roads, 3 – border crossings, 4 – distances from Zakopane in km.



się dość poważną barierą wydłużającą znacznie dystans dzielący miasta. Aby dotrzeć do owego punktu odległego o 14 km od Zakopanego po drugiej stronie granicy, należy pokonać odległość ponad 35 km. W tym przypadku granica pokrywa się z barierą orograficzną. Biorąc pod uwagę odległości rzeczywiste (czyli wzdłuż dróg) okaże się, że są one znacznie większe. Nasuwa się więc pytanie, czy wzrost odległości, do czego przyczynia się bariera jaką tworzy zarówno granica państwa jak i przyroda utrudnia kształtowanie się więzi transgranicznych?

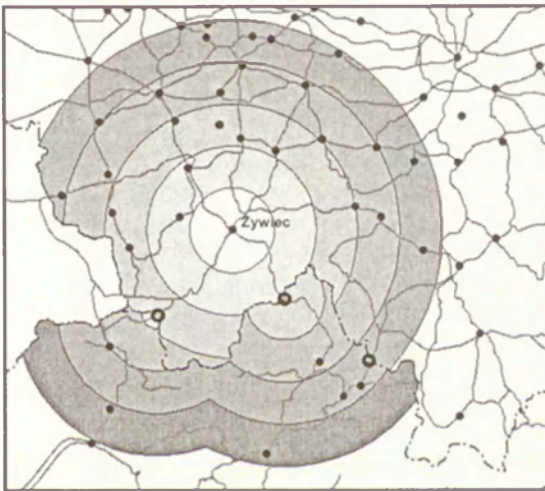
Kolejny przykład ilustruje jak znacząco zmniejsza się odległość, przy wzroście liczby przejść granicznych na przykładzie zachodniej części pogranicza (ilustrują to kolejne ryciny 35 i 36). Na mapach tych przedstawiony jest wpływ bariery granicy na odległości z powiatowego miasta Żywca. Gdyby nie istniała granica, dotarcie do wielu miejsc po stronie słowackiej byłoby łatwiejsze i szybsze. Jednakże granica przyczynia się do powiększenia odległości potrzebnej do pokonania przestrzeni między Żywcem a niektórymi miejscowościami słowackimi, co z kolei zwiększa koszty. Zmniejszanie bariery może nastąpić dzięki powstawaniu nowych przejść granicznych i to w ściśle





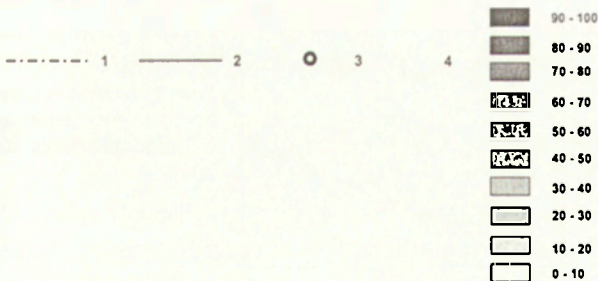
Ryc. 35. Teoretyczne transgraniczne odległości od miasta powiatowego Żywiec w 1990 r. 1 – granice państw, 2 – drogi główne, 3 – przejścia graniczne, 4 – ekwidystanty od Zakopanego w km.

Theoretical transboundary distances from the county town of Żywiec in 1990. 1 – international boundaries, 2 – main roads, 3 – border crossings, 4 – distances from Zakopane in km.



Ryc. 36. Teoretyczne transgraniczne odległości od miasta powiatowego Żywiec w 2000 r. 1 – granice państw, 2 – drogi główne, 3 – przejścia graniczne, 4 – ekwidystanty od Zakopanego w km.

Theoretical transboundary distances from the county town of Żywiec in 2000. 1 – international boundaries, 2 – main roads, 3 – border crossings, 4 – distances from Zakopane in km.





Ryc. 37. Pary najbliższych miast powiatowych – transgraniczny układ teoretyczny  
Pairs of nearest county towns – theoretical transboundary arrangement



Ryc. 38. Pary najbliższych miast powiatowych z uwzględnieniem przejść granicznych w 1990 r.  
Pairs of nearest county towns in consideration of border crossings in 1990



Ryc. 39. Pary najbliższych miast powiatowych z uwzględnieniem przejść granicznych w 2000 r.  
Pairs of nearest county towns in consideration of border crossings in 2000



określonych miejscach. Otwarcie przejścia granicznego w Zwardoniu i na przełęczy Glinne, pozwoliło na znaczne skrócenie drogi z Żywca do Czadczy i Namestowa. Układ dolin przyczynił się do niemal prostoliniowego wyznaczenia dróg, które istniały znacznie wcześniej niż przejścia graniczne. Można sądzić, że w tym przypadku bariera granicy była silniejsza niż bariera przyrodnicza (głównie orograficzna).

Kolejne ryciny 37, 38, 39 przedstawiają granicę polsko-słowacką jako barierę, którą przekroczyć można tylko w przejściach granicznych. Ukazuje ona odległości od tych przejść w kraju sąsiada, co odpowiada odległościom, które trzeba pokonać by dotrzeć do określonego miejsca. Ze względu na to, że omawiany obszar stanowią góry, rzeczywista odległość do pokonania pomiędzy wybranymi punktami jeszcze bardziej się wydłuża, gdyż szlaki transportowe muszą omijać bariery przyrodnicze. Liczba i lokalizacja przejść granicznych jest szczególnie istotna dla miejscowości położonych blisko granicy państwowej. Im dalej od tej granicy, tym bardziej odległości do przejść granicznych się wyrównują.

Największe odległości od przejść granicznych występują w Beskidzie Żywieckim, Tatrach Zachodnich, w Beskidzie Sądeckim oraz w Bieszczadach. Zarysowuje się również brak, niezwykle potrzebnego, ogólnodostępnego przejścia granicznego na Przełęczy Tylickiej.

Kolejnym badaniem jest analiza par miejscowości leżących najbliżej siebie, po obydwu stronach granicy (ryc. 37). Zostały wyznaczone pary najbliższych miejscowości będących ośrodkami administracyjnymi powiatów sąsiadujących z granicą, obliczona odległość między tymi miejscowościami i obliczona odległość średnia dla wszystkich par.

Średnia transgraniczna odległość pomiędzy najbliższymi miastami powiatowymi wyrażona prostym wzorem (m.in. według Domańskiego 1970):

$$D = \frac{\sum_{i=1}^N (D_i)}{N}$$

gdzie:

$D$  – odległość między miastami a  $N$  liczbę miast, wynosi dla pogranicza polsko-słowackiego 41,7 km.

Największa jest ona we wschodniej części pogranicza. Jest to najkrótsza hipotetyczna odległość pomiędzy najbliższymi miastami powiatowymi z sąsiadujących państw. Odległość ta odbiega nie tylko od odległości rzeczywistej, ale i od najkrótszej odległości pomiędzy tymi miastami, gdy musi ona przechodzić przez przejście graniczne. W takim przypadku zmiany są więk-

sze. Po pierwsze zwiększa się odległość pomiędzy najbliższymi sąsiadami a w wielu przypadkach zmienia się on na inne miasto (np. Żywiec, Gorlice, Namiestowo – por. tab. 35; ryc. 37–39). Okazuje się, że wówczas ogromne znaczenie ma położenie przejść granicznych i ich liczba. A w wielu przypadkach najbliższym sąsiadem okazuje się miasto najbliżej położone od przejścia granicznego (np. Krosno dla miast położonych we wschodniej Słowacji). W 1990 r. średnia transgraniczna odległość pomiędzy najbliższymi sąsiadami wynosiła 51,6 km. Była więc 1,24 raza większa od wartości najkrótszej drogi pomijając przymus przekroczenia granicy w przejściu granicznym. Wzrost liczby przejść granicznych przyczynił się do zmniejszenia tej wartości. W 1999 r. średnia transgraniczna odległość wyniosła 47,9 km. Wartość ta jest o 1,15 raza większa niż w układzie bez przejść granicznych. Oznacza to, że wciąż jest za mało przejść granicznych na granicy polsko-słowackiej, by odległości pomiędzy miastami, najbliższymi sąsiadami były jak najmniejsze.

Przedstawiony układ wymaga porównania z rzeczywistymi odległościami. Istotne jest porównanie odległości nie tylko dla najbliższych sąsiadów, gdyż współpraca i tworzenie się więzi transgranicznych może zachodzić nie tylko pomiędzy nimi. Zasadne jest porównanie wyników z syntetyczną mapą miejscowości, które nawiązały współpracę transgraniczną. Pozwoli to na odpowiedź na pytanie, czy odległość jest istotna przy nawiązywaniu współpracy transgranicznej?

Kolejna tabela (tab. 36) przedstawia porównanie najkrótszych odległości (w linii prostej) z odległościami rzeczywistymi pomiędzy kilkoma najbliższymi miastami powiatowymi (nie tylko najbliższymi sąsiadami) po obu stronach granicy. Obliczony wskaźnik, który można nazwać wskaźnikiem różnicy odległości najkrótszej i rzeczywistej ukazuje ciekawe zjawiska, dlatego konieczna jest ich szersza interpretacja. Wartość bliska jedności świadczy o tym, że nie istnieją bariery związane z granicą i środowiskiem przyrodniczym, lub są one skutecznie wyeliminowane, a lokalizacja przejścia granicznego jest zbliżona do optymalnej. Wysoka wartość świadczy o tym, że istnieją czynniki, które powodują znaczne wydłużenie drogi rzeczywistej pomiędzy miastami. Może tym być silna bariera przyrodnicza utrudniająca przeprowadzenie drogi jak najbardziej zbliżonej do linii prostej lub utrudnieniom w odpowiednim zlokalizowaniu przejścia granicznego, bądź jego braku. Wystarczy analogicznie do wyliczeń z tabeli 35 obliczyć średnią wartość dla miast będących najbliższymi sąsiadami aby przekonać się, że odległości rzeczywiste bardzo różnią się od poprzednio obliczanych odległości najkrótszych. Średnia odległość rzeczywista wynosi 69,5 km. Jest ona o 1,45 raza dłuższa od najkrótszej odległości przez przejścia graniczne i o 1,67 raza od najkrótszej



Tabela. 35. Pary najbliższych miast powiatowych w układzie transgranicznym na pograniczu polsko-słowackim

Nr	Ośrodek administracyjny w Polsce / na Słowacji	Najbliższy ośrodek administracyjny na Słowacji / w Polsce	Odległość (w km)				
			w linii prostej	rzeczywista			
				1990	W1	2000	W2
1	Cieszyn	Czadca	35	36	1,03	36	1,03
2	Żywiec	Namestowo	36	—	—	37	1,03
		Czadca	—	75	2,08	—	—
3	Sucha Beskidzka	Namestowo	35	—	—	38	1,09
		Twardoszyn	—	45	1,29	—	—
4	Nowy Targ	Twardoszyn	37	38	1,03	38	1,03
5	Zakopane	Twardoszyn	29	31	1,07	31	1,07
6	Nowy Sącz	Stara Lubowna	37	38,5	1,04	38,5	1,04
7	Gorlice	Bardiów	40	—	—	40,5	1,01
		Stara Lubowna	—	56	1,40	—	—
8	Jasło	Świdnik	52	58	1,12	58	1,12
9	Krosno	Świdnik	47,5	48,5	1,02	48,5	1,02
10	Sanok	Medzilaborce	38	—	—	—	—
		Świdnik	—	56,5	1,49	56,5	1,49
11	Ustrzyki Dolne	Medzilaborce	53,5	—	—	—	—
		Świdnik	—	81,5	1,52	81,5	1,52
12	Czadca	Cieszyn	35	36	1,03	36	1,03
13	Namestovo	Sucha Beskidzka	35	—	—	—	—
		Żywiec	—	—	—	37	1,06
		Nowy Targ	—	40,5	1,16	—	—
14	Twardoszyn	Zakopane	30	31	1,03	31	1,03
15	Liptowski Mikulasz	Zakopane	34	47	1,38	47	1,38
16	Poprad	Zakopane	37,5	41	1,09	41	1,09
17	Kieżmark	Zakopane	38,5	39,5	1,03	39,5	1,03
18	Stara Lubownia	Nowy Sącz	37	38,5	1,04	38,5	1,04
19	Bardiów	Gorlice	40	—	—	40,5	1,01
		Krosno	—	66,5	1,66	—	—
20	Świdnik	Krosno	47,5	48,5	1,02	48,5	1,02
		Sanok	56,5	—	—	—	—
21	Stropkow	Krosno	—	57	1,01	57	1,01
		Sanok	38	—	—	—	—
22	Medzilaborce	Krosno	—	54	1,42	54	1,42
		Sanok	71	—	—	—	—
23	Humenne	Krosno	—	86,5	1,22	86,5	1,22
		Ustrzyki Dolne	61,5	—	—	—	—
24	Snina	Krosno	—	89	1,45	89	1,45

W tabeli oznaczono: 1990 – odległość do najbliższego sąsiada przez przejście graniczne w 1990 r.; 2000 – odległość do najbliższego sąsiada przez przejście graniczne w 2000 r.; W1 – różnica (iloraz) pomiędzy odległością w linii prostej, a najkrótszą odległością przez istniejące przejścia graniczne w 1990 r.; W2 – różnica pomiędzy odległością w linii prostej a najkrótszą odległością przez istniejące ogólnodostępne przejścia graniczne w 2000 r.

Tabela 36. Różnice w transgranicznych odległościach pomiędzy miastami powiatowymi Polski i Słowacji

Miasto		Czadca	Namiestowo	Twardoszyn	Liptowski Mikulasz	Poprad	Kieżmark	Stara Lubownia	Bardiów	Świdnik	Stropkow	Medzilaborce	Humenne	Snina
Cieszyn	A	43	98	114	153									
	B	35	71,5	80	101									
	C	1,23	1,37	1,43	1,51									
Żywiec	A	45	45	61	116									
	B	39	36	47	72									
	C	1,15	1,25	1,3	1,61									
Sucha Beskidzka	A	81,5	100,5	84,5	138,5									
	B	66,5	35	42	70									
	C	1,23	2,87	2,01	1,98									
Nowy Targ	A		68,5	52,5	85,5	76	68	59,5						
	B		39,5	37	52	51,5	47,5	52						
	C		1,73	1,42	1,64	1,48	1,43	1,14						
Zakopane	A		56	40	95	71	63	81						
	B		36,5	30	34	37,5	38,5	53						
	C		1,53	1,33	2,79	1,89	1,64	1,53						
Nowy Sącz	A					91,5	77,5	45,5	100,5	146,5				
	B					70,5	59	37	53,5	74,5				
	C					1,3	1,31	1,23	1,88	1,97				
Gorlice	A							104,5	49,5	86	99	128		
	B							52,5	40	51	63	69,5		
	C							1,99	1,24	1,69	1,57	1,84		
Jasło	A								118	74	87	116		
	B								52	52	63,5	62		
	C								2,27	1,42	1,37	1,87		
Krosno	A								105	61	74	103	133	157
	B								57,5	47,5	56,8	48,5	84,5	83,5
	C								1,83	1,28	1,3	2,12	1,57	1,88
Sanok	A									80,5	93,5	122,5	152,5	176,5
	B									54,5	56,5	38	71	64
	C									1,48	1,65	3,22	2,15	2,76
Ustrzyki Dolne	A									126	139	168	198	222
	B									76	73,5	53,5	74	61,5
	C									1,66	1,89	3,14	2,68	3,61

A – odległość rzeczywista pomiędzy miastami w 2000 roku; B – odległość pomiędzy miastami w linii prostej; C – iloraz pomiędzy odległością rzeczywistą a odległością w linii prostej



odległości bez uwzględniania granicy. Oznacza to, że odległość pomiędzy miastami będącymi najbliższymi sąsiadami jest bardziej zwiększona przez wydłużenie drogi czynnikami przyrodniczymi niż przez konieczność przekraczania granicy przez przejścia graniczne. Nasuwają się więc dwa wnioski:

1. Nadal jest zbyt mało przejść granicznych (zwłaszcza we wschodniej części pogranicza);

2. Bariery przyrodnicze są na tyle silne, że znacznie wydłużają rzeczywistą odległość pomiędzy ośrodkami miejskimi.

Analizując wyniki wskaźnika w tabeli 36 okazuje się, że w wielu przypadkach odległość rzeczywista jest nawet ponad dwukrotnie większa od najkrótszej teoretycznej. Zwracają uwagę wartości około 2 i więcej. Największą barierę stanowi masyw Babiej Góry, Tatry oraz Beskid Niski i Bieszczady. We wschodniej części pogranicza rzeczywiste odległości są nawet ponad trzykrotnie dłuższe od najkrótszych teoretycznych.

Po przeanalizowaniu rodzajów barier, jakie stwarza granica polsko-słowacka, można dojść do kilku wniosków:

1. Są podstawy do przypuszczeń, że zmniejszać się będą przede wszystkim bariery: prawne, infrastrukturalne, psychologiczne. Ich znaczenie jest stale minimalizowane, gdyż miejscowa ludność coraz bardziej liczy na stałą współpracę. Jest ona możliwa tylko przy jak największym zmniejszeniu różnych obostrzeń, o których wspomniano w rozdziale 3.

2. Coraz mniejsze znaczenie może mieć znaczenie bariery orograficznej i hydrograficznej, który to proces przedstawiono i spróbowano wyjaśnić w niniejszej pracy.

3. Wydaje się, że będzie rosło znaczenie bariery typu ekologicznego. Granica polsko-słowacka przecina bardzo ważne i cenne, z przyrodniczego punktu widzenia, obszary. Ich zachowanie w stanie jak najmniej zmienionym jest niezwykle istotne także dla dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru.

#### Przestrzenny aspekt kształtowania się więzi transgranicznych pomiędzy miastami

Jednym z ważniejszych przejawów, a często podstaw do współpracy transgranicznej, są nawiązywane umowy pomiędzy miastami z dwóch sąsiadujących państw. Są one przejawem dobrej woli i chęci podjęcia wspólnych działań w różnych dziedzinach. Przyczyniają się one do zacieśniania współpracy i kształtowania coraz silniejszych więzi transgranicznych. Umowy tego typu dotyczą wielu dziedzin, z których za najważniejsze można uznać:





Nie podejmują współpracy miasta:

- położone w różnych częściach pogranicza (np. miasto ze wschodniej części z miastem w środkowej, czy zachodniej),
- mające utrudnione połączenia z sąsiadami – np. Sucha Beskidzka (bariera masywu Babiej Góry), Liptowski Mikulasz (bariera Tatr), Ustrzyki Dolne (bariera Bieszczadów i dość peryferyjne położenie), co potwierdza rolę barier przyrodniczych (głównie orograficznej oraz częściowo typu ekologicznego) w utrudnianiu współpracy.

Nakreślony w niniejszym rozdziale problem wydaje się być dość ciekawym nurtem badań związanych ze współpracą transgraniczną. Jednakże ze względu na niewystarczający materiał statystyczny i niewielką liczbę konkretnych przejawów współpracy transgranicznej pomiędzy ośrodkami miejskimi na pograniczu polsko-słowackim autor sugeruje, że istnieje potrzeba dalszych badań naukowych w zakresie zasygnalizowanego problemu.





## 8. PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA POWSTAWANIA TRANSGRANICZNYCH JEDNOSTEK TERYTORIALNYCH NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

Współpraca transgraniczna i kształtujące się więzi transgraniczne zachodzą w określonej przestrzeni geograficznej. Ich zasięg prowadzi do powstawania jednostek terytorialnych, które z czasem będzie można określić mianem regionów transgranicznych. Jednakże zasięg przestrzenny rzeczywistych więzi transgranicznych nie zawsze odpowiada granicom zaplanowanych jednostek transgranicznych. Te jednostki, które zostały wytyczone na szczeblu centralnym (np. Euroregion „Karpacki”), powstawały przed wytworzeniem się stabilnych więzi transgranicznych. Konsekwencją jest objęcie granicami części obszarów, na których faktycznej współpracy transgranicznej nie ma. Trudno też mówić w takim przypadku o tym, że zasięg więzi wyznacza granice jednostki. W kategorii przestrzennego zasięgu, na pograniczu polsko-słowackim kształtują się dwa rodzaje jednostek.

Pierwszy rodzaj to jednostki, które powstają przez wyznaczenie ściśle określonych granic. Działają na tym obszarze, ale faktyczne więzi mogą wykraczać poza wyznaczony obszar lub być ograniczone do jego części. Drugi rodzaj to jednostki, które nie mają ściśle wyznaczonych granic. Są rzeczywistym obszarem współpracy, a ewentualne granice można wyznaczyć na podstawie zasięgu więzi transgranicznych.

Na pograniczu polsko-słowackim jeszcze przed powstawaniem euroregionów zaczęły się zawiązywać, z inicjatyw lokalnych, polsko-słowackie stowarzyszenia międzygminne. Ich podstawowym atutem jest fakt, że współpracują ze sobą jedynie te gminy i powiaty, które naprawdę tego chcą. Wiedzą dokładnie jakie są ich potrzeby, możliwości i szanse rozwoju. Takie inicjatywy świadczą o wielkiej chęci i potrzebie nawiązywania więzi transgranicznych. Ich kształtowanie się może doprowadzić do trwałych i owocnych efektów współpracy. Jako pierwsze tego typu przedsięwzięcie, powstało Międzynarodowe Stowarzyszenie Gmin Słowacko-Polskich Rejonu Beskidzkiego.

W niniejszym rozdziale zostały przeanalizowane przyrodnicze uwarunkowania powstawania transgranicznych jednostek terytorialnych na pograniczu polsko-słowackim. Tego typu jednostki zaczęły tworzyć się dopiero w latach 90. Jednakże można za nie uznać także obszary konwencji turystycznych, które powstały znacznie wcześniej i przyczyniały się niewątpliwie do tworze-

nia więzi transgranicznych. W tabeli 37 przedstawiono wykaz transgranicznych jednostek terytorialnych na pograniczu polsko-słowackim. Jednostkami transgranicznymi są również obszary chronione przecięte granicą państwa, które nawiązały współpracę (por. rozdz. 5). Najwyższą rangę jako jednostki transgraniczne posiadają międzynarodowe rezerwy biosfery. Na pograniczu polsko-słowackim są to Rezerwy Biosfery: Karpaty Wschodnie i Tatrzański. Innymi obszarami transgranicznymi są parki narodowe w Pieninach i obszary chronione w Beskidzie Żywieckim.

Tabela 37. Transgraniczne jednostki terytorialne na pograniczu polsko-słowackim

Nazwa	Data powołania	Data rozwiązania	Powierzchnia
Obszar konwencji turystycznej z 1925 r.	Podpisana 30.05.1925 Weszła w życie 14.06.1926	1939	10 400 km <sup>2</sup>
Obszar konwencji turystycznej z 1956 r.	1956	1981	4 700 km <sup>2</sup>
Międzynarodowe Stowarzyszenie Gmin Słowacko-Polskich Rejonu Beskidzkiego	07.09.1992	2000 (przekształcony w–Euroregion Beskidy)	
Euroregion Karpacki	14.02.1993	Istnieje	171 004 km <sup>2</sup>
Euroregion Tatry	26.08.1994	Istnieje	8 524 km <sup>2</sup>
Euroregion Beskidy	19.02.2000	Istnieje	3 928 km <sup>2</sup>

### 8.1. PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA WYZNACZENIA OBSZARU KONWENCJI TURYSTYCZNEJ

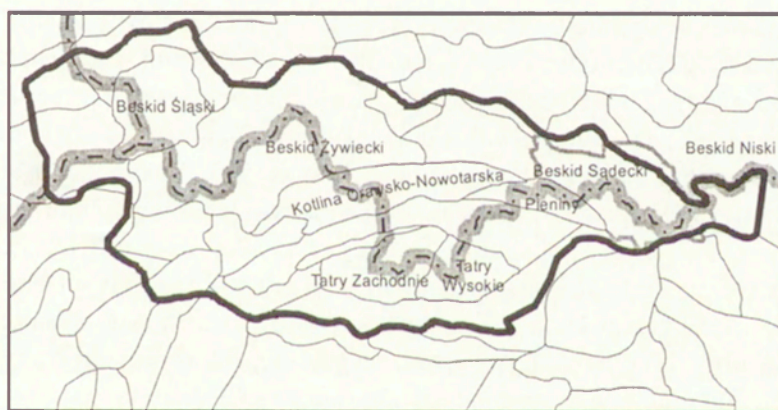
Kilka lat po odzyskaniu niepodległości po I wojnie światowej przez Polskę i Czechosłowację, doszło do rozmów pomiędzy przedstawicielami obydwu państw, wspieranych przez towarzystwa turystyczne, na temat możliwości przekraczania granicy państwowej. Projektowano wówczas zawarcie pomiędzy obu państwami konwencji turystycznej dla całej granicy górskiej polsko-czechosłowackiej i założenie w najpiękniejszych pod względem przyrodniczym zachowanych grupach górskich pogranicza (głównie w Tatrach) parków natury, obejmujących tereny obu państw.

Rozmowy rozpoczęto już w 1924 r. Ustalono, iż „członkowie towarzystw turystycznych zgodnie przez obydwu rządy oznaczonych, mieli prawo na podstawie swej legitymacji członkowskiej, bez potrzeby zaopatrywania się w policyjne przepustki graniczne, przekraczania granicy polsko-czechosłowackiej i odbywania wycieczek po stronie czechosłowackiej względnie polskiej w granicach ściśle określonego terytorium, zwanego pasem turystycznym.” (Morawska-Nowak 1998). Konwencja turystyczna została podpisana



30 maja 1925 r. w Pradze. Weszła w życie od 14 czerwca 1926 r. Ogłoszona została w Dzienniku Ustaw Nr 57 poz. 333 z 11 czerwca 1926 r.

Pas turystyczny obejmował trzy części. Największy zajmował tereny od Beskidu Śląskiego po Beskid Niski. Drugi i trzeci obszar były znacznie mniejsze i znajdowały się w Karpatach Wschodnich poza dzisiejszym pograniczem polsko-słowackim. Część pierwsza, położona na terenie dzisiejszego pogranicza polsko-słowackiego, obejmowała obszar ponad 10 tys. km<sup>2</sup>. Pas turystyczny obejmował obszary pasm górskich: Beskid Śląski, Beskid Żywiecki, Tatry, Pieniny, Beskid Sądecki oraz południową część Gorców (ryc. 41). Głównym elementem wiążącym ten obszar było więc środowisko przyrodnicze gór. Jego wówczas najważniejsze wykorzystanie – ochrona przyrody i rozwój turystyki – przyczyniało się do tworzenia więzi transgranicznych. Efektem było powoływanie wspólnych obszarów chronionych i wzajemna współpraca w dziedzinie ochrony przyrody (por. rozdz. 5). Przejawem tych więzi i nadzieją na nawiązywanie nowych a także utrwalanie istniejących była również konwencja turystyczna, która – jak podkreśla B. Morawska-Nowak (1998), „była dziełem, które nie miało wówczas przykładu w Europie, mogła być wzorcem dla innych narodów”. Wprowadzenie obszaru konwencji było pierwszym tego typu przypadkiem w Europie.



1 ————— 2 - - - - - 3

Ryc. 41. Granice konwencji turystycznej w 1967 r. 1 – granice państw, 2 – granice konwencji, 3 – mezoregiony

Limit of the tourist convention in 1967. 1 – international boundaries, 2 – limit of convention, 3 – provinces

Obszar konwencji był tak wyznaczony aby w jego granicach znalazły się całe pasma górskie. Granicami były zazwyczaj biegnące dolinami rzek linie kolejowe, ograniczające pasma górskie: po polskiej stronie przeważnie od pół-

nocy, po słowackiej – od południa. Koleje, były wówczas bardzo ważnym środkiem lokomocji, zwłaszcza dla turystów. Poruszanie się nimi umożliwiało dotarcie do wielu atrakcyjnych miejsc. Można pokusić się o stwierdzenie, że centrami tej konwencji były cztery rejony: Beskid Żywiecki, Tatry, Pieniny, Dolina Popradu.

Istnienie tej konwencji zostało zaprzepaszczone przez wybuch II wojny światowej, a po jej zakończeniu przez ponad 10 lat istniały problemy z jej odtworzeniem. Dopiero w 1956 r. udało się stworzyć nową konwencję i wyznaczyć pas turystyczny, który jednak był znacznie mniejszy od funkcjonującego przed wojną.

Strefa tej konwencji została wyznaczona na potrzeby rozwoju turystyki. Wprowadzenie przepisów łagodzących regulację transgranicznego ruchu turystycznego miało także duże znaczenie dla ludności lokalnej. Wprowadzenie konwencji turystycznej poza możliwością rozwoju turystyki, pozwoliło na ponowne nawiązanie przerwanych po wojnie kontaktów rodzinnych na Orawie i Spiszu. Jak podaje M. Sobczyński (1995), strefa konwencji *„ze strony czzechosłowackiej była egzekwowana dość rygorystycznie, to brak kontroli po stronie polskiej umożliwił Czechom i Słowakom kąpiel w tak lubianym przez nich morzu”*.

Strefa powojennej konwencji (ryc. 41) zajmowała powierzchnię około 4 700 km<sup>2</sup>. Jej centralną część stanowiły Tatry. Poza nimi w granicach strefy konwencji znalazły się: Kotlina Orawsko-Nowotarska, Gorce, Pieniny Właściwe i częściowo Beskid Sądecki. Ważnym ogniwem strefy konwencji były włączone do jej zasięgu jeziora zaporowe, które stanowią dużą atrakcję turystyczną. W skład obszaru konwencji weszły więc zarówno Zbiornik Orawski, jak i dość daleko położony od granicy Zbiornik Rożnowski. Dla Polaków rozszerzono strefę konwencji o fragment Niżnych Tatr – dolinę Demianowską, z ciekawymi jaskiniami i możliwością dotarcia na Chopok. Granice strefy stanowiły dna dolin okalających pasma górskie, wraz z liniami kolejowymi i drogami, umożliwiającymi poruszanie się po sąsiednim kraju.

Obecnie, co najmniej od początku lat 90., czynione są starania aby odtworzyć strefę konwencji turystycznej. Postuluje się aby był to szeroki pas (kilkanaście kilometrów po obydwu stronach granicy), w którym przekraczanie granicy byłoby dozwolone w dowolnym miejscu na szlakach turystycznych. Nie brak również głosów licznych organizacji turystycznych aby pobyt w sąsiednim kraju mógł odbywać się bez konieczności posiadania paszportu.

Można przypuszczać, że u podstaw wyznaczenia strefy konwencji leży środowisko przyrodnicze gór. Jednoczyło ono wysiłki miłośników gór pogra-



nicza, by można było po nich wędrować mimo dzielącej funkcji granicy. Jednorodne obszary górskie, przecięte granicą państwa powinny być wykorzystywane po obydwu jej stronach bez większych utrudnień i przeszkód. Dlatego też powrót do przedwojennej strefy konwencji jest słuszny. Powinno się go rozszerzyć, na cały górski obszar pogranicza, co najmniej w granicach mezoregionów fizycznogeograficznych przeciętych granicą państwa.

## 8.2. PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA POWSTAWANIA EUROREGIONÓW

Nazwa **euroregion**, choć oficjalnie wprowadzona do terminologii europejskiej i używana w krajach Unii Europejskiej, na obszarze pogranicza polsko-słowackiego funkcjonuje bez większej aprobaty ludności miejscowej. W. Malcendowski i M. Ratajczak (1998) podkreślają, że *„społeczności lokalne są niechętne również do stosowania terminologii euroregionalnej”*.

Należy na wstępie podkreślić, że cechą charakterystyczną wyróżniającą współpracę południowej części Polski z krajami sąsiednimi są obszary wytworzone w oparciu o kryterium ekologiczne (Malcendowski, Ratajczak 1998). Cokolwiek nie oznaczałoby takie sformułowanie, jest ono podkreślane przez wielu autorów i przedstawicieli władz lokalnych. W podłożu kształtujących się jednostek transgranicznych znajduje się obszar górski, który w tym przypadku scala części państw leżących po obydwu stronach granicy. Głównymi celami powstawania euroregionów jest chęć ochrony przyrody i rozwój turystyki, a co za tym idzie nawiązania solidnej współpracy w tych dziedzinach dla dobra rozwoju pogranicza polsko-słowackiego. Obecnie (2002 r.) na pograniczu polsko-słowackim istnieją już trzy euroregiony.

### 8.2.1. EUROREGION KARPACKI

Porozumienie o utworzeniu Związku Międzyregionalnego „Euroregion Karpacki” podpisano 14 lutego 1993 r. w Debreczynie (statut związku i regulamin organizacyjny Rady podpisano 19 czerwca 1995 r. w Zemplińskiej Szirawie). Był to pierwszy euroregion na pograniczu polsko-słowackim. Swym zasięgiem obejmuje on obszary Polski, Słowacji, Ukrainy, Węgier i Ukrainy. Wielu autorów podkreśla, że jest to euroregion stworzony dość sztucznie i procesy integracji tam nie występują (por. m.in. Eberhardt 1994). Częściowo jest to prawdziwe stwierdzenie. Obszar ten został wyznaczony odgórnie, przez rządy państw, chcąc zaktywizować społeczności lokalne. Można stwierdzić, że przez pierwszych kilka lat rzeczywiście wiele się nie działo, a funkcjonowanie euroregionu pozostawało niejako na papierze. Przez pierwsze kilka lat uczestnictwo Słowacji było niewielkie – formalnie na zasadzie

członka stowarzyszonego. Jednakże z czasem jego rola zaczęła rosnąć i obecnie na obszarze tym jest coraz więcej inicjatyw współpracy. W tym regionie zasadnicze znaczenie odgrywa nieskażone środowisko przyrodnicze, które jest motorem niemal wszelkiej działalności człowieka. Ogromną rolę przypisuje się w tej części pogranicza ochronie przyrody. Efektem współpracy transgranicznej było utworzenie Rezerwatu Biosfery „Karpaty Wschodnie” (por. rozdz. 4). Najważniejszą dziedziną gospodarki regionu jest turystyka, która pojawia się niemal we wszelkich opracowaniach, planach zagospodarowania i strategiach tego obszaru. Region ten powinien wykorzystać ogromną szansę, jaką stwarza nieskażone środowisko, unikalne góry – Bieszczady. Euroregion po stronie polskiej i słowackiej obejmuje obszar Pogórza Karpackiego, Beskid Niski, Bieszczady Zachodnie i część Niziny Węgierskiej.

Urozmaicony krajobraz, stosunkowo mało przekształcone i czyste środowisko przyrodnicze, naturalne lasy, liczne zabytki, unikalne drewniane budownictwo (wsie, kościoły, cerkwie) są największym bogactwem regionu. Tworzą one sprzyjające warunki do rozwoju turystyki. Opracowuje się nowe transgraniczne szlaki turystyczne, najczęściej tematyczne – przyrodnicze, architektury drewnianej itp. Współpraca pomiędzy stroną polską a słowacką jest bardzo intensywna w dziedzinie ochrony przyrody. Ochrona środowiska jest dziś motorem do kształtowania się więzi transgranicznych. Na jej bazie rozwija się transgraniczna edukacja ekologiczna. Nawiązywane są więzi, których efektem są wspólne opracowania map turystycznych. Wspólne ustalenia dotyczą określania potrzeb i otwierania nowych przejść granicznych.

Środowisko przyrodnicze jest w przypadku Euroregionu Karpackiego motorem działalności i w znaczny sposób przyczynia się do kształtowania więzi transgranicznych.

#### 8.2.2. EUROREGION TATRZAŃSKI

Wstępna Deklaracja Organów Samorządów Terytorialnych Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Słowackiej w sprawie projektu utworzenia Transgranicznego Związku Region Tatry, została zgłoszona już 31 października 1993 r. w Zakopanem. Kongres założycielski i podpisanie umowy pomiędzy samorządami obydwu państw o powołaniu euroregionu miało miejsce w Nowym Targu 26 sierpnia 1994 r. (statut został sporządzony 25 listopada 1995 r.).

Już sama nazwa wyznacza obszar, który scala ten region – Tatry. Góry te wywierają od niemal dwóch wieków ogromny wpływ na działalność człowieka zarówno w Polsce, jak i w Słowacji i miały ogromne znaczenie w nawiązywaniu współpracy polsko słowackiej (porównaj rozdz. 4. 6). Obecnie tworzą



one główne jądro współpracy regionu. Poza Tatrami w granicach tej jednostki znajduje się Kotlina Orawsko-Podhalańska, Pieniny, Kotliny Podtatrzańskie. Północnymi granicami euroregionu są stoki Beskidu Żywieckiego Gorców i Beskidu Sądeckiego. Południowa granica przebiega przez główny łańcuch Niżnych Tatr. Można więc stwierdzić, że pod względem przyrodniczym jest to region jednorodny i spójny.

Celem, jaki postawiono sobie przy powoływaniu Euroregionu Tatrzańskie-go, była próba stworzenia z tego obszaru ekologicznej, gospodarczej i kulturowej całości. Zgodnie ze statutem Euroregionu jego głównym celem działalności jest tworzenie warunków dla rozwoju współpracy transgranicznej Polski i Słowacji, w szczególności w:

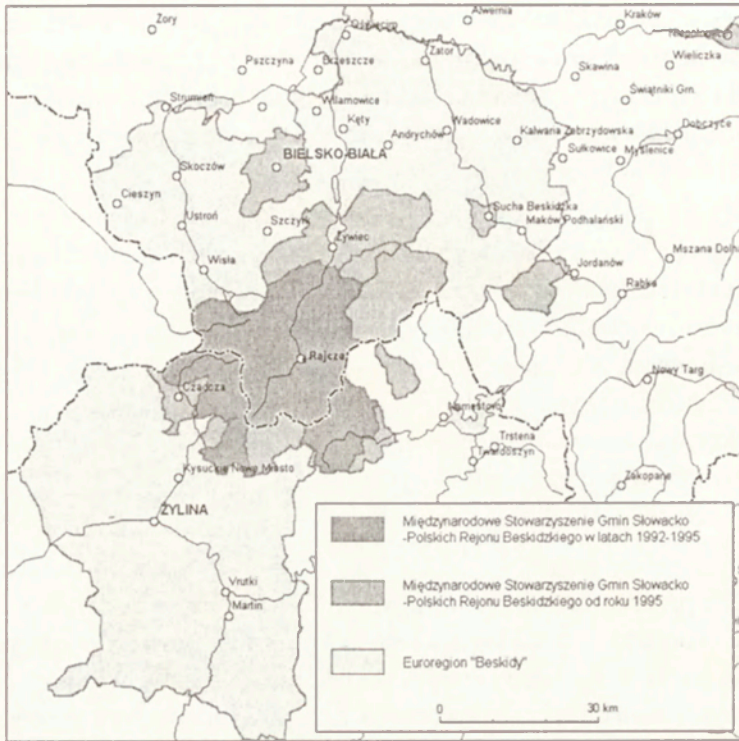
- zakresie ochrony przyrody (powietrza, wód, krajobrazu),
- wykorzystaniu walorów przyrodniczych do rozwoju turystyki,
- rozwoju funkcji uzdrowiskowych.

### 8.2.3. EUROREGION BESKIDY

Jeszcze przed wystąpieniem Słowacji z Federacji, w zachodniej części pogranicza polsko-słowackiego powstało Międzynarodowe Stowarzyszenie Gmin Słowacko-Polskich Rejonu Beskidzkiego z siedzibą w Rajczy. Zebranie założycielskie odbyło się 9 czerwca 1992 r. W lipcu stowarzyszenie zostało zarejestrowane w Sądzie Wojewódzkim w Bielsku-Białej, a pierwsze Walne Zebranie (wybór władz i podjęcie uchwał wyznaczających program działania) odbyło się we wrześniu (Iwanek 1995). Stowarzyszenie działa tym samym w oparciu o prawo krajowe i ma nieformalny charakter w dziedzinie prawa międzynarodowego. Obszar ten początkowo obejmował mniejszy obszar, który powiększony został w 1995 r., z powodu przyłączenia się wielu nowych gmin zarówno polskich, jak i słowackich (ryc. 42).

Regionem fizycznogeograficznym, który spaja ten region jest Beskid Żywiecki. Główna oś współpracy koncentruje się wzdłuż doliny Soły po stronie polskiej i doliny Skalitanki, Czernianki i Kysucy po stronie słowackiej.

Stowarzyszenie, jak zresztą zakładano, stało się zaczątkiem Euroregionu „Beskidy”. Przed powołaniem Euroregionu „Beskidy” podpisano *„Protokół o współpracy województwa bielskiego z województwem żylińskim”* w dniu 8 listopada 1997 r. W lutym 2000 r. powstał Euroregion „Beskidy”, który jest efektem wieloletnich starań i współpracy władz lokalnych i przedstawicieli izb gospodarczych.



Ryc. 42. Kształtowanie się transgranicznej jednostki terytorialnej w zachodniej części pogranicza polsko-słowackiego  
Formation of transboundary unit in west part of polish-slovak borderland

Obszar zachodniej części pogranicza zdaje się być wzorem godnym do naśladowania. Więzi gospodarcze, samorządowe i wiele innych są już na tym obszarze dość mocno ugruntowane i nawet zmieniające się samorzady nie wpływają negatywnie na stosunki polsko-słowackie. Najważniejszymi elementami współpracy na tym obszarze są:

- rozwój gospodarczy, ze szczególnym uwzględnieniem małych i średnich firm,
- rozwój infrastruktury technicznej – poprawa stanu dróg, budowa nowych dróg ekspresowych (zwłaszcza Czadca–Zwardoń–Żywiec–Bielsko-Biała), rzobudowa przejść granicznych,
- ochrona środowiska,
- rozwój turystyki.



#### 8.3.4. INNE JEDNOSTKI TERYTORIALNE – UNIA GMIN TURYSTYCZNO- UZDROWISKOWYCH

Występowanie źródeł mineralnych w Beskidzie Sądeckim, a także powstałe na ich bazie uzdrowiska stworzyły potencjalną możliwość nawiązania współpracy transgranicznej pomiędzy stroną polską a słowacką. W czerwcu 1994 r. zgłoszono postulat utworzenia Trójkąta Uzdrowisk Krynica-Wysowa-Bardiów. Kilka miesięcy później powstała Unia Gmin Turystyczno-Uzdrowiskowych. Miała ona m.in. przyczynić się do organizacji Transgranicznego Regionu Beskidu Sądeckiego. Jednak jego powołanie jest niepewne, na co wpływ mieć może również rozwiązanie Unii z dniem 30 sierpnia 1999 r. Jednakże fakt istnienia Unii miał zasadnicze znaczenie w nawiązaniu i kształtowaniu się więzi transgranicznych. Mimo jej rozwiązania nadal istnieje współpraca pomiędzy Krynica a Bardiowem. Jednym z ważniejszych zadań współpracy w tym rejonie jest rozwój turystyki uzdrowiskowej i wypracowanie wspólnej oferty

Innym ważnym zadaniem jest stały rozwój i modernizacja przejść granicznych. Największe znaczenie dla rejonu mają przejście w Leluchowie i na przełęczy Tylickiej, które powinny być przekształcone w przejścia graniczne ogólnodostępne. Jest to niezwykle ważne zarówno dla mieszkańców tego obszaru, jak też dla turystów odwiedzających Sądecczyznę. Jak wykazano w rozdziale 6, liczba turystów polskich nocujących w Bardiowie jest dość znaczna, a ponadto rośnie. Otwarcie przejść ogólnodostępnych powinno zwiększyć tę liczbę turystów. Niewątpliwie wpłynęłoby to na zwiększenie liczby wycieczkowiczów nocujących w Krynicy czy Muszynie. Otwarcie przejść zwiększy również liczbę turystów słowackich odwiedzających nasz kraj. W tym przypadku obydwie strony nie powinny obawiać się negatywnego wpływu konkurencji. Słowacy będą i tak wybierać „swój” Bardiów, korzystając m.in. z tańszej bazy noclegowej niż w Polsce. Z kolei Polacy wybierający się do Krynicy lub Muszyny będą mieli większą możliwość udania się do północnej Słowacji, nawet z możliwością noclegu. Po otwarciu przejścia ogólnodostępnego na przełęczy Tylickiej, która znacznie skraca drogę pomiędzy Krynica a Bardiowem, turyści polscy zaczną częściej odwiedzać Bardiów, a słowacy – Krynica. Korzyści mogą więc być obopólne. Dodatkowo przy wspólnej ofercie turystycznej i uzdrowiskowej można łatwiej i taniej przyciągnąć turystów spoza Polski i Słowacji.

Unia gmin turystyczno-uzdrowiskowych miała szansę przekształcić się w kolejny euroregion o tyle cenny, iż jego działalność oparta byłaby na współpracy lokalnej i regionalnej.





## 9. PRÓBA UOGÓLNIEN I WNIOSKI

Granica polsko-słowacka przebiega przez Karpaty i dzieli niezwykle atrakcyjny i jednocześnie jednorodny, pod względem przyrodniczym obszar. Walory przyrodnicze w pozytywny sposób wpływają na rozwój współpracy i kształtowanie się więzi transgranicznych pomiędzy Polską a Słowacją. Zasięg powiązań transgranicznych w latach 90. ulegał zmianom. Można jednak spróbować wytyczyć trzy główne strefy funkcjonowania więzi transgranicznych: linię graniczną, bezpośrednią strefę współpracy o szerokości od kilku do kilkunastu kilometrów od granicy po obydwu jej stronach oraz szerszą strefę, rozumianą jako zaplecze, sięgającą dalej w głąb obydwu państw.

Granica polsko-słowacka – ma charakter wąskiej strefy o szerokości maksymalnie do 100 m od linii granicznej po obydwu jej stronach. Jest to jedyna polska granica, która bezpośrednio sąsiaduje po stronie polskiej z: pięcioma parkami narodowymi, czterema parkami krajobrazowymi i 10 rezerwatami przyrody. Po stronie słowackiej bezpośrednio z granicą sąsiadują: 3 parki narodowe, 3 parki krajobrazowe i 12 rezerwatów przyrody. Ponadto żadna inna granica na świecie nie rozdziela dwóch międzynarodowych rezerwatów biosfery. Na długości niemal 420 km (79,6% długości granicy) z granicą sąsiadują parki narodowe i krajobrazowe, a na odcinku 228,2 km tworzy ona sztuczną barierę przedzielając leżące po obydwu jej stronach parki narodowe lub krajobrazowe.

Linia graniczna jest dość dobrze przygotowana i wykorzystana na potrzeby turystyki transgranicznej. Atrakcyjne środowisko przyrodnicze wpłynęło na wyznaczenie znacznej liczby szlaków turystycznych. Oddzielne zagospodarowanie doprowadziło do podwójnego ich wyznaczania aż na długości 169 km. Łącznie, wzdłuż linii granicznej, przebiega ponad 400 km szlaków turystycznych. Ponadto do granicy polsko-słowackiej dochodzą 153 znakowane szlaki turystyczne. Jest to także jedyna granica, przy której położonych jest tak wiele obiektów bazy noclegowej. Jednak nadal liczba turystycznych przejść granicznych nie jest wystarczająca. Są one nierównomiernie rozmieszczone. Wydaje się, że silne więzi transgraniczne rozwinęły się w rejonie Pienin i Beskidu Żywieckiego, gdzie otwarto również najwięcej przejść. Przyroda Pienin, chęć jej ochrony i udostępniania wpłynęła na wykształcenie się silnych więzi pomiędzy stroną polską i słowacką. To wzorowy niemal, przykład

współpracy transgranicznej, gdzie udaje się pogodzić ochronę środowiska z rozwojem turystyki. Współpraca ta ma wielkie tradycje i sięga lat 30. XX wieku.

Za mało jest jeszcze przejść turystycznych w Beskidzie Niskim, Bieszczadach, a przede wszystkim w Tatrach. Ten ostatni obszar jest typowym przykładem dualistycznego wpływu środowiska przyrodniczego i jego pojmowania przez społeczeństwo. Nasiloną jest antropopresja i nadmierny ruch turystyczny, a także silnie wykształcona potrzeba ochrony tego obszaru. Jest to często wykorzystywany argument przez stronę słowacką, która nie dopuszcza do otworzenia przejść tego typu w Tatrach Zachodnich. W Tatrach Włoskich dodatkowym czynnikiem jest też bezpieczeństwo turystów.

Niewątpliwie, w kształtowaniu nowych więzi transgranicznych, pomogłoby otwarcie strefy leżącej w pobliżu granicy, w której można by było przekraczać granicę państwa w dowolnym punkcie, na wzór konwencji turystycznej. Być może ten problem zostanie automatycznie rozwiązany po wstąpieniu Polski i Słowacji do Unii Europejskiej. Jeśli po 2004 roku będzie można przekraczać granicę w dowolnym jej punkcie wówczas przejścia graniczne (zwłaszcza turystyczne) dla ruchu pieszego stracą znaczenie. Głównym problemem przejść granicznych będzie ich przepustowość i dostosowanie do pokonywania granicy drogą i koleją itp.

Granice polsko-słowacką przecinają zaledwie trzy linie kolejowe. Na jedną linię kolejową przypada 172,6 km granicy. Granica polsko-słowacka charakteryzuje się również małą liczbą dróg transgranicznych. Do granicy polsko-słowackiej lub w jej bliskie sąsiedztwo (do 1 km) dochodzi kilkadziesiąt dróg. Tylko trzynaście z nich ma nawierzchnię twardą. Oznacza to, że jedna droga utwardzona przecina granicę średnio co 40,6 km. Na wszystkich drogach utwardzonych dochodzących do granicy polsko-słowackiej znajdowały się przejścia graniczne. Jednak nie wszystkie z nich są przejściami ogólnodostępnymi.

W 2002 r. jedna linia transgraniczna (drogi i linie kolejowe) przecinała granicę średnio co 22,9 km, jednak ich rozmieszczenie nadal jest nierównomierne. Największa koncentracja linii transgranicznych występuje na czterech odcinkach granicy:

- Zachodnia część Beskidu Żywieckiego i fragment B. Śląskiego (od Zwardonia Myto do przełęcz Glinne) – 5 linii, średnio co 8 km;
- Dolina Popradu (na odcinku od Piwowarówki do Leluchowa) – 4 linie, średnio co 10 km;
- Pogórze Spisko-Gubałowskie z fragmentami Tatr i Pienin (od Łysej Polany do Sromowiec Wyżnych) – 4 linie, średnio co 10 km;



– Kotlina Orawsko-Nowotarska (od Winiarczykówki do Chochołowa) – 3 linie, średnio co 11 km.

Najmniejsze zagęszczenie transgranicznych linii występuje we wschodniej części granicy i w Tatrach. Najdłuższe odcinki granicy, przez które nie przebiega żadna linia transgraniczna:

- Tatry i zachodnia część Pogórza Spisko-Gubałowskiego (od Chochołowa do Łysej Polany) – odcinek 66,4 km;
- Bieszczady (całe, od przeł. Łupkowskiej do Krzemieńca) – odcinek 58,8 km;
- wschodnia część Beskidu Niskiego (od przełęczy Dukielskiej do linii Radoszyce – Palota) – odcinek 40,6 km;
- Pasma Babiogórskie (od przełęczy Glinne do Winiarczykówki) – odcinek 37,6 km.

Na tę dość specyficzną sytuację duży wpływ ma środowisko przyrodnicze. Z jednej strony, wysokie walory przyrodnicze tego regionu powodują, że należy je chronić. Atrakcyjność środowiska przyrodniczego gór wpływa również na rozwój zagospodarowania turystycznego (m.in. szlaków turystycznych i przejść granicznych). Z drugiej strony przyroda stanowi barierę, przede wszystkim dla komunikacji. Potrzeba ochrony środowiska wpływa na ograniczenie działalności gospodarczej. Silną barierę stanowi też rzeźba terenu, zwłaszcza na obszarach z deniwelacjami przekraczającymi 400 m. Ale jej rola nieustannie maleje – przejścia graniczne lokowane są w coraz wyżej leżących punktach. Z rzek, tylko największe (Dunajec, Poprad) tworzą barierę dla komunikacji. Należy podkreślić, że istnieje również nakładanie się barier, chociażby w przypadku Dunajca – poza barierą hydrograficzną istnieje na tym samym odcinku bariera orograficzna i bariera typu ekologicznego.

**B. Strefa bezpośredniej współpracy** – w mezoregionach, które przecina granica, skoncentrowane są najważniejsze elementy zagospodarowania służącego turystyce transgranicznej. Jest to również strefa, w której występują współpracujące obszary chronione, pomiędzy którymi więzi są dość dobrze wykształcone, silne i stabilne. W strefie tej niezwykle ważne znaczenie ma układ sieci transgranicznych dróg i linii kolejowych. Na sieć transportową na pograniczu polsko-słowackim składa się system dróg o nawierzchni twardej, drogi o nawierzchni gruntowej i linie kolejowe. W 2002 r. istniało łącznie 27 linii transgranicznych, w tym: 3 linie kolejowe, 13 dróg o nawierzchni twardej i 11 dróg gruntowych. Z ogólnej liczby linii transgranicznych najwięcej przekracza granicę w Beskidzie Sądeckim i Beskidzie Niskim. Specyficznymi miejscami są również granice mezoregionów, przecinające granicę państwa.

Tabela 38. Więzy transgraniczne w poszczególnych mezoregionach fizycznogeograficznych, które przecina granica polsko-słowacka

	Ochrona środowiska	Sieć transportu i przejścia graniczne	Połączenia komunikacyjne	Zagospodarowanie turystyczne	Ruch turystyczny	Współpraca regionalna
Beskid Śląski	0	0	0	1	1	1
Beskid Żywiecki	3	4	5	4	3	4
Kotlina Orawsko-Nowotarska (część zach.)	0	4	3	1	1	1
Rów Podtatrzański	0	0	0	0	0	0
Tatry Zachodnie	4	0	0	0	1	2
Tatry Wysokie	4	2	1	2	3	3
Kotlina Orawsko-Nowotarska (część wsch.)	0	2	2	2	0	2
Pieniny	5	2	0	4	4	4
Beskid Sądecki	1	4	4	3	3	2
Beskid Niski	2	2	3	2	2	2
Bieszczady Zachodnie	3	2	1	1	1	2

Opracowanie własne: 0 – brak więzi transgranicznych; 1 – więzi transgraniczne bardzo słabe; 2 – więzi transgraniczne słabo wykształcone; 3 – więzi transgraniczne średnio wykształcone; 4 – więzi transgraniczne dobrze wykształcone; 5 – więzi transgraniczne bardzo dobrze wykształcone

Tabela 39. Możliwości i prognoza dalszego rozwoju współpracy transgranicznej i kształtowania się więzi transgranicznych w najbliższych latach, w poszczególnych mezoregionach fizycznogeograficznych, które przecina granica polsko-słowacka

	Ochrona środowiska	Sieć transportu i przejścia graniczne	Połączenia komunikacyjne	Zagospodarowanie turystyczne	Ruch turystyczny	Współpraca regionalna
Beskid Śląski	0	0	0	1	0	0
Beskid Żywiecki	1	1	1	1	1	1
Kotlina Orawsko-Nowotarska (część zach.)	1	1	1	1	1	0
Rów Podtatrzański	0	0	0	1	1	0
Tatry Zachodnie	1	0	0	1	1	0
Tatry Wysokie	1	-1	-1	1	1	0
Kotlina Orawsko-Nowotarska (część wsch.)	0	1	1	0	1	1
Pieniny	1	0	0	0	0	1
Beskid Sądecki	2	1	1	2	1	1
Beskid Niski	2	1	1	1/2	1	1
Bieszczady Zachodnie	2	1	1	1/2	1	1

Opracowanie własne: -1 – zmniejszenie się; 0 – bez zmian; 1 – możliwy lekki wzrost; 2 – znaczący wzrost



W pięciu takich miejscach przechodzą linie transgraniczne, a kolejne trzy linie biegną w bliskim sąsiedztwie granic mezoregionów.

Układ sieci dróg i linii kolejowych kształtował się pod wpływem potrzeb gospodarczych społecznych i politycznych. Sam przebieg dróg i linii kolejowych na górzystym obszarze Karpat, zależy jednak w dużym stopniu od warunków środowiska przyrodniczego. Wypadkową tych wielu złożonych czynników jest istniejąca sieć dróg i linii kolejowych, która jest uboga w porównaniu z innymi obszarami przygranicznymi Polski. Mają na to wpływ m.in. bariery przyrodnicze (głównie orograficzne). Obszar ten cechuje się jednakże najlepszym wykorzystaniem dróg transgranicznych ze wszystkich granic Polski, na co wpływ mają dobre stosunki sąsiedzkie, potrzeba nawiązywania więzi transgranicznych pomiędzy Polską i Słowacją. Budowanie nowych jest bowiem na obszarze górskim bardzo kosztowne. Dość istotną rolę w możliwościach przeprowadzania transgranicznych dróg i przekraczania granicy polsko-słowackiej wydaje się odgrywać bariera orograficzna. Równie ważne znaczenie ma bariera rzeczna. W środowisku górskim, specyficzny układ dolin wpływa na, przebieg dróg. Są one budowane z obydwu stron granicy i często do niej dochodzą, ale przejazd jest zabroniony z powodu braku przejścia granicznego. Mniej jest możliwości budowy dróg w górach niż na obszarach nizinnych. Stąd niemal każda istniejąca możliwość jest wykorzystywana. W przypadku likwidacji bariery prawno-organizacyjnej można wykorzystać większość, lub jak w przypadku granicy polsko-słowackiej, wszystkie istniejące naturalne połączenia. Sieć dróg i linii kolejowych jest wykorzystana przez połączenia kolejowe i autobusowe.

Tabela 38 przedstawia stan zaawansowania więzi transgranicznych w poszczególnych mezoregionach fizycznogeograficznych, które przecina granica polsko-słowacka, natomiast tabela 39 zawiera syntetyczne zestawienie możliwości i prognozy dalszego rozwoju współpracy transgranicznej i kształtowania się więzi transgranicznych w najbliższych latach, w poszczególnych mezoregionach fizycznogeograficznych, które przecina granica polsko-słowacka.

**C. Strefa dalszej współpracy** – jest to strefa, w której decydujące znaczenie ma transport autobusowy i kolejowy. Potencjalnie może to być obszar turystyczny. W tej strefie nie ma już współpracy w dziedzinie ochrony przyrody.

Obszar górski pogranicza polsko-słowackiego stwarza dość istotne bariery przyrodnicze, które wpływają na kształtowanie się więzi. Należy do nich zaliczyć:

### A. Bariery orograficzne

– Najbardziej istotne bariery orograficzne występują na tatrzańskim odcinku granicy, Bieszczadzkiem i w Masywie Babiej Góry – duże deniwelacje stanowią znaczące utrudnienie, zwłaszcza dla szlaków transportu.

– Silne bariery orograficzne występują również w Beskidzie Żywieckim i fragmentarycznie w Beskidzie Niskim. Dogodnie położone przełęcz, które są wykorzystane dla połączeń z Polski do Słowacji i odwrotnie, również znacząco wznoszą się ponad doliny.

– Najmniejsze bariery orograficzne na granicy polsko-słowackiej występują na odcinkach rzecznych (np. Dunajec, Poprad) i w Kotlinie Orawsko-Nowotarskiej. Stosunkowo niewielkie bariery orograficzne stanowią również Pogórze Spisko-Gubałowskie i zachodnie części Beskidu Niskiego.

### B. Bariery hydrograficzne

– Małe i średnie rzeki płynące wzdłuż granicy nie stanowią niemal żadnej bariery w jej przekraczaniu, budowaniu mostów, dróg, przejść granicznych itp.

– Duże rzeki (Poprad, Dunajec) stanowią bardzo silne bariery. Nie ma na nich żadnego mostu drogowego. Wykorzystywane są doliny rzek, ale tylko wówczas gdy istnieje możliwość zbudowania drogi, linii kolejowej i przejścia w dolinie, bez konieczności przekraczania rzeki i budowy mostów (przejścia w Niedzicy, Piwnicznej, Leluchowie).

### C. Bariery typu ekologicznego

– Stanowią one największą barierę w następujących rejonach: Tatry, Beskid Żywiecki, Bieszczady i wsch. część Beskidu Niskiego, Pieniny oraz Beskid Sądecki.

– Za najdogodniejsze korytarze, pomiędzy obszarami chronionymi i nie kolidującymi z ochroną przyrody należy uznać, poczynając od zachodu: Dolinę Soły, z przejściem granicznym w Zwardoniu; Kotlinę Orawsko-Nowotarską, z przejściem granicznym Chyżne – Trstena, oraz Chochołów – Sucha Hora; wschodnią część Pogórza Spisko-Gubałowskiego z przejściem granicznym w Jurgowie; zachodnią część Beskidu Niskiego z przejściem granicznym Konieczna – Becherow.

**Analiza barier przyrodniczych w poszczególnych mezoregionach potwierdza, że największe bariery stanowią: Tatry Wysokie, Tatry Zachodnie, Bieszczady.**

Można również wyznaczyć te mezoregiony, w których bariery nie są silne a umiejętnie wykorzystanie dogodnych połączeń stwarzanych przez środowisko przyrodnicze (np. kotliny, przełęcz) sprawia, że obszary te stwarzają możliwość budowy m.in. dróg kołowych i nawiązywania więzi transgranicznych. Są to: Beskid Niski, Beskid Sądecki, Beskid Żywiecki, Pieniny.



Natomiast najmniejsze bariery przyrodnicze, nie stwarzające utrudnień do nawiązywania więzi transgranicznych występują w następujących mezoregionach: Obniżenie Orawsko-Podhalańskie, Pogórze Spisko-Gubałowskie.

Coraz mniejsze znaczenie ma udział bariery orograficznej i hydrograficznej. Natomiast wydaje się, iż będzie rosło znaczenie bariery typu ekologicznego. Granica polsko-słowacka przecina bardzo ważne i cenne, z przyrodniczego punktu widzenia, obszary, które muszą podlegać ochronie prawnej.

### Przestrzenny charakter kształtowania się więzi transgranicznych

#### A. Transgraniczne układy punktowe na pograniczu polsko-słowackim

Na pograniczu polsko-słowackim można odnaleźć szereg transgranicznych układów punktowych, które już istnieją, kształtują się, lub mogą potencjalnie zaistnieć. Do najważniejszych należy zaliczyć:

- sieć miejscowości (które współpracują lub mogą nawiązywać współpracę transgraniczną),
- przejścia graniczne,
- punktowe zagospodarowanie turystyczne (np. baza noclegowa),
- urzędy, instytucje, firmy z obydwu państw (które już współpracują lub mogą nawiązywać współpracę transgraniczną).

Ze względu na większe lub mniejsze oddalenie od granicy, więzi można podzielić na dwa rodzaje: wewnętrzne i zewnętrzne.

**Więzi wewnętrzne** tworzą się na samej granicy państwowej lub w jej bardzo bliskim sąsiedztwie, i dotyczą wspólnych działań. Są nimi przede wszystkim przejścia graniczne, które należy uznać za jeden z najważniejszych elementów współpracy transgranicznej.

Przejścia graniczne na granicy polsko-słowackiej położone są przeważnie w niższej leżących fragmentach granicy. Najniżej leżącym przejściem jest Piwniczna – Mniszek nad Popradem, usytuowane w najniższym położonym punkcie całej granicy. Średnia wysokość położenia przejść granicznych na omawianym obszarze wynosiła w 1998 r. 648,9 m n.p.m. Wartość ta w okresie 1990–98 ulegała nieznacznym zmianom. Porównując lata 1990 i 1998 średnia wysokość położenia przejścia granicznego zwiększyła się o 57,5 m.

Analiza rodzajów przejść granicznych ukazuje pewne prawidłowości. Najniżej leżą przejścia kolejowe. spowodowane jest to uzależnieniem lokalizacji linii kolejowych od warunków przyrodniczych, zwłaszcza od deniwelacji. Koleje wykorzystują jedynie dogodne, najniżej leżące doliny i przełęcz. Wyżej zlokalizowane są drogowe przejścia ogólnodostępne. Z wymienionych rodzajów przejść najwyżej leżą przejścia dla małego ruchu granicznego. Wykorzystują one zazwyczaj drogi gruntowe i przechodzą nawet przez wyżej po-

łożone przełęcz i grzbiety górskie. Najwyżej leżącymi przejściami granicznymi są przejścia turystyczne.

Średnia odległość pomiędzy przejściami granicznymi dla całej granicy polsko-słowackiej malała ze 105,5 km w 1990 r. do 58,6 km w 1994 r. i 19,5 km w 1998 r. W roku 1998 długość granicy przypadająca na jedno przejście graniczne w poszczególnych mezoregionach wahała się od 10,2 w Beskidzie Śląskim do 58,8 km w Bieszczadach (gdzie nie ma żadnego przejścia granicznego). Różnica ta jest więc znacząca. W czterech mezoregionach omawiana wartość jest mniejsza od średniej dla całej granicy: Beskid Śląski, Pogórze Spisko-Gubałowskie, Beskid Sądecki, Kotlina Orawsko-Nowotarska. Również w czterech mezoregionach omawiana wartość jest wyższa od średniej dla całej granicy: Tatry Wysokie, Pieniny, Beskid Żywiecki, Beskid Niski. Za wyjątkiem mezoregionów, w których nie ma przejść granicznych, rozbieżności pomiędzy wartością oczekiwaną liczby przejść a rzeczywistą nie są duże. Największe w przypadku Beskidu Śląskiego, w którym statystycznie jest o 192% więcej przejść niżby to wynikało z procentowego udziału długości odcinka. Najmniejsze z kolei w Beskidzie Niskim – 0,65 raza mniej. Porównując te wartości z latami wcześniejszymi należy stwierdzić, że dysproporcje te wyrównują się. Świadczy to o coraz bardziej równomiernym rozlokowaniu przejść granicznych na granicy polsko-słowackiej.

Więzi zewnętrzne są powiązaniem pomiędzy urzędami, instytucjami, firmami z dwóch lub więcej państw. Ich podstawy tworzą umowy i akty prawne będące wyrazem chęci podjęcia współpracy w określonych dziedzinach działalności człowieka. Więzi międzyrządowe pomiędzy stolicami państw odnoszą się do regulacji prawnych, na bazie których może funkcjonować transgraniczna współpraca regionalna i lokalna (akty międzynarodowe – np. wzajemne uznanie sąsiadów, funkcjonowanie infrastruktury granicznej, zarządzenia i uzgodnienia wykonawcze do zawartych traktatów międzypaństwowych itp.). Więzi na poziomie regionalnym i lokalnym nawiązują przedstawiciele władz gmin i powiatów oraz województw sąsiadujących z granicą państwa, a także przedstawiciele firm i instytucji działających w strefie przygranicznej.

**Odległość pomiędzy najbliższymi miastami – sąsiadami po obydwu stronach granicy jest zwiększona przez wydłużenie drogi czynnikami przyrodniczymi niż koniecznością przekraczania granicy przez przejścia graniczne.**

W wielu przypadkach odległość rzeczywista pomiędzy miastami polskimi i słowackimi jest ponad dwukrotnie większa od najkrótszej teoretycznej. Na szczególną uwagę zwracają wartości ok. 2 pponad. Największą barierę



stanowi masyw Babiej Góry, Tatry oraz Beskid Niski i Bieszczady. We wschodniej części pogranicza rzeczywiste odległości są nawet ponad trzykrotnie dłuższe od najkrótszych teoretycznych.

### B. Transgraniczne układy liniowe na pograniczu polsko-słowackim

Na pograniczu polsko-słowackim są dość powszechne transgraniczne układy liniowe. Ze względu na położenie w stosunku do granicy państwa możemy je podzielić na podłużne i poprzeczne.

Więzi liniowe **podłużne** tworzą się często nawet bez konieczności przekraczania granic państwowych. Biegają wzdłuż granic, a miano więzi transgranicznych zyskują gdy są przejawem współpracy graniczących państw. Przejawem tego typu więzi jest zagospodarowanie turystyczne – głównie szlaki turystyczne biegnące wzdłuż granicy. Obecnie istnieje 291 kilometrów znakowanych szlaków turystycznych biegnących wzdłuż granicy polsko-słowackiej (planowanych jest jeszcze ponad 20 kilometrów szlaków). Najdłuższe odcinki szlaków granicznych znajdują się w Beskidzie Żywieckim (92 km), Beskidzie Niskim (67 km), Beskidzie Sądeckim (42 km), Bieszczadach (31 km). Nie ma ich na obszarach o mniejszej atrakcyjności turystycznej (np. Kotlina Orawsko-Nowotarska) i na obszarach na których niemożliwy jest rozwój turystyki ze względu na bezpieczeństwo turystów (Tatry Wysokie). Układy liniowe tworzą się również na rzekach granicznych (spływy kajakowe i tratwami). Turystyczny spływ Dunajcem rozpoczął się już w latach trzydziestych XIX wieku. Od roku 1998 przejawem turystycznego wykorzystania rzek granicznych jest spływ Popradem.

Więzi liniowe **poprzeczne** nie mogą istnieć bez przejść granicznych. Są to więzi tworzące się w poprzek granicy, tak więc niezbędne jest jej przekroczenie. Przykładem tego typu więzi są połączenia autobusowe i kolejowe.

Transgraniczne połączenia kolejowe i autobusowe tworzą pewien układ o określonym zasięgu, który wyznacza rzeczywisty poziom wykorzystania dróg, linii kolejowych i przejść granicznych. Świadczy również o rzeczywistych układach i możliwościach tworzenia się transgranicznych więzi społecznych.

Największa liczba połączeń przechodzi przez Kotlinę Orawsko – Nowotarską (tylko autobusowe) i przez Dolinę Popradu (autobusowe i kolejowe).

Najdalej od granicy sięgają połączenia z dużych miast. Siła oddziaływania takich ośrodków jak Kraków, Katowice, Rzeszów, Koszyce sięga tym samym dalej w głąb kraju sąsiedniego.

Najgęstsza sieć powiązań kolejowych i autobusowych wykształciła się w środkowej części pogranicza. Są to połączenia łączące Spisz, Orawę i Pod-

hale oraz Beskid Sądecki. Stosunkowo dużo transgranicznych połączeń jest we wschodniej części pogranicza, a ważnym ich uzupełnieniem okazują się połączenia kolejowe, na trasie Sanok – Miedzilaborce – Humenne. Z kolei w zachodniej części pogranicza połączenia transgraniczne występują tylko na linii kolejowej przez przełęcz Zwardońską (brak połączeń autobusowych) oraz przez Czechy.

Bardzo istotne byłyby połączenia, które w znaczny sposób mogłyby ułatwić transgraniczny ruch turystyczny. Takimi połączeniami powinny być: Krynica–Bardiów (po przekształceniu przejścia na przełęczy Tylickiej w ogólnodostępne), Żywiec–Korbielów–Namestowo oraz Bielsko-Biała–Żywiec–Zwardoń–Żylna.

Należy również zwrócić uwagę na to, że wykształciły się już ważne ośrodki – centra dla komunikacji transgranicznej. Ponadregionalny charakter mają zwłaszcza: Kraków, Katowice, Koszycy oraz po części Rzeszów. Do połączeń regionalnych należy zaliczyć: Nowy Targ, Stara Lubowla, Preszów, Czadca, Żylna a także Nowy Sącz–Piwniczna.

W polsko-słowackiej sieci transportu nie wykorzystuje się szlaków wodnych i lotniczych, chociaż są potencjalne możliwości ich rozwoju. Wykorzystując lotniska w Popradzie, Koszycach, Rzeszowie a także w Krakowie, czy Katowicach możnaby rozwinąć transport lotniczy.

Obecny układ przestrzenny sieci transportowej na pograniczu polsko-słowackim jest wynikiem wpływu warunków przyrodniczych i stosunków ekonomiczno-politycznych panujących w minionych wiekach. Natomiast na układ i powiązania transgraniczne, poza wyżej wymienionymi ma także wpływ lokalizacja i liczba przejść granicznych oraz wszelkie inne decyzje zainteresowanych stron, podejmowane na rzecz otwarcia nowych przejść oraz budowy nowych szlaków transportowych.

Lokalne i regionalne połączenia autobusowe i kolejowe, na szerszą skalę, niż wcześniej, zaczęły powstawać od początku lat 90. Ich sieć stale się kształtuje, jednak ogólny i podstawowy zarys ich funkcjonowania został już stworzony. Główną sieć powiązań tworzą regularne linie autobusowe i połączenia kolejowe.

Sieć i układ transportowy odgrywają ważną rolę w kształtowaniu się więzi transgranicznych pomiędzy Polską a Słowacją. Uwarunkowania przyrodnicze są istotne dla kierunku i przebiegu linii transportowych. Niektóre pasma górskie, jak: Tatry, Bieszczady, Beskid Żywiecki stanowią ważne bariery przyrodnicze dla budowy dróg i linii kolejowych a także dla połączeń transgranicznych i przepływu ludzi.



Układy powierzchniowe na pograniczu polsko-słowackim dotyczą podejmowanej współpracy obejmującej obszary po obydwu stronach granicy. Współpraca dotyczy pewnego obszaru i skupia się na jednej dziedzinie ludzkiej działalności. Przejawem więzi powierzchniowych (w przeciwieństwie do układów regionalnych) jest tworzenie transgranicznych obszarów chronionych.

Osią współpracy w dziedzinie ochrony przyrody i krajobrazu jest strefa leżąca w bliskim sąsiedztwie granicy państwa.

Ukształtowały się już cztery transgraniczne obszary ochrony przyrody na omawianym obszarze. Są to obszary:

- Zachodniobeskidzki (nazywany ewentualnie Żywieckim lub Żywiecko-Orawskim) – obejmujący P.K. Beskidu Żywieckiego, ChKO Kysuce, ChKO Horna Orava (wspólne działania od 1989 r.)
- Tatrzański – obejmujący obydwie parki tatrzańskie, współpraca od 1967 r., ściśła od 1989 r.
- Pieniński – obejmujący obydwie parki pienińskie, współpraca od 1932 r., reaktywowana w 1989 i 1991 r.
- Wschodniobeskidzki – obejmujący Bieszczadzki P.N., P.N. Połoniny, Ciśniańsko-Wetliński P.K., P.K. Doliny Sanu, Jaśliski P.K., ChKO Wychodne Karpaty i w pewnej mierze Magurski P.N. – współpraca od 1992 r.

Obecnie współpraca transgraniczna w dziedzinie ochrony przyrody pomiędzy Polską a Słowacją jest coraz intensywniejsza. Wpływa ona coraz bardziej na ograniczenie wielu innych działań, mających negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze. Jednocześnie, tworzące się obszary wspólnej ochrony tworzą centra współpracy, stając się w wielu przypadkach jądrami euro-regionów (Karpacki, Tatry, Beskidy).

Po przedstawionej analizie można przypuszczać, że dalsza współpraca i wspólne działania powinny zmierzać do:

- objęcia ochroną całej strefy sąsiadującej z granicą polsko-słowacką;
- poprawy jakości powietrza atmosferycznego m.in. wyłączenie z ruchu dróg o znaczeniu międzynarodowym w parkach narodowych (Łysa Polana);
- wyznaczenie korytarzy dla przepływu osób i towarów, nie kolidujących z ochroną przyrody (cennymi obszarami pod względem przyrodniczym) itp., którymi powinny być drogi: Żywiec – Bielsko-Biała – Zwardoń – Czadca – Żylin; Kraków – Chyżne – Dolny Kubin; Nowy Targ – Spiska Bela – Preszów; Krosno – Barwinek – Preszów – Koszyce;
- poprawa jakości wód (zwłaszcza Popradu);

- stworzenie wspólnego systemu gospodarki wodno-ściekowej;
- stworzenie wspólnej polityki energetycznej (m.in. poprzez korzystanie ze źródeł naturalnych, takich jak energia wodna, geotermalna);
- wyznaczenie stref składowania odpadów;
- stworzenie banku danych, ich wymiany i monitoringu środowiska przyrodniczego pogranicza;
- rozbudowanie systemu edukacji ekologicznej (m.in. poprzez stworzenie centrum edukacji ekologicznej);
- stworzenie wspólnego programu wykorzystania obszarów chronionych do celów turystycznych, zgodnego z zasadami zrównoważonego rozwoju.

**Na zakończenie należy jeszcze stwierdzić, że stale będzie rosła:**

- rola działań proekologicznych, zmierzających do zachowania środowiska w jak najmniej zmienionej formie,
- znaczenie obszarów chronionej przyrody,
- wykorzystanie turystyczne i potrzeba współdziałania w relacji turystyka – ochrona przyrody.

Ochrona środowiska, która stała się jądrem współpracy transgranicznej i ma ogromne znaczenie w kształtowaniu się więzi transgranicznych będzie miała także negatywny wpływ na niektóre inne działania. Prowadzi ona do ograniczeń w rozwoju turystyki. Ma też wpływ na rozwój dróg transgranicznych i przejść granicznych.

Działania zmierzające do wzrostu społeczno-gospodarczego na tym obszarze będą musiały być zgodne z zamierzeniami ochrony środowiska przyrodniczego. Jego zachowanie, w stanie jak najmniej przekształconym, wpływać będzie pozytywnie na rozwój turystyki i jakość życia ludzi.

**D. Więzi regionalne** są najwyższym stadium więzi transgranicznych. Przejawiają się one na pewnej powierzchni, na której występują zarówno więzi punktowe, jak i liniowe. Bariery są likwidowane lub skutecznie jest zmniejszana ich rola. Istnieją przejścia graniczne, połączenia komunikacyjne, oraz jest szeroko rozwinięta współpraca transgraniczna w wielu dziedzinach.

Tworzące się jednostki transgraniczne na obszarze polsko-słowackiego pogranicza jeszcze się ostatecznie nie uformowały. Pogranicze już dość wyraźnie zostało podzielone na trzy odrębne części, które najprościej można podzielić na: zachodnie, środkowe i wschodnie. Podłożem ich powstawania i funkcjonowania jest środowisko przyrodnicze. Jego racjonalne wykorzystanie jest najważniejszym celem każdej z transgranicznych jednostek. Głównymi drogami rozwoju są ochrona środowiska i rozwój turystyki. Wspólną cechą jednostek transgranicznych w latach 90. były zmiany terytorialne, spo-



wodowane przyłączaniem się nowych jednostek administracyjnych a także zmianami podziałów administracyjnych tak w Słowacji jak i w Polsce. Bez obawy można pokusić się o stwierdzenie, że jednostki transgraniczne w latach 90. ulegały stałemu, ciągłemu procesowi kształtowania się, który jeszcze nie został zakończony.

Regiony transgraniczne stanowią najwyższe stadium współpracy transgranicznej. Są to obszary, które podejmują współpracę transgraniczną i nawet jeśli więzi są dość słabe, z czasem zaczynają się kształtować i umacniać.

Na pograniczu polsko-słowackim tworzą się dwa typy regionów transgranicznych:

- z inicjatyw lokalnych – przykładowo euroregion „Beskidy”,
- z inicjatyw centralnych – euroregion krapacki.

Można również dopatrywać się trzeciego typu powstałego, jak gdyby z połączenia tych dwóch, częściowo dzięki inicjatywom lokalnym, częściowo centralnym – Euroregion Tatrzański.

Środowisko przyrodnicze odgrywa znaczącą rolę w tworzeniu się transgranicznych jednostek terytorialnych. Przejawia się to w:

- obszarze objętym granicami związków – jądro stanowią główne pasma górskie Karpat, a w kilku przypadkach region obejmuje tylko jedną wyraźną jednostkę fizycznogeograficzną (Tatry, Beskid Żywiecki),
- nazwach jednostek – euroregiony: Karpaty Wschodnie, Tatrzański, Beskidy,
- środowisku przyrodniczym gór, który jest tym elementem łączym społeczności po obydwu stronach granicy,
- zagospodarowaniu przyrody obszarów zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju będącym priorytetem wszystkich jednostek transgranicznych na pograniczu polsko-słowackim,
- jednym z najważniejszych celów powołania i funkcjonowania jednostek transgranicznych, którym jest ochrona środowiska naturalnego i wykorzystanie przyrody w celach rozwoju turystyki.

#### Kierunki więzi transgranicznych

Na pograniczu polsko-słowackim przeważają więzi dwukierunkowe. Współpraca w dziedzinie ochrony przyrody i w rozwoju wszelkich transgranicznych jednostek ma charakter wybitnie łączący i dwukierunkowy. W aspektach ochrony przyrody stroną inspirującą jest głównie strona polska. Powiązania transportowe mają także charakter funkcjonowania z wyraźnym ukierunkowaniem w obydwie strony. Pewne dysproporcje w kierunkach przepływu zauważyć można w przekroczeniach granicy i ruchu turystycznym.

W przypadku turystyki, środowisko przyrodnicze jest niejako sprzymierzeńcem rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru. Atrakcyjne miejsca przyciągają turystów i wpływają na rozwój turystyki. W latach 90. nastąpił dość duży wzrost wspólnych inicjatyw turystycznych. Anacząco wzrosła liczba obywateli obydwu państw odwiedzających się wzajemnie.

\* \* \*

Chociaż twierdzi się często, że góry raczej łączą niż dzielą, jest to tylko częściowo prawdziwe. Łączą one działania dwóch stron, przede wszystkim w dziedzinie ochrony przyrody i turystyki korzystających z atrakcyjnej przyrody gór i właśnie w strefie granicznej, będącej najbardziej atrakcyjną częścią pogranicza, więzi są najsilniejsze. Niewątpliwie obszar górski utrudnia komunikację, nie tylko w budowie infrastruktury, ale też w przewozach. Utrudnia też wymianę i kontakty pomiędzy miejscowościami. Łączące je szlaki komunikacyjne są dłuższe od odległości między tymi miejscowościami w linii prostej. Wynika to z rozmieszczenia przejść granicznych uzależnionego od czynników przyrodniczych.

Można mieć jedynie nadzieję, że zapoczątkowane kształtowanie się więzi transgranicznych pomiędzy Polską a Słowacją będzie postępowało nadal, a działania władz będą zmierzały do pełnego otwarcia granicy polsko-słowackiej. Powinno się to odbywać z uwzględnieniem specyfiki niezwykle wrażliwych na antropopresję obszarów górskich.

Nasuwa się też pytanie o kierunek współpracy w najbliższym czasie? Czy wstąpienie Polski i Słowacji do Unii Europejskiej, wpłynie na zmianę funkcji granicy i zwiększy możliwości współpracy transgranicznej pomiędzy obydwojoma krajami? Jest to kolejny problem badawczy – także dla geografów.



## LITERATURA

- Atlas Československé Socialistické Republiky*, 1967, Praha.
- Atlas Slovenskej Republiky*, 1980, 1992, Bratislava.
- Babiński G., 1986, *Więź etniczna a procesy asymilacji. Przemiany organizacji etnicznych: zagadnienia teoretyczne i metodologiczne*, Zeszyty Naukowe UJ, 783, Prace Polonijne, 10, Warszawa-Kraków, PWN, 174 ss.
- Balon J. i in., 1995, *Regiony fizycznogeograficzne*, [w:] J. Warszyńska (red.), *Karpaty polskie. Przyroda, człowiek i jego działalność*, UJ Kraków, s. 117–130.
- Baranowska-Janota M., Ptaszycka-Jackowska D., 1986, *Zasady korzystania przez turystykę z górskich przyrodniczych obiektów chronionych*, [w:] W. Deja (red.), *Wpływ środowiska przyrodniczego na zróżnicowanie turystyczne form rekreacji*, Warszawa.
- Barbag J., 1974, *Geografia polityczna ogólna*, PWN, Warszawa, 268 ss.
- Barcz J., 1991, *Współpraca regionów przygranicznych na przykładzie RFN. Wnioski dla polsko-niemieckiej współpracy regionów przygranicznych*, Studia i Materiały PISM, Warszawa, 83 ss.
- Bartkowski T., 1973, *Ochrona zasobów przyrody i zagospodarowanie środowiska geograficznego*, PWN Warszawa-Poznań, 340 ss.
- 1991, *Kształtowanie i ochrona środowiska człowieka*, PWN, Warszawa, 486 ss.
- Barwiński M., 1999, *Political conditions of transborder contacts of Lemkos living on both sides of the Carpathian Mountains*, *Region and Regionalism*, 3.
- Beaujeu-Garnier J., 1971, *La géographie, méthodes et perspectives*, Collection de Géographie Appliquée, Paris, 141 ss.
- Berezowski S., 1978, *Geografia ekonomiczna Polski*, PWN, Warszawa, 591 ss.
- 1979, *Zarys geografii komunikacji*, PWN, Warszawa, 358 ss.
- Birek U., Janiec R., 1995, *Komunikacja*, [w:] J. Warszyńska (red.), *Karpaty polskie. Przyroda, człowiek i jego działalność*, UJ Kraków, s. 301–316.
- Biuletyn Pogranicza Polsko-Słowackiego*, 1995, nr 2 (Spotkanie polsko-słowackie w sprawie utworzenia Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Transgranicznej)
- Boggs S.W., 1932, *Boundary functions and the principles of boundary making*, *Annals of the Association of American Geographers*, 22, s. 48–49.
- 1940, *International boundaries: a study of boundary functions and problems*, New York Columbia University Press, 272 ss.
- Borys T., 1995, *Ochrona środowiska jako przedmiot współpracy transgranicznej* [w:] A. Stasiak, K. Miros (red.), *Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami*, Materiały z konferencji Warszawa-Szklarska Poręba-Bocholt, 4–11.05.1994, cz. II, Biul. Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 115–124.
- Boudeville J.R., 1971, *Méthodes de planification du développement régional intégré*. *Ekistics*, 192.
- Button K., Rossera F., 1990, *Barriers to communication. A literature review*, *The Annals of Regional Science*, 24 (4), s. 337–357.

- Cabala S., Komornicki T., *Ruch drogowy*, [w:] *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, cz. 4, IGiPZ PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa, arkusz 101.4.
- Chojnicki Z., 1988, *Koncepcja terytorialnego systemu społecznego*, *Przegl. Geogr.*, 60, 4, s. 491–510.
- 1997, *Region jako terytorialny system społeczny*, [w:] A. Kukliński (red.), *Problematyka przestrzeni europejskiej*, Europ. Instyt. Rozw. Reg. i Lok. UW, Warszawa, s. 267–287.
- Christaller W., 1933 *Die zentralen Orte Süddeutschland*, Jena, 331 ss.
- Ciok S., 1979, *Zmiany funkcji granicy i jej wpływ na przeobrażenia w strefie przygranicznej (na przykładzie rejonu Zgorzelca)*, [w:] S. Ciok (red.), *Rozwój społeczno-ekonomiczny obszarów przygranicznych*, Wrocław: Komisja Nauk Ekonomicznych PAN, Oddział we Wrocławiu.
- 1983, *Struktura społeczno-ekonomiczna i funkcjonalna obszarów przygranicznych Polski*, [w:] *Problemy rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów przygranicznych*, Komisja Nauk Ekonomicznych, Wrocław–Warszawa, s. 7–41.
- 1995, *Wpływ zmian funkcji granicy na przeobrażenia w polsko-niemieckiej strefie przygranicznej*, [w:] A. Stasiak, K. Miros (red.), *Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami*, Materiały z konferencji Warszawa–Szklarska Poręba–Bochołt, 4–11.05.1994, cz. II, Biul. Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 67–80.
- 1996, *Przekształcenia obszarów przygranicznych na skutek zmian w przebiegu i funkcji granic*, [w:] J. Kitowski (red.), *Problemy regionalnej współpracy transgranicznej*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekon. UMCS, Rzeszów, s. 59–77.
- 1997, *Przeobrażenia obszarów przygranicznych państwa pod wpływem zmian funkcji granicy (ze szczególnym uwzględnieniem granicy zachodniej)*, *Studia Regionalne*, Z. 6, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Wrocław, 72 ss.
- Czerny A., *Wody powierzchniowe*, [w:] *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, IGiPZ PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa, arkusz 32.1.
- Czerwieńcowie H. i M., 1974, *Ochrona przyrody słowackich stoków Babiej Góry*, *Chrońmy przyrodę ojczystą*, 6, XXX, Zakł. Ochrony Przyrody PAN, s. 37–40.
- Czubiński A., 1992, *Problem granic i obszaru odrodzonego państwa polskiego (1918–1990)*, UAM Poznań, 244 ss.
- Czyżewski J., 1948/49, *Przyczynek do analizy kartometrycznej granic politycznych Polski* *Przegl. Geogr.*, XXII, s. 59–81.
- Defert P., 1960 *Introduction à une géographie touristique et thermale de l'Europe*, *Acta Geographica*, 36.
- Degórska B., 1994 *Wybrane transgraniczne problemy ekologiczne wschodniego i zachodniego pogranicza Polski*, [w:] *Węzłowe problemy współpracy przygranicznej*, Biul. Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, 5, IGiPZ PAN, s. 163–172.
- Demek J., Strida M., 1971, *Geografia Československa*, Academia, Praha.



- Denisiuk Z., 1995, *Ochrona przyrody i krajobrazu*, [w:] J. Warszyńska (red.), *Karpaty polskie. Przyroda, człowiek i jego działalność*, UJ Kraków, s. 131–143.
- Domański R., 1970, *Syntetyczna charakterystyka obszaru na przykładzie okręgu przemysłowego Konin–Łęczycza–Inowrocław*, PWN, Warszawa, 172 ss.
- 1980, *Dostępność, efektywność i przestrzenna organizacja*, *Przeł. Geogr.*, 52, 1, s. 3–39.
- 1990, *Gospodarka przestrzenna*, PWN, Warszawa, 178 ss.
- Dramowicz K., 1984, *O potrzebie refleksji filozoficznych w geografii – wciąż nowy stary problem*, [w:] K. Dramowicz (red.), *Geografia a filozofia – wybrane zagadnienia metodologiczne*, PZLG, 3/4.
- Dumanowski B., 1983, *Ochrona przyrody a związki między człowiekiem i otaczającym go środowiskiem*, *Prace i Studia Geograficzne*, 4, Warszawa, s. 11–14.
- Dziadek S., 1996, *Węzłowe problemy współpracy transgranicznej na obszarze działania Związku Gmin Górnego Śląska i Północnych Moraw*, [w:] J. Kitowski (red.), *Problemy regionalnej współpracy transgranicznej*, Rzeszów, s. 247–262.
- Eberhardt P., 1994, *Problematyka tzw. Euroregionów na wschodnim pograniczu Polski*, [w:] P. Eberhardt, K. Miros (red.), *Węzłowe problemy współpracy przygranicznej*, IGiPZ PAN Warszawa, s. 55–73.
- Engel G., Rogers J.H., 1996, *How wide is the border?* *American Economic Review*, 86 (5), s. 1112–1125.
- Euroregiony w nowym podziale terytorialnym Polski*, 1999, GUS, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Warszawa–Wrocław, 399 ss.
- Fic M., 1996, *Obszary przygraniczne w badaniach statystycznych*, [w:] A. Miszczuk, R. Wiśniewski (red.), *Informacyjno-infrastrukturalne uwarunkowania współpracy transgranicznej*, Seria Euroregion Bug, 2, Norbertinum, Lublin, s. 23–33.
- Fiedorowicz K., 1992, *Międzynarodowe powiązania transportowe Polski. Stan i perspektywy*, Instytut Turystyki, Warszawa.
- Forné J., 1991, *Eléments pour une problématique globale des montagnes frontalières*, *Les Cahiers du LERASS – Recherches en Science de la Société*, 24, s. 49–62.
- Foucher M., 1988, *Fronts et Frontières: un tour du monde géopolitique*, Paris, 478 ss.
- 1997, *Kraje alpejskie*, [w:] A. Kukliński (red.), *Problematyka przestrzeni europejskiej*, Europ. Instyt. Rozw. Reg. i Lok. UW, Warszawa, s. 67–72.
- Fricdmann J., 1967, *A general theory of polarized development*, Santiago: Ford Foundation; Urban and Regional Development Advisory Program in Chile, Op. 81.
- Frysztacki K., Sółdra-Gwiżdż T., 1993 red. *Więzi społeczne w regionie (Studium sojologiczne młodzieży Śląska Opolskiego)*, Opole.
- Gabbe J., 1996, *Rozwój gospodarczy i społeczny regionów przygranicznych w Europie Zachodniej*, Euroregion Bug, 4, red. M. Bałtowski, Norbertinum Lublin, s. 40–70.
- Gaworecki W., 2003, *Turystyka*, PWE, Warszawa, 438 ss.

- Gierasimow I.P., 1979 *Rola geografii w poznawaniu współczesnego świata*, [w:] A. Wróbel (red.), *Geografia jako nauka*, PZLG, 4, s. 47–57.
- Goetel W., 1929 *Utworzenie Parku Narodowego w Pieninach*, *Ochrona Przyrody*, 9, Kraków, s. 17–31.
- Golachowski S., Kostrubiec B., Zagożdżon A., 1974, *Metody badań geograficzno-osadniczych*, PWN, Warszawa, 208 ss.
- Golak J., 1995, *Współpraca przygraniczna i transgraniczna miast i gmin województwa walbrzyskiego*, [w:] A. Stasiak, K. Miros (red.), *Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami*, Materiały z konferencji Warszawa-Szklarska Poręba-Bocholt, 4–11.05.1994, cz. II, Biul. Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski, IGiPZ PAN, 11, Warszawa, s. 125–134.
- Groch J., 1997, *Uzdrowiska i lecznictwo uzdrowiskowe w Polsce w okresie transformacji systemu ekonomicznego państwa (na przykładzie uzdrowisk karpaccich)*, *Geografia, Człowiek. Gospodarka*, Instytut Geografii UJ Kraków, s. 257–263.
- Groch J., Kurek W., *Turystyka*, [w:] J. Warszńska (red.), *Karpaty polskie. Przyroda, człowiek i jego działalność*, UJ Kraków, s. 265–299.
- Grzybowski J., 1984 *Enwironmentalizm i jego ewolucja w kierunku zagadnień etycznych*, [w:] K. Dramowicz (red.), *Geografia a filozofia – wybrane zagadnienia metodologiczne*, PZLG, 3/4, s. 67–78.
- Grzymajło Z. 1995 *Współpraca transgraniczna w regionie Walbrzysko-Noworudzkim*, [w:] A. Stasiak, K. Miros (red.), *Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami*, Materiały z konferencji Warszawa-Szklarska Poręba-Bocholt, 4–11.05.1994, cz. II, Biul. Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 135–145.
- Guichonet P., Raffestin C., 1974, *Géographie des frontières*, Presses Univ. de France, Paris, 223 ss.
- Guziova Z. 1996, *Vychodne Karpaty/East Carpathian Biospher Reserve*, [w:] A. Breymeyer, R. Noble (red.), *Biodiversity conservation in transboundary protected area*, National Academy Press, Washington DC, s. 135–140.
- Haas E.B., 1964, *Beynod the nationalstate. Functionalism and international organization*, Stanford.
- 1968, *The uniting of Europe: political, social and economic proces 1950–1957*, Stanford
- Haggett P., 1965, *Locational analysis in human geography*, London, Arnold.
- Hartshorne R., 1933, *Geographic and political boundaries in Upper Silesia*, *Annals of the Association of American Geographers*, 23, 4, s. 195–228.
- 1936, *Suggestions on the terminology of political boundaries*”, *Annals of the Association of American Geographers*, 26, 1, s. 56–57.
- 1938, *A survey of the boundary problems of Europe*, [w:] C.C.Colby (red.), *Geographical aspects of international relations*, Chicago: University of Chicago Press.
- 1961, *Istota geografii. Podsumowanie wniosków*, *Przeegl. Geogr.*, 33, 4, s. 585–591.



- Hägerstrand T., 1957, *Innovation diffusion as a spatial process*, Chicago: University of Chicago Press.
- 1979, *Geografia i badania zależności pomiędzy naturą a społeczeństwem*, [w:] A. Wróbel (red.), *Geografia jako nauka*, PZLG, 4, s. 35–46.
- Häufler 1984 *Ekonomická geografie Československa*, Academia, Praha.
- Heck R., Orzechowski M., 1969, *Historia Czechosłowacji*, Zakł. Nar. im. Ossolińskich, Wrocław-Warszawa-Kraków, 468 ss.
- Holdich T.H., 1916, *Political frontiers and boundary making*, Scottish Geographical Magazine, 32, s. 497–507.
- Hoover E.M., 1962, *Lokalizacja działalności gospodarczej*, PWN, Warszawa, 351 ss.
- House J.W., 1959, *The Franco-Italian boundary in the Alpes Maritimes*, Institute of British Geographers, Transactions and Papers, 26, s. 107–131.
- Hrbek R., Schneider H., 1980, *Die Europäische Union im werden*, Die Europäische Union als Prozes, Baden-Baden” Namos Verl.
- Iwanek A., 1995, *Współpraca przygraniczna gmin polskich i słowackich w Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami*, [w:] A. Stasiak, K. Miros (red.), *Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami*, Materiały z konferencji Warszawa-Szklarska Poręba-Bocholt, 4–11.05.1994, cz. II, Biul. Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 153–157.
- Jakubowski M., 1993, *Perspektywy współpracy w obszarze pogranicza polsko-słowackiego*, [w:] M. Rościszewski (red.), *Współczesna geografia polityczna*, Conference Papers, 17, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 97–106.
- Janiszewski M., 1959, *Regiony geograficzne Polski*, PZWS, Warszawa, 91 ss.
- Jerczyński M., 1995, *Migracje zagraniczne*, [w:] *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, IGiPZ PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa, arkusz 65.3.
- Jones S.B., 1937, *The Cordilleran section of the Canadian-United States borderland*, Geographical Journal, 89, 5, s. 439–450.
- 1943, *The description of international boundaries*, Annals of the Assotiation of American Geographers, 33, s. 99–117.
- 1959, *Boundary concepts in the setting of place and time (Presidential Adress)*, Annals of the Assotiation of American Geographers, 49, s. 241–55.
- Kałuski S., 1992, *Rzeki graniczne a kształtowanie się więzi transgranicznych w Europie*, WGiSR, Uniwersytet Warszawski, 175 ss.
- 1993, *Turystyka kwalifikowana jako czynnik rozwoju regionalnego obszarów przygranicznych Polski*, Fundacja im. Friedricha Eberta, Warszawa, 107 ss.
- Kamiński M.K., 1990, *Polsko-Czechosłowackie stosunki polityczne 1945–1948*, PWN, Warszawa.
- Kariew W., Palecha J., Podgruszny G., Ulianiuk J., 1995, *Rozwój osi współpracy transgranicznej (zarys problemu)*, Człowiek i Środowisko, 19, 3/4, s. 553–563.
- Karpaty, mapa obszaru konwencji turystycznej*, 1967, PPWK, Warszawa.

- Karpaty, podział fizycznogeograficzny*, 1993, ĀTR Kartografia, Warszawa.
- Kimble G.H.T., 1957, *O brakach ujęcia regionalnego*, PZLG, 3/4.
- Kitowski J., 1996, *Nielegalna migracja transgraniczna w południowo-wschodniej Polsce*, [w:] J. Kitowski (red.), *Problemy regionalnej współpracy transgranicznej*, Wydział Ekon. Filii UMCS, Rzeszów, s. 179–197.
- Klaffkowski A., 1966, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa.
- Kollar D., 1999, *Orawa – przewodnik turystyczny*, Wyd. Dajama, Bratislava, 111 ss.
- Komornicki T., 1994, *Międzynarodowe, regularne połączenia autobusowe pomiędzy Polską i pozostałymi krajami Europy – analiza układu sieci i natężenia ruchu na przejściach granicznych*, [w:] *Węzłowe problemy współpracy pracy przygranicznej*, Biul. Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, 5, IGiPZ PAN, s. 103–116.
- 1999, *Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990–1996*, Geopolitical Studies, 5, IGiPZ PAN, Warszawa, 348 ss.
- 2002a, *Międzyregionalne związki społeczno-ekonomiczne na poziomie międzynarodowym jako przedmiot badań geograficznych*, [w:] J. Kitowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – bilans dokonań*, Uniw. Rzesz. OR PTG, Rzeszów, s. 349–362.
- 2002b, *The geographical aspects of polish-slovak socio-economic relations*, Geograficky Časopis, 54, 3, Bratislava, s. 239–253.
- Kondracki J., 1989, *Karpaty*, WSiP, Warszawa, 261 ss.
- 1994, *Mezoregiony fizycznogeograficzne*, PWN, Warszawa, 339 ss.
- 1996, *Fizycznogeograficzna regionalizacja Czech, Słowacji, Węgier, Rumunii w układzie dziesiętnym*, Przegl. Geogr., 68, 3/4.
- Kondracki J., Richling A., 1994, *Regiony fizycznogeograficzne*, [w:] *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, IGiPZ PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa, arkusz 53.3.
- Korec P., Lauko V., Tolmaci L., Zubriczky, Micietova E., 1997, *Kraje a okresy Slovenska*, Q111, Bratislava, 279 ss.
- Kornak A., Prudzienica J., Rapacz A., 1983, *Zagospodarowanie turystyczne pogranicza na obszarze makroregionu południowo-zachodniego*, [w:] *Problemy rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów przygranicznych*, Komisja Nauk Ekonomicznych, Wrocław–Warszawa, s. 47–63.
- Korołec J.B., 1998, *Granica pomiędzy Polską a Słowacją*, [w:] *Polska i jej sąsiedzi wobec przemian cywilizacyjnych i geopolitycznych*, Geopolitical Studies, 4, IGiPZ PAN Warszawa, s. 153–170.
- Kowalczyk A., 2002, *Geografia turystyki*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa, 287 ss.
- Kozanecka M., 1996, *Pogranicze polsko-słowackie i aktualne problemy współpracy*, [w:] J. Kitowski (red.), *Problemy regionalnej współpracy transgranicznej*, Wydział ekon. Filii UMCS, Rzeszów, s. 307–316.
- Kozłowski S., 1996, *Przyrodnicze kryteria gospodarki przestrzennej kraju, województwa i gminy*, Red. Wyd. KUL Lublin, 113 ss.



- Kristof L.D.K., 1959, *The nature of frontiers and boundaries*, Annals of the Association of American Geographers, 49, s. 269–282.
- Kukliński A., 1993, *Socio-political changes in central and eastern European countries*, European Regional Planing, 54.
- 1995, *Rozwój regionalny w perspektywie doświadczeń europejskich*, Euroregion UW, Warszawa, 372 ss.
- 1997, *Kraje Wyszechradzkie – pierwszy krąg solidarności*, [w:] A. Kukliński (red.), *Problematyka przestrzeni europejskiej*, Europ. Instyt. Ozw. Reg. i Lok. UW, Warszawa, s. 52–57.
- Kurcz Z., 1999, *Pogranicza: modelowe euroregiony czy tereny tradycyjnej rywalizacji* [w:] Z. Kurcz (red.), *Pogranicze z Niemcami a inne pogranicza Polski*, Wyd. Uniwer. Wrocław, Wrocław, s. 7–23.
- Kurek W., 1997, *Rozwój gospodarczy a problemy ochrony środowiska na obszarach górskich*, [w:] *Geografia. Człowiek. Gospodarka*, Instytut Geografii UJ, Kraków, s. 247–255.
- Lapradell P. de, 1928, *La frontière: étude de droit international*, Paris Editions Internationales.
- Le Coeur Ch., 2002, *La montagne, objet géopolitique?* [w:] E. Bordessoule (red.), *Questions de géographie. Les montagnes*, Ed. du Temps, Nantes, s. 209–226.
- Leszczycki S., 1977, *Geografia a planowanie przestrzenne i ochrona środowiska*, PWN Warszawa, 596 ss.
- Leszkowicz-Baczyński J., 1999, *Przemiany na pograniczu polsko-niemieckim i rozwój współpracy transgranicznej. Przegląd literatury*, [w:] Z. Kurcz (red.), *Pogranicze z Niemcami a inne pogranicza Polski*, Wyd. Uniwer. Wrocław, Wrocław, s. 25–44.
- Lijewski T., 1996, *Graniczne linie kolejowe w przeszłości i w perspektywie*, [w:] T. Lijewski, J. Kitowski (red.), *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, I*, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Warszawa–Rzeszów, s. 9–19.
- 1994, *Ruch turystyczny przez granice Polski i jego formy*, Turyzm, 4, 1, s. 35–41.
- Lindberg L.N., Scheingold St.S., 1970, *Europe's Would – Be Polity, patterns of Change in the European Community*. Engelwood Cliffs.
- Liro A., 1995, (red.), *Koncepcja krajowej sieci ekologicznej ECONET.– POLSKA*, W-wa, 204 ss.
- Lloyd P.E., Dicken P., 1990, *Location in space: a theoretical approach to economic geography*, 3rd. ed., London, N.Y., harper and Row, 431 ss.
- Lösch A., 1961, *Gospodarka przestrzenna. Teoria i lokalizacja*, PWN, Warszawa, 407 ss.
- Łoboda J., 1974, *Niektóre geograficzne problemy dyfuzji innowacji*, *Przegl. Geogr.*, 46, 2, s. 243–262.
- 1983, *Rozwój koncepcji i modeli przestrzennej dyfuzji innowacji*, *Studia Geograficzne*, 37, Wyd. Uniw. Wrocław, Wrocław, s. 150–207.
- Mackay W., 1958, *The interactance hypothesis and boundaries in Canada*, *Canadian Geographer*, 11.

- Makowski J., 1988, *Przyrodnicze uwarunkowania rolnictwa w Amazonii Peruwiańskiej*, Wyd. Uniw. Warsz., Seria Rozprawy UW, 308, Warszawa, 251 ss.
- Malendowski W., Ratajczak M., 1998, *Euroregiony. Pierwszy krok do integracji europejskiej*, Atla, 2, Wrocław, 309 ss.
- Malicki A., 1983, *Wpływ prawa na funkcjonowanie obszaru przygranicznego*, [w:] *Problemy rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów przygranicznych*, Komisja Nauk Ekonomicznych, Wrocław-Warszawa.
- Malikowski M., 1999, *Współpraca polsko-słowacka na przygranicznych obszarach południowo-wschodniej Polski*, [w:] Z. Kurcz (red.), *Pogranicze z Niemcami a inne pogranicza Polski*, Wyd. Uniwer. Wrocł., Wrocław, 286 ss.
- Mariot P., 1999, *Model regionalny turystyki Słowacji*, Turyzm, Wyd. Uniw. Łódzkiego, 1/9, s. 75–90.
- Mc Callum J., 1995, *National borders matter: Canada-US*, *Regional Trade Patterns*, *American Economic Review*, 85 (3), s. 615–623.
- Menville J., 1996, *Frontières et capital – risque régional*, *Sciences de la Société*, 37, s. 97–109.
- Minghi J.V., 1963, *Boundary studies in political geography*, *Annals of the Association of American Geographers*, 53, s. 407–428.
- Misiak W., 1994, *Współpraca transgraniczna na zachodniej granicy jako poligon szerszych więzi Polski z Europą*, *Człowiek i Środowisko*, 18, 2, s. 203–218.
- Miszczuk A., Pawłowska A., 1994, *Problematyka ekologiczna jako impuls do współpracy transgranicznej (na przykładzie granicy wschodniej)*, *Człowiek i Środowisko*, 18, 2, s. 293–300.
- Morawska-Nowak B., 1998, *Tatry otwarte – Tatry Zamknięte, czyli granice a turystyka tatrzańska* Pamiątnik PTT, 7, Kraków.
- Mync A., Szul R. (red.), 1999, *Rola granicy i współpracy transgranicznej w rozwoju regionalnym i lokalnym*, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego UW, Warszawa, 231 ss.
- Niedzielski L., Jakuczun L., 1980, *Współpraca Polski i Czechosłowacji w ochronie Tatr na nowej drodze*, *Chrońmy przyrodę ojczystą*, 3, s. 11–24.
- Oppenheim L., 1957, *International Law*, London New York, Toronto.
- Palmowski T., 2000, *Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej*, Wyd. Uniw. Gdańskiego, Gdańsk, 241 ss.
- Pawłowski J., 1964, *Słowackie zamierzenia ochronne w rejonie Babiej Góry*, *Chrońmy przyrodę ojczystą*, 5, XX.
- Perroux F., 1950, *Economic space: theory and applications*, *Quarterly Journal of Economics*, 64, 1, s. 89–104.
- 1964, *La méthode de l'économie généralisée*, [w:] *L'économie de XX<sup>e</sup> siècle*, Paris. PUF, (wyd. II).
- Pieradzka K. 1935, *Handel Krakowa z Węgrami w XVI w.*, Wyd. Anczyc i S-ka, Kraków.
- Pietkiewicz S., 1946, *O granicy państwowej i jej przeprowadzaniu*, *Przegl. Geogr.*, XX, 1, s. 9–53.



- Pietraś M., 1996, *Bezpieczeństwo ekologiczne w Europie*, Wyd. UMCS, Lublin, 383 ss.
- Piskozub A., 1970, *Kształty polskiej przestrzeni*, Instytut Wydawniczy PAX, 256 ss.
- 1987, *Dziedzictwo polskiej przestrzeni*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław.
- Plit F., 1981, *Przyrodnicze warunki chowu zwierząt w strefie Sahelu*, Rozpr. Uniw. Warsz., Wyd. UW, Warszawa, 234 ss.
- Podhorsky F., 1995, *Boundaries of Slovakia: transport-geographical aspect*, [w:] V. Baran (red.), *The boundaries and their impact on the territorial structure of region and state*, Bańska Bystrica, s. 56–59.
- Pound N.J.G., 1963, *Political geography*, New York.
- Pradeau Ch., 1994, *Jeux et enjeux des frontières*, Presses Universitaires de Bordeaux, Bordeaux, 362 ss.
- Prażanowski B., 1994, *Rynek turystyczny Słowacji. Przyjazdy do Polski*, Instytut Turystyki. Kraków, 75 ss.
- Prescott J.R.V., 1967, *The geography frontiers and boundaries*, Hutchinson Univ. Library, London, 315 ss.
- Prescott J.R.V., 1990, *Political frontiers and boundaries*, London.
- Protokół z I posiedzenia Polsko-Słowackiej Komisji Międzyrządowej do Spraw współpracy Transgranicznej*, 1996, maszynopis, MSZ, Warszawa.
- Protokół z II posiedzenia Polsko-Słowackiej Komisji Międzyrządowej do Spraw współpracy Transgranicznej*, 1997, maszynopis, MSZ, Warszawa.
- Protokół z III posiedzenia Polsko-Słowackiej Komisji Międzyrządowej do Spraw współpracy Transgranicznej*, 1998, maszynopis, MSZ, Warszawa.
- Protokół z IV posiedzenia Polsko-Słowackiej Komisji Międzyrządowej do Spraw współpracy Transgranicznej*, 1999, maszynopis, MSZ, Warszawa.
- Ptaszycka-Jackowska D., 1994, *Transgraniczne, polsko-słowackie przyrodnicze obszary chronione*, Człowiek i Środowisko, 18, 2, s. 265–277.
- Radwańska-Paryska Z., Paryski W.H., 1995 *Wielka Encyklopedia Tatrzańska*, Wyd. Górskie, Poronin, 1553 ss.
- Radziejowski J., Walczak M., Kamieniecki K., 1998, *Ochrona gór polskich*, IOŚ Warszawa, 75 ss.
- Ratajski L., 1989, *Metodyka kartografii społeczno-gospodarczej*, PPWK, Warszawa-Wrocław, 337 ss.
- Ratzel F., 1895, *Politische Geographie*, München.
- Reynolds D.R., M. McNutty, 1968, *On the analysis of political boundaries as barriers: a perceptual approach*, East Lakes Geographetr, 4.
- Richling A., 1992, (red.) *Metody szczegółowych badań geografii fizycznej*, PWN Warszawa, 283 ss.
- Richling A., Solon J., 1996, *Ekologia krajobrazu*, PWN, Warszawa, 318 ss.
- Rocznik statystyczny 1994–2002*, GUS, Warszawa.

- Rościszewski M., 1993, *Polska i jej uwarunkowania geograficzno-polityczne*, [w:] M. Rościszewski (red.), *Współczesna geografia polityczna*, Conference Papers 17, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 37–84.
- Rougemont D., 1978, *L'avenir est notre affaire*, Seuil, Paris, 375 ss.
- Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce w latach 1994–1996*, 1997, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce w roku 1997*, 1998, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce w roku 1998*, 1999, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Rutkowski J., *Ochrona przyrody*, [w:] *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, IGiPZ PAN, Główny Geodeta Kraju, Warszawa, arkusz 52.1.
- Rykiel Z., 1981 *Powiązania komunikacyjne miast konurbacji katowickiej*, *Czasop. Geogr.*, 52, 1, s. 3–14.
- 1991, *Rozwój regionów stykowych w teorii i w badaniach empirycznych*, Wyd. IGiPZ PAN, 117 ss.
- 1997, *Relacje centrum-peryferie w Polsce w warunkach transformacji ustrojowej*, [w:] A. Kukliński (red.), *Problematyka przestrzeni europejskiej*, Europ. Instyt. Rozw. Reg. i Lok. UW, Warszawa, s. 230–251.
- Sahlins P., 1989, *Boundaries: the making of France and Spain in the Pyrenees*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, s. 133–167.
- Sanguin A.L., 1983, *La Suisse, essai de géographie politique*, Gap. Edition Ophrys, 363 ss.
- Sanguin A.L., Guirand F., 1995, *The Pyrenees: Death of a border*, *European Spatial Research and Policy*, 2, 2, s. 43–53.
- Schengen – a summary*, 1997, Information, No 8/1997, Ministry for Foreign Affairs, Sztokholm.
- Semkowicz W., 1933, *Historyczno-geograficzne podstawy Śląska*, [w:] *Historia Śląska*, 1, Katowice.
- Sobczyński M., 1993, *Trwałość dawnych granic państwowych w krajobrazie kulturowym Polski*, *Zeszyty IGiPZ PAN*, 14, Warszawa, 100 ss.
- 1995, *Współczesne uwarunkowania powiązań transgranicznych*, [w:] A. Stasiak, K. Miros (red.), *Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami*, 1, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 137–149.
- 1998, *The historical transborder region of Orawa*, *Region and Regionalism*, 3, Opole–Łódź.
- Soja M., Zborowski A., 1995, *The socio-economic basis of the Carpathian Euroregion*, [w:] M. Koter (red.), *Region and regionalism. Social and political aspects?* Opole-Łódź, s. 145–152.
- Soja R., 1996 *The hydrographic system of Poland with emphasis on border regions*, [w:] A. Breymeyer, R. Noble (red.), *Biodiversity conservation in trans-boundary protected area*, National Academy Press, Washington DC, s. 214.



- Solch J., 1924, *Die Auffassung der „natürlich Grenzen“ in der wissenschaftlichen Geographie*, Innsbruck Universitätsverlag Wagner.
- Stasiak A., 1992, *Wybrane problemy zagospodarowania przestrzennego obszarów pogranicza zachodniego i wschodniego Polski*, Geografia w szkole, Ossolineum, s. 67–72.
- 1995, *Współpraca przygraniczna w koncepcji strategicznego rozwoju kraju*, [w:] A. Stasiaka, K. Mirosa (red.), *Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami*, Materiały z konferencji Warszawa-Szklarska Poręba-Bocholt 4-11.05.1994, cz. I, Warszawa, s. 1–11.
- Statisticka Rocenka Slovenskej Republiky* (1996-2000), SV Bratislava.
- Statut Międzynarodowego Stowarzyszenia Gmin Słowacko-Polskich Rejonu Beskidzkiego*, 1992, Rajcza, maszynopis.
- Statut Związku Euroregion „Tatry”*, 1994, maszynopis.
- Statut Związku Międzyregionalnego „Euroregion Karpacki”*, 1995, Zemplińska Szirawa maszynopis.
- Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-słowackiej*, 2002, IGPiK, Oddz. w Krakowie, SAZP-CUR, Kraków-Bańska Bystryca, 111 ss.
- Studium koordynacyjne rozwoju polsko-słowackich obszarów przygranicznych*, 1993–1994, Centralny Urząd Planowania Rzeczypospolitej Polskiej Kraków–Bratysława.
- Studium koordynacyjne rozwoju polsko-słowackich obszarów przygranicznych*, 1997, Centralny Urząd Planowania Rzeczypospolitej Polskiej, Kraków–Bratysława.
- Suarez-Villa L., Giaoutzi M., Stratigea A., 1992, *Territorial and border barriers in information and communication networks: a conceptual exploration*, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografia, 2, s. 93–105.
- Sumień T., 1995, *Polityka przestrzennego rozwoju polskich regionów granicznych*, Człowiek i Środowisko, 19, 3–4, s. 493–506.
- Szczocarz A., 1998, *Problemy ochrony i rozwoju Pienińskiego Parku Narodowego*, Pieniny – Przyroda i Człowiek, 1, Krościenko nad Dunajcem.
- Székely V., 1996, *Ogólna charakterystyka potencjalnego rynku północnego pogranicza Słowacji*, [w:] J. Kitowski (red.), *Problemy regionalnej współpracy transgranicznej*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekon. UMCS, Rzeszów.
- 1999, *Regionalne zróżnicowanie bezrobocia na terytorium Słowacji oraz w rejonach przygranicznych w latach 1997–1998*, [w:] J. Kitowski (red.), *Problematyka geopolityczna Europy Środkowej i wschodniej*, Wydział Ekon. UMCS, Rzeszów.
- Szul R., Mync A., 1996, *Terytorialna organizacja państwa, integracja z Unią Europejską a problemy regionalnej współpracy transgranicznej Polski*, [w:] J. Kitowski (red.), *Problemy regionalnej współpracy transgranicznej*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekon. UMCS, Rzeszów, s. 21–36.
- Szymczak M. (red.), 1986, *Słownik Języka Polskiego*, 3, PWN, Warszawa, 3104 ss.
- Tatry polskie i słowackie*, 1997, mapa turystyczna, EKO-GRAF, Wrocław.

- Tesak M., Voloscuk I., Janota D., 1989, *Krásy a vřácnosti slovenskej prírody*, Vyd. Osveta Martin, 288 ss.
- Treuner P., Foucher M., 1997, *Nowe wyzwania dla Europy* [w:] A. Kukliński (red.), *Problematyka przestrzeni europejskiej*, Europ. Instytut. Rozw. Reg. i Lok. UW, Warszawa.
- Turistická mapa*, 1995, 1996, 1997, Vojensky Kartografický Ústav, Harmanec, ark. 101–106, 111–113, 118.
- Turystyka w 1997 r.*, 1998 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Tyranowski J., 1979 *Sukcesja państw a traktaty w sprawie granic*, UAM, Poznań.
- Vernier A., 1993, *Problèmes posés aux régions frontalières*, Revue de l'Institut de Recherches Economiques et Sociales, 2, s. 65–92.
- Vyhřlřaska Ministerstva kultúry SSR* č. 8 i 9/1974 Zb., č. 9/1977 Zb., č. 70/1977 Zb., č. 110/1979 Zb., č. 68/1984 Zb., č. 23 z 18.01.1988.
- Ward F.K., 1932, *Explorations on the Burma – Tibet frontier*, Geographical Journal, 80.
- Warszyńska J., 1961, *Rozwój sieci komunikacyjnej w woj. krakowskim*, Praca doktorska, Archiwum UJ.
- (red.), 1995, *Karpaty Polskie. Przyroda, człowiek i jego działalność*, UJ, Kraków, 367 ss.
- Warszyńska J., Jackowski A., 1979, *Podstawy geografii turystyki*, PWN, Warszawa.
- Wąsowicz J., 1960, *Zprac nad wytyczeniem granicy polsko-czechosłowackiej*, Czasop. Geogr., 31, 2, s. 133–144.
- Werwicki A., 1995, *Funkcjonowanie strefy działalności usługowych w zachodnim i wschodnim regionie przygranicznym Polski* [w:] A. Stasiaka, K. Mirosza (red.), *Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami*, materiały z konferencji, Warszawa-Szklarska Poręba-Bocholt 4–11.05.1994, cz. I, Warszawa, s. 217–246.
- Whittlesey D., 1944, *The Earth and the state: a study of political geography*. New York.
- 1954, *The regional concept and the regional method*, [w:] *American geography: inventory and prospect*, Syracuse, N.Y. University of Syracuse Press, s. 19–68.
- Więckowski M., – 1998, *Góry podzielone granicą – o ochronie przyrody na pograniczu polsko-słowackim*, [w:] W. Kuczowski i in. (red.), *Ziemia 98*, Rocznik Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, Warszawa, s. 83–88.
- 1999, *Ochrona przyrody jako czynnik kształtowania się polsko-słowackiej współpracy transgranicznej*, [w:] J. Kitowski (red.), *Problematyka geopolityczna Europy środkowej i wschodniej*, Rzeszów, s. 254–274.
- 2000, *Kształtowanie się polsko-słowackich transgranicznych połączeń transportowych*, [w:] J. Kitowski, T. Lijewski (red.), *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 6, Warszawa-Rzeszów, s. 201–221.
- 2002a, *Polish-Slovak transboundary cooperation*, Geografický Časopis, 54, 3, Bratislava, s. 255–270.



- 2002b, *Development of the new tourist space of the Western Carpathian Mts. in the 1990s*, [w:] T. Komornicki, H. Powęska (red.), *Slovakia and Poland. Urban, social and demographic questions. Relations between neighbours*, Europa XXI, 7, IGiPZ PAN, OA PTG, Warszawa, s. 121–131.
- 2003a, *Political border as a barrier for development of the socio-economical ties between Polish and Slovak population*, [w:] A. Saikia (red.), *Population, environment and the challenge of development*, Akansha Publishers, New Delhi, s. 124–143.
- 2003b, *Tansboundary railway connections on the southern borders of Poland at the beginning of the XXI century*, [w:] J. Kitowski, T. Lijewski (red.), *Prace Komisji Komunikacji PTG*, IX, Warszawa-Rzeszów, s. 201–210.
- Województwo małopolskie*, 1999, mapa w skali 1:500 000, PPWK S.A. Warszawa–Wrocław
- Województwo podkarpackie*, 1999, mapa w skali 1:500 000, PPWK S.A. Warszawa–Wrocław
- Województwo śląskie*, 1999, mapa w skali 1:500 000, PPWK S.A. Warszawa–Wrocław
- Yuill R.S., 1965, *A simulation study of barrier effects in spatial diffusion problems*, Ann Arbor: Michigan Inter-University Community of Mathematical Geographers, Discussion Papers, 5, s. 1–50.
- Zagożdżon A., 1980, *Regiony peryferyjne a zagadnienia peryferyjnych układów osadniczych*, *Przegl. Geogr.*, 52, 4, s. 815–825.
- Zygadlewicz J. 1997, *Współpraca przygraniczna polsko-słowacka* (maszyn.) Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Kraków, 90 ss.
- Zygadlewicz J., Koczurek W., 1994, *Problemy rozwoju polsko-czeskich i polsko-słowackich obszarów przygranicznych*, *Człowiek i Środowisko*, 18, 2.

Dodatkowe dokumenty:

- Dziennik Ustaw z 11.06.1926, nr 57, poz. 333
- Dziennik Ustaw z 04.02.1955, nr 4, poz. 23, 24, 25
- Dziennik Ustaw z 04.08.1973, nr 31, poz. 179
- Dziennik Ustaw z 1991, nr 114 poz. 492
- Dziennik Ustaw z 1993, nr 61, poz. 268
- Dziennik Ustaw z 1993, nr 124, poz. 607
- Dziennik Ustaw z 24.11.1994, nr 126, poz. 618
- Dziennik Ustaw z 1996 r., nr 55, poz. 250
- Dziennik Ustaw z 1997r., nr 127, poz. 827

Nariadenie Zboru Poverenikov SNR, č. 5 z 28.10.1952

Nariadenie Predsedníctva Slovenskej národnej rady, č. 5/1967 Zb

Nariadenie Vlády SSR, č. 119/1978

Nariadenie vlády SSR, č. 12 z 6.02.1987 r

Nariadenie vlády SSR, č. 23 z 18.01.1988

vyhlaška Ministerstva kultúry SSR, č. 8 i 9/1974 Zb.

vyhlaška Ministerstva kultúry SSR, č. 9/1977 Zb.

vyhlaška Ministerstva kultúry SSR, č. 70/1977 Zb.

vyhlaška Ministerstva kultúry SSR, č. 110/1979 Zb.

vyhlaška Ministerstva kultúry SSR, č. 68/1984 Zb.

Zakon narodnej rady Slovenskej Republiky, 1994, č. 287/194, O ochranie Prirody a Krajmy.

Zakon SNR, č. 11 z 18.12.1948.

Zakon, č. 287/1994.

## NATURAL CONDITIONS OF FORMING THE POLISH-SLOVAK TRANSBOUNDARY TIES

### Summary

Manifestations of cooperation between Poland and its southern neighbours can be found from as early as in the 14th century. To be cited here as an example is the conference of the Polish, Czech and Hungarian monarchs which took place in Visegrad in 1335. True cooperation between Poland and Czechoslovakia came into play in the 20th century, mainly after 1918, when Poland regained its sovereignty. An important element in the then cooperation was the establishment of a tourism convention allowing for free movement of tourists in the near-border areas of Poland and Czechoslovakia. This was followed – in 1932 – by the creation of Europe's first transboundary protected area between the two countries in the Pieniny Mountains. Unfortunately, the cooperation was interrupted by the outbreak of World War II shortly afterwards.

The political and economic changes in Central and Eastern Europe in the late 1980s and early 1990s have contributed to the putting in place of transboundary collaboration between bordering countries, with a view to their strengthening cross-border connections, and to transboundary regions emerging. In the 1990s, cooperation between the Polish and Slovak populations was reactivated to a point where it resembled the pre-World War II situation. The idea of a re-embarking upon cooperative relationships between Poland and the southern neighbours was associated with the re-activation of the Visegrad Group.

Legal regulations govern the possibilities for crossing the border and engaging in cross-border cooperation. It is on the basis of these that organisations established by the governments or on local initiatives can operate, with a view to cooperation being supported and shaped. However, the cooperation itself is very much dependent on the needs and possibilities of local communities.



While Polish-Slovak cooperation is obviously founded on the Madrid Convention, the emphasis is firmly on those spheres that are of importance in regard to the specific features of the Carpathians, and the socioeconomic situation of northern Slovakia and southern Poland. Analyses of the conditioning and main forms of socioeconomic activity in the development of the borderland led the Inter-governmental Commission to propose that development in the region proceed in five areas above all. The most important spheres of Polish-Slovak cooperation are:

- comprehensive economic development,
- the protection and shaping of the natural environment,
- the development of technical infrastructure (particularly in transport, water management and finance),
- the development of all forms of tourism not in conflict with nature conservation and the development of health-resort treatment,
- the development of cultural cooperation and cross-border social contacts.

The Polish-Slovak border runs along the Carpathians and divides an area that is very attractive in terms of natural assets. The environment of this borderland is very diverse, and is considered to be one of the most interesting in Europe.

The Polish-Slovak borderland is indeed an exceptional area from this point of view. Many areas of protected nature of both domestic and international importance have been established here. Thus, the zone up to 50 km from the border on both sides now has 13 National Parks (6 on the Polish side and 7 on the Slovak), 17 Landscape Parks (12 in Poland, 5 in Slovakia), ca. 210 Nature Reserves, and many more minor areas where nature is protected by law. What is more, there is no other state boundary anywhere in the world which is straddled by two International Biosphere Reserves (of the Tatra Mts. and the Eastern Carpathians), and is in the immediate vicinity of yet another one (Babia Góra).

Likewise, it is this border of Poland which has the longest stretch of protected areas in the vicinity. National and Landscape Parks abut on to a stretch of border 410.7 km long (or some 79.3% of the total). If account is taken of the semi-protected surroundings of Parks the length increases to 453.3 km, equivalent to 87.5% of the entire border. Making reference to Poland's National Ecological Network one can state that Poland's border with Slovakia is the only one (other than that formed by the Baltic) which is worthy of protection along its entire length. As much as 90% of the border's length is constituted by biocentres, nodal areas and ecological corridors of international significance, 8% by those of national significance, and only the remaining 2% which are excluded from the network. This is the only border with such a high share of areas included in the ecological network.

Within the Polish-Slovak borderland, the National Parks located on either side have recently come to serve as cores of cooperation. Within the confines of the protected areas there are numerous tourist routes (both following and joining the border). These are starting to be used by tourists from the two countries, following the establishment of new border crossings. Cooperation is also being enhanced by transport connections, which usually cross the border between the protected areas. In fact, the transboundary cooperation is now extending to an ever greater number of domains

of human activity. These include nature protection, tourism, transport, water management, forestry, trade, culture, and education.

A reflection of the course of transboundary cooperation processes is provided by the transboundary ties. These should be understood as the regional or local bonds which function across the state borders. They include all types of contacts between authorities, institutions and people from the two bordering countries, as well as transboundary transport connections. In turn, such ties are defined by a certain spatial reach which can be used in establishing the limits of the transboundary region.

The transboundary ties may concern many aspects of life and human activity on both sides of the border. While the most important types of tie are the political, economic, social and cultural, it is also possible to distinguish those of other kinds, involving, for example: communications, science, religion, family, tourism, sports or administration.

In this publication, attention has been confined to the areas considered of the greatest importance to Polish-Slovak cooperation. These are first and foremost:

- the protection of the natural environment,
- transport (from both the infrastructural and linkage points of view),
- tourism.

The author has also presented the polish-slovak border as a barrier to the development of socio-economic ties. The barriers have been divided into two main types: antropogenic and natural. The antropogenic barriers have been divided to the following ones: legal, psychological, infrastructural and economic. As the most important natural barriers were considered the following ones: orographic, hydrographic and ecological.

One of the most important elements allowing for development of transboundary cooperation and forming transboundary ties are crossborder points. As of 1990, the whole Polish-Slovak border had only 5 crossing points. By 1995, 6 new ones had appeared. In turn, the period from 1996 onwards (following the signing of the agreement on small-scale border traffic) saw the establishment of border crossings for those living in gminas at distances of up to 15 km from the border. Fifteen examples of this kind of crossing were in existence by 1998, such that there were a total of 27 crossings (representing a 540% increase on the 5 existing in 1990). The greatest year-on-year increases were the 136.4% increase between 1995 and 1996, and the 180% increase between 1996 and 1997. These increases were the direct result of the signing of the agreement on small-scale border traffic. In turn, 1999 saw the establishment of 22 new tourist crossing points, though these are not of course of significance where road or rail traffic are concerned. The increase in border traffic in the period 1990-2000 was in fact more limited. While there were 6,2 million person-crossings in 1990, the figure for 2000 was just 20,8 million. This represents a 335,5% increase. The greatest year-on-year increase in the number of crossings of the border came in 1995 (up 37.5% on the previous year) and 1991 (up 37.4%).

The present spatial configuration of the transport network in the Polish-Slovak borderland is the result of the influence of natural conditions and economic and



political relations that have held sway in the last few centuries. That said, the cross-border system and linkages have also been influenced by the location and number of border crossings and all the other decisions of interested parties as regards actions to open new crossing points and build new transport routes.

The transport system plays an important role in the shaping of cross-border ties between Poland and Slovakia. Natural conditioning is important as regards the direction and course of transport lines. Some mountain chains like the Tatras, Bieszczady Mountains and Beskid Żywiecki range are a major barrier to the laying of roads and railway lines, and hence also for cross-border connections and movements of people.

The borderline is quite well-prepared for and made use of by cross-border tourism. The most-fully and best adapted are the tourist trails. The number of tourist border crossings remains insufficient and the distribution is uneven. It would seem that strong cross-border ties have developed in the Pieniny and Beskid Żywiecki areas, and it is here that the most border crossings have been opened. The nature of the Pieniny Mountains, desire to protect them and make them available have influenced the development of strong ties between the Polish and Slovakian sides. This is an almost model example of cross-border cooperation in which it has proved possible to reconcile the protection of the environment with the development of tourism.

There are still too few border crossings in the Beskid Niski, Bieszczady and of course the Tatra Mountains. The last area is a typical example of a dualistic influence of the natural environment and its conceptualisation by society. This is an attractive area from the natural, landscape and touristic points of view, and thanks to this anthrop pressure is enhanced and excessive traffic experienced on one side, while on the other there is a highly-developed need to protect the area.

There is no doubt that both an enlivening influence and assistance in the shaping of new transboundary ties would be provided by an opening-up of the border zone that would allow the border to be crossed anywhere.

This lies in the mesoregions cut across by the border, in which there is a concentration of the most important administrative elements serving cross-border tourism. Beyond the border crossings themselves, the system of tourist trails is of exceptional importance. Also significant is the cross-border communication allowing for travel between the neighbouring countries. However, the decisive significance in the zone is that of the overnight accommodation and associated bases. As the present chapter has shown, their role is significant in both countries, and is best developed in the Tatra region.

A uniform natural environment cut through by the state border favours joint management, promotion, etc. Joint events and fairs are organised and there is ever-greater exchange of promotional materials, leaflets, maps and guides. The two sides now play a shared part in drafting many of these. Examples might be the book on the Pieniny Mountains, and the preparation of a map of the Ciśniański Landscape Park. Even several years ago, the Directors of the two Pieniny Mountains National Parks had already drawn up a joint system of tourist information in the form of map-

sheets to be found in both the Polish and Slovakian parts. Their content and scope was devised jointly and takes in both Parks. Trails in the Pieniny Mountains are also being adapted to the needs of tourists from both countries. New trails are being put in place. This area may thus serve as an example for cooperation, attesting as it does to well-developed cross-border ties. Now planned for the eastern part is joint marking out of supra-regional trails linked with the character of the area, which are intended to attract potential international tourists.

The emerging transboundary units in the Polish-Slovak borderland area are not yet fully-fledged. Nevertheless, the borderland has quite clearly become divided into three separate parts (which may most simplistically be termed the western, central and eastern). The western part is home to the Beskidy (Beskids) Euroregion, the central to the Tatra Mountains Euroregion and the eastern to the Carpathian Euroregion. The foundation stone underpinning their emergence and functioning is the natural environment, which has been elevated to the highest rank in each case. Its rational use is the most important objective of each of the transboundary units, such that the main paths to development entail environmental protection and the development of tourism. A common feature of the transboundary units was administrative change in the 1990s, with subordination to newly-configured administrative units and changes in divisions on both sides of the border. It can be stated without fear or favour that the transboundary units underwent constant, ongoing processes of development in the 1990s – processes that are not yet complete.

The transboundary units represent the highest stage of cross-border cooperation. They take in areas that have embarked upon such cooperation, and even if the ties are initially quite weak, they tend to take shape and gain in strength as time passes.

It may also be possible to perceive a third type, personified by the Tatra Euroregion and representing some kind of blend of the two, emerging partly as a result of local initiatives and partly as a result of central ones. The transboundary territorial units have several common features:

- an area bounded by the limits of transboundary ties – with the main mountain chain of the Carpathians as the nucleus, and in several cases inclusion of only one distinct physico-geographical unit (the Tatras or Beskid Żywiecki);
- a natural environment of mountains being the element that links communities on either side of the border – something that has gained reflection in the names of the Euroregions (of the Eastern Carpathians, the Tatra Mountains and the Beskids);
- the management of what are naturally-valuable areas in accordance with the principles of sustainable development – as a priority for all of the transboundary units in the Polish-Slovak borderland;
- a leading objective behind the establishment and operation of transboundary units in the form of the conservation of the natural environment and the putting of nature to tourist ends, and hence towards the goal of socioeconomic development.

As has been already been noted in passing, four transboundary protected areas have now been established in the area under discussion. These centre on:

- the Western Beskids area (in the Żywiec or Żywiec-Orava areas), including the Beskid Żywiecki Landscape Park and the Kysuce and Horna Orava ChKO (joint actions since 1989);



- the Tatra Mountains area, embracing the two Tatra Parks which have been co-operating since 1967 (closely since 1989);
- the Pieniny Mountains area – again taking in National Parks on both sides of the border in cooperation since 1932 (reactivated 1989 and 1991);
- the Eastern Beskids area, including the Bieszczady and Poloniny National Parks, the Ciśniańsko-Wetliński Landscape Park, the San Valley LP and the Jałowski P.K. as well as Slovakia's Vychodne Karpaty ChKO and to some extent also Poland's Magurski NP – cooperation has been proceeding since 1992 r.

It should be hoped that the now-underway process of shaping transboundary ties between Poland and Slovakia will progress further, while the actions of the authorities will lead towards the full opening of the border. This should take place with account taken of the specifics of what are mountain areas exceptionally sensitive to anthropopressure.

The Polish-Slovak border cuts very important and precious areas from the natural point of view. Transboundary cooperation should take place with account taken of the specifics of what are mountain areas exceptionally sensitive to anthropopressure. It should be hoped that the now-underway process of shaping transboundary ties between Poland and Slovakia will progress further, while the actions of the authorities will lead towards the full opening of the border.

Thanks to the adherence of Poland and Slovakia to the European Union at the same time, further cooperation might continue without interruption as a good model of transboundary cooperation to be developed by all.

*Adres autora:*

*Marek Więckowski  
Zakład Geografii Miast i Ludności,  
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Polskiej Akademii Nauk  
u. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa*

*e-mail: marekw@twarda.pan.pl*





Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Polskiej Akademii Nauk, wydaje następujące publikacje seryjne:

- Geographia Polonica,
- Prace Geograficzne,
- Przegląd Geograficzny,
- Dokumentacja Geograficzna,
- Europa XXI,
- Geopolitical Studies,
- Bibliografia Geografii Polskiej,
- Atlas Warszawy,

oraz *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej* (1995), *Centralny katalog zbiorów kartograficznych w Polsce* (2000).

#### MONOGRAFIE

- 1 – T. Kozłowska-Szczęśna, K. Błażejczyk, B. Krawczyk, 1997, *Bioklimatologia człowieka*.
- 2 – L. Starkel, 2001, *Historia Doliny Wisły od ostatniego zlodowacenia do dziś*.
- 3 – T. Kozłowska-Szczęśna, K. Błażejczyk, B. Krawczyk, D. Limanówka, 2002, *Bioklimat uzdrowisk polskich i możliwości jego wykorzystania w lecznictwie*.

#### ATLAS WARSZAWY

- 1 – Węclawowicz G., Jarosz A., 1993, *Struktury demograficzne i gospodarstw domowych*.
- 2 – Węclawowicz G., Książak J., 1994, *Struktury wykształcenia i zatrudnienia ludności w świetle Narodowego Spisu Powszechnego 1988*.
- 3 – Węclawowicz G., Jarosz A., 1995, *Warunki mieszkaniowe ludności w świetle Narodowego Spisu Powszechnego 1988*.
- 4 – Kozłowska-Szczęśna T., Błażejczyk K., Krawczyk B., 1996, *Środowisko fizyczno-geograficzne – niektóre zagadnienia*.
- 5 – Węclawowicz G., Jarosz A., Śleszyński P., 1998, *Wybory parlamentarne 1991 i 1993*.
- 6 – Misztal S., 1998, *Przekształcenia struktury przemysłu Warszawy*.
- 7 – Potrykowska A., Śleszyński P., 1999, *Migracje wewnętrzne w Warszawie i województwie warszawskim*.
- 8 – Luniak M., Nowicki W., Kozłowski P., Plit J., 2001, *Ptaki Warszawy 1962–2000*.

Sprzedaż i prenumeratę publikacji IGiPZ PAN prowadzą księgarnie:

– Księgarnia DHN Sp. z o.o. PAN, ul. Szczęśliwicka 2/17, 02-352 Warszawa, tel./fax 22/822-98-69; tel. 22/658-15-58.

– Główna Księgarnia Naukowa im. Bolesława Prusa, ul. Krakowskie Przedmieście 7, 00-068 Warszawa, tel. 826-18-35.

Zmiany polityczne w Europie Środkowej i włączenie Polski w sferę integracji europejskiej przyczyniło się do zmian funkcji granic państwowych. Rozwijająca się współpraca pomiędzy Polską a jej sąsiadami stała się ważnym nurtem badań geograficznych ostatnich kilkunastu lat, w których Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk odgrywa znaczącą rolę.

Niniejsza praca jest efektem wieloletnich badań dotyczących granicy polsko-słowackiej, w jej nowym położeniu geopolitycznym i uwarunkowaniach społeczno-gospodarczych. W książce podkreślono rolę jaką odgrywa środowisko przyrodnicze w kształtowaniu się współpracy transgranicznej pomiędzy Polską a Słowacją. Obszarem badań są bowiem góry, przedzielone granicą państwa. Granica polsko-słowacka została rozpatrzona jako bariera a także jako element stymulujący nawiązywanie współpracy, prowadzący do kształtowania się więzi transgranicznych.

Szczegółowej analizie poddane zostały najważniejsze dziedziny działalności społeczno-gospodarczej, takie jak: ochrona przyrody, transport, ruch graniczny i turystyka. Badania objęły również relacje pomiędzy miastami i kształtujące się regiony transgraniczne.



PRACE GEOGRAFICZNE – 195