

Pozycjonowanie Województwa Dolnośląskiego w strukturze funkcjonalnych powiązań w Europie Środkowej jako proces podnoszenia kompetencji i rangi regionu

1. Europa Środkowa



Rys.1. Europa Środkowa, jako pojęcie historyczno-geograficzne (Źródło: Wikipedia)

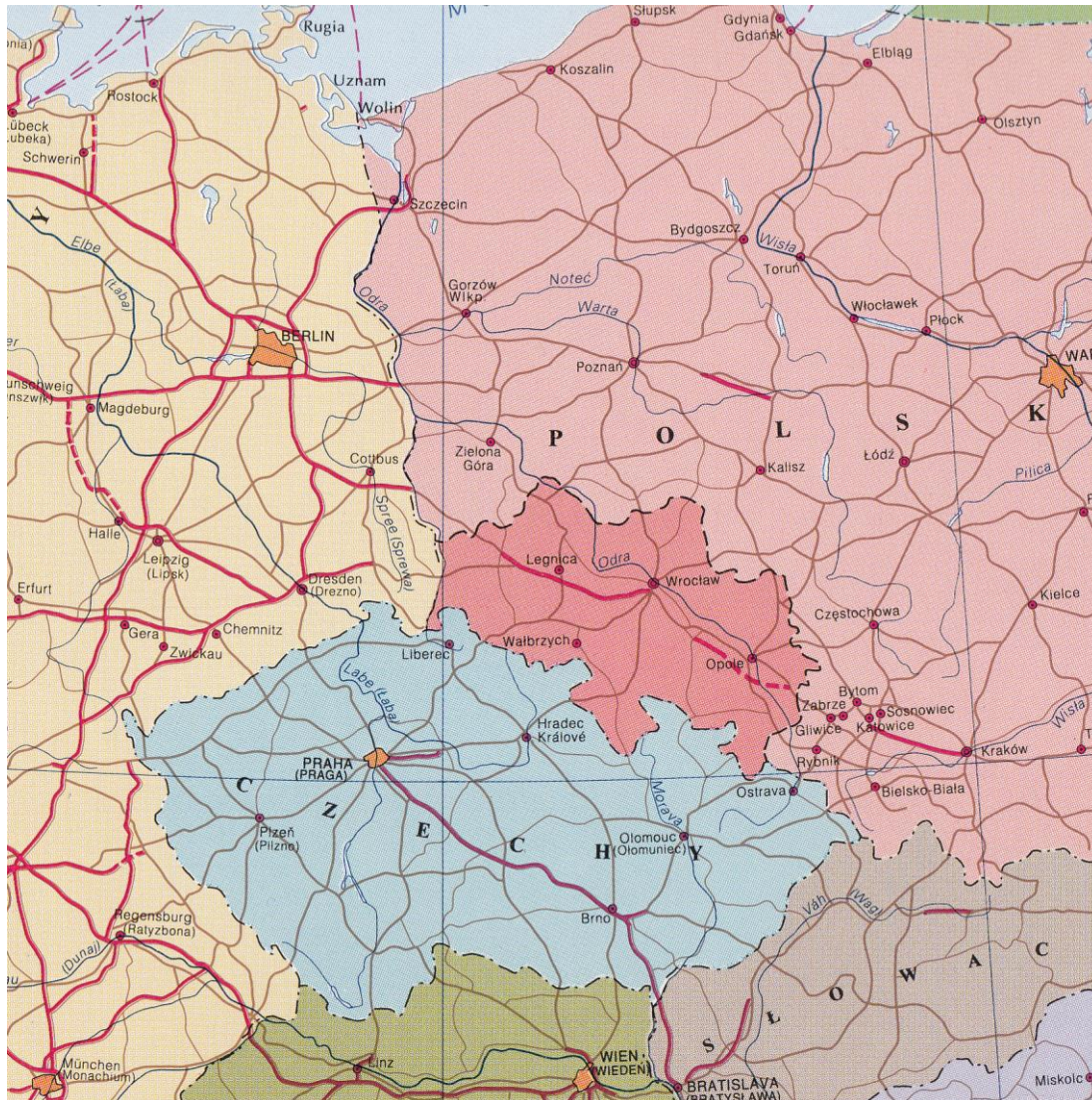
Użyte w temacie opracowania pojęcie Europy Środkowej musi być używane z wielką ostrożnością. Mimo swej intuicyjnej oczywistości (a może właśnie dzięki niej) używane jest w bardzo różnych znaczeniach a tereny nim objęte wyglądają bardzo odmiennie. Wystarczy wygoogłać w polskiej Wikipedii hasło „Europa Środkowa” żeby otrzymać 5 różnych delimitacji, których suma obejmuje całe Niemcy, Szwajcarię,

Lichtenstein, Austrię, Północne Włochy, Słowenię, Czechy, Słowację, Węgry i Polskę – jak chciałaby Międzynarodowa Unia Geograficzna). Jeden z unijnych programów zawierający tę nazwę adresowany był do mniejszego obszaru. Wyłączono zachodnią część Niemiec, Szwajcarię i Lichtenstein ale dla rekompensaty dodano Zachodnią Ukrainę i Północne Włochy. Można też spotkać się z definicjami, które w Europie Środkowej widzieć będą Litwę, Łotwę i Estonię itd. Jeszcze ciekawiej będzie, gdy do rozważań włączymy pojęcie Europy Środkowo Wschodniej (Wypadną wówczas Niemcy ale pojawi się całe dziedzictwo I Rzeczypospolitej i Imperium Habsburgów).



Rys.2. Jedna z koncepcji Mitteleuropy wg niemieckich pomysłów w czasie I Wojny Światowej (Źródło: Wikipedia)

Warto też zajrzeć na niemiecką stronę, żeby poczytać o ich rozumieniu Mitteleuropy. Geograficznie wprawdzie niewiele zmieni się w naszym stanie wiedzy ale wzbogacimy się o historyczną perspektywę. Pojęcie Mitteleuropy zostało bowiem utworzone w Niemczech w połowie XIX wieku (Constantin Frantz) dla określenia obszaru potencjalnego politycznego, gospodarczego i cywilizacyjnego wpływu Niemiec jednoczących się i szukających dla siebie miejsca w europejskim koncercie mocarstw (a więc również odpowiednio obszernego miejsca na mapie pomiędzy Francją a Rosją – właśnie w centrum europejskiego kontynentu). W jakimś sensie wojna Prusko-Austriacka 1866 roku toczyła się o hegemonię nie tylko w Niemczech ale o dominację w przestrzeni środkowo-europejskiej. Ta sama koncepcja podjęta została po wybuchu Pierwszej Wojny Światowej (1915 roku Friedrich Naumann). W obliczu europejskich zmagających i w przewidywaniu ich wyniku (w tej fazie szala zwycięstwa zdecydowanie przechylała się na stronę państw



Rys. 3. Obszar środkowo-europejskiego sąsiedztwa Dolnego Śląska (Źródło: Atlas Śląska Dolnego i Opolskiego, Wrocław 2008, Uniwersytet Wrocławski)

centralnych) okazywało się ono użyteczne dla opisu celów wojennych Prus i pożądanego kształtu przez nie organizowanego ładu powojennego. Te właśnie historyczne zaszłości każą pojęciem Europy Środkowej posługiwać się ze szczególną ostrożnością.

Dla celów tego opracowania nie musimy trzymać się żadnej z proponowanych definicji a przyjąć jedynie, że w temacie chodzi w istocie nie tyle o relacje Dolnego Śląska w szerszej czy węższej pojętej Europie Środkowej ale chodzi de facto o **relacje ze stosunkowo bliskim otoczeniem w Polsce, Niemczech i Czechach** z dodatkiem, że **otoczenie to widzimy jako położone blisko centrum Europy** (i europejskich problemów) oraz że jest ono jakąś, przynajmniej intelektualnie uzasadnioną i **potencjalnie możliwą całością**.

2. Dlaczego warto zwracać sobie głowę kontekstem środkowo-europejskim

Jeśli Dolny Śląsk pozycjonujemy na mapie Polski i wyłącznie w odniesieniu do polskich regionów to przychodzi zmierzyć się z nieprzyjemnym efektem peryferyjnego położenia. Przy takiej optyce, właściwej polskiemu stylowi uprawiania polityki państwowej, istotne jest to, co dzieje się w stolicy i jej bezpośrednim otoczeniu, ważne są miejsca i sprawy z którymi stolica powiązana jest swoją siecią aktywności (na przykład wyjazdami wakacyjnymi) a cała reszta terytorium kraju pojawia się w polu uwagi jedynie incydentalnie. Z karykaturalną przesadą taki obraz Polski podsumowywany jest w opinii, że dla Warszawy nie istnieje nic poza linią łączącą Sopot i Zakopane – dwie miejscowości na których kończą się obszary wakacyjnego wypoczynku warszawskiej elity (Ściana Wschodnia jest im bliższa choćby ze względu na sporą liczbę decydenckich domków letniskowych na tym obszarze). Myślę, że nawet w najbardziej uproszczonym schemacie dodać warto tereny położone wzdłuż autostrady A-2, osi łączącej Warszawę ze stolicami Europy – Brukselą, Strasburgiem i Berlinem.

Nie ma opracowań naukowych potwierdzających taką wizję Polski z punktu widzenia centrum kraju (również centrum decyzyjnego). Niemniej w praktyce znajduje ona liczne potwierdzenia – od losów sprawnego połączenia transportowego Dolnego Śląska z Warszawą, przez decyzje gospodarcze (odpływanie z Dolnego Śląska znaczących podmiotów gospodarczych) po rażąco nierównoprawne traktowanie problemów społecznych. Uwadze centrali latami umykał fakt, że na Dolnym Śląsku (jak zresztą na całych Ziemiach Odzyskanych) stopa bezrobocia była wyższa niż w traktowanych jako problemowe regionach Ściany Wschodniej, bezrobocie wynikające z restrukturyzacji przemysłu lekkiego widziane było w województwie łódzkim, choć Dolny Śląsk stracił z tego tytułu znacznie więcej miejsc pracy, a przemysł węglowy Dolnego Śląska zlikwidowano z brutalnością, na którą nie potrafiono zdobyć się w stosunku do Górnego Śląska...

Jeśli patrzymy na Dolny Śląsk z europejskiej perspektywy, wówczas jego pozycja ulega znaczącej zmianie. Oczywiście wiele zależy od tego, jaką Europę będziemy mieli przed oczami. Dla Europy ograniczonej do

granic Unii widzianej przez pryzmat tworzących ją państw, Dolny Śląsk jest jednym z regionów peryferyjnie leżącej i mającej umiarkowaną pozycję Polski. Jednakże jeśli, do czego nakłania logika działania Unii zejdziemy na poziom myślenia w kategoriach przełamujących międzypaństwowe granice (np. w kategoriach regionów(wówczas położenie naszego, w sąsiedztwie ważnych landów wschodnich Niemiec (Brandenburgii, Berlina i Saksonii), mających duży potencjał gospodarczy i ludnościowy regionów Polski (Wielkopolska, Śląsk) i w Czech daje znacznie ciekawsze efekty.

Jednak myślenie o Europie Środkowej kładzie nacisk na to co jest poza owym środkiem – i to we wszystkich kierunkach, a więc również na Europę Wschodnią. Domaga się więc **baczniejszej uwagi dla Europy Wschodniej**. Wagi nabiera też sąsiedztwo będących w podobnym położeniu metropolii.



Rys. 4. Centrum Europy (Opr. Własne na podkładzie mapy z zasobów Google Maps)

Jeśli popatrzymy na Europę jako całość, to jej centrum ulokować należy gdzieś na przecięciu osi (przy określaniu ich końców trzeba wziąć pod uwagę nie tylko położenie, ale i potencjał ludnościowy i gospodarczy danego punktu) łączących północ i południe kontynentu (pewnie południową Skandynawię i centrum Włoch) oraz Wschód-Zachód (Paryż z Moskwą) otrzymamy ich punkt przecięcia gdzieś w okolicach **Berlina**¹. Czy się chce, czy nie – to **odległość od tej metropolii wyznacza relacje do centrum**

¹ Oczywiście wyniki poszukiwania centrum Europy będą się mocno różnić w zależności od przyjętych metodologii i dokładności stosowanych narzędzi. W samej Polsce jest kilka miejscowości, które pretendują do roli europejskiego środka ciężkości. Polskie aspiracje do tej godności umacnia Norman Davies, który zarys dziejów Polski zatytułował „Serce Europy”. Należy pamiętać, że w tradycyjnej frazeologii słowo „serce” oznaczało nie tylko emocjonalne ale również mentalne i wolicjonalne centrum osoby.

kontynentu. Do kwestii tej przyjdzie nam powrócić. Tak czy owak, takie spojrzenie dowartościowuje pozycję naszego regionu i ukazuje ciekawe perspektywy jej poprawy. Warta jest więc wzięcia pod uwagę przynajmniej w studialnej fazie prac nad strategią województwa. Fakt, że to w pobliżu naszego regionu leży centrum Europy pozwoli nam w dalszym ciągu **zamiast obciążonego silnymi emocjami (Mitteleuropy) terminu Europa Środkowa używać opisowego sformułowania Środek Europy.**

3. Pomostowa rola Europy Środkowej

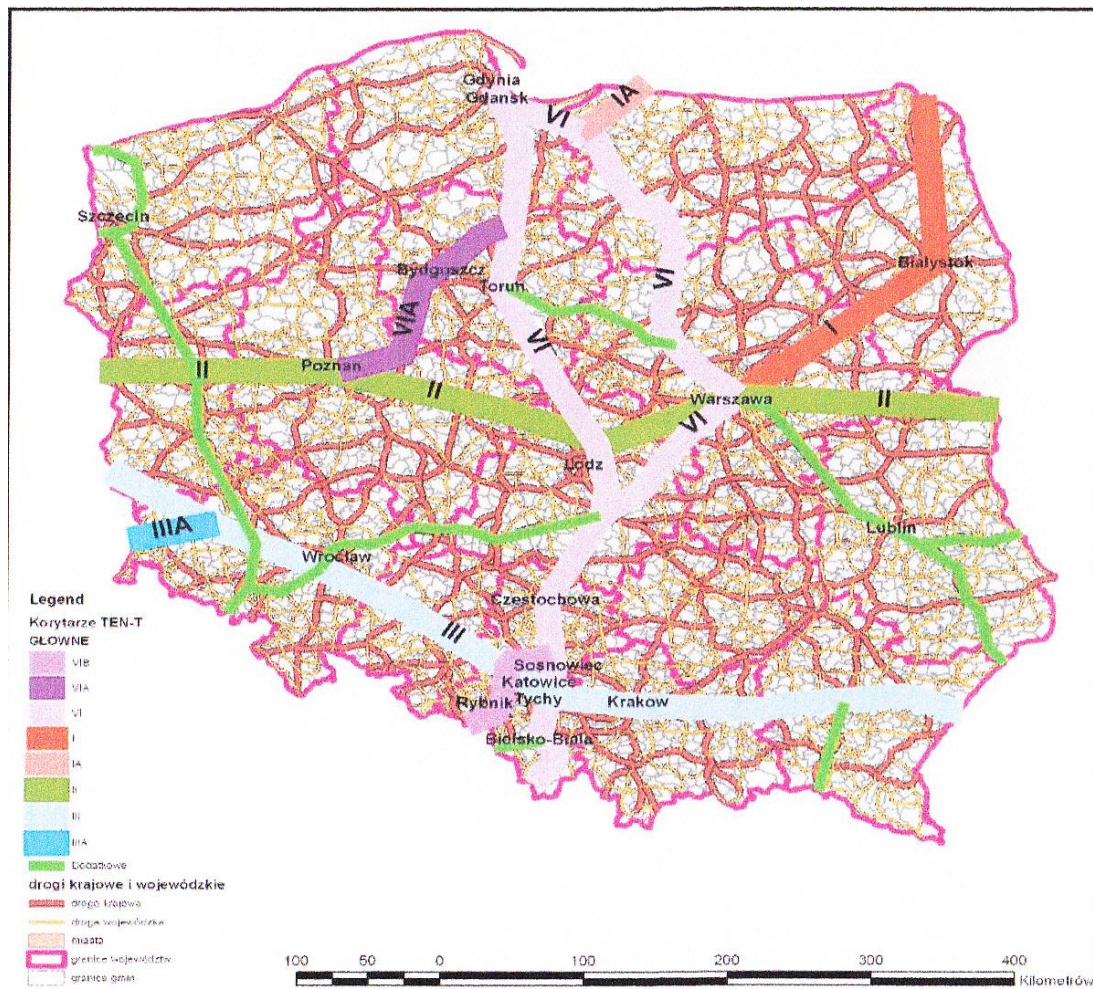


Rys. 5. Paneuropejskie korytarze transportowe (Źródło: Wikipedia)

Położenie obszaru Europy Środkowej czyni z niego naturalny obszar łącznikowy pomiędzy Europą Wschodnią i Zachodnią, Północną i Południową. Dotyczy to różnych aspektów gospodarczych, politycznych i gospodarczych. Jednakże warunkiem spełniania tej roli jest istnienie odpowiednich, pomostowych rozwiązań infrastrukturalnych. Oczywiście **należy działać na rzecz tworzenia takich**

powiązań w obszarze sieci transportowych i przesyłowych jednakże punktem wyjścia jest obecny i projektowany stan rzeczy w tym zakresie. Zobaczmy bliżej, jak wygląda to w zakresie powiązań drogowych.

Doceniając znaczenie sprawnych powiązań transeuropejskich wiążących przede wszystkim ukształtowaną sieć transportową Zachodniej Europy z obszarami postkomunistycznymi (wchodzącymi w ścisłą gospodarczą kooperację z resztą kontynentu, na II Paneuropejskiej Konferencji Transportowej na Krecie w 1994 roku wytyczono łączące kontynent korytarze. Po uzupełnieniu ich listy i przebiegu na III Konferencji w Helsinkach ustalono sieć takich połączeń przedstawioną na rys. 5.



Rys. 6. Przebieg korytarzy transportowych na terenie Polski (Źródło: GDDKiA, Strategia Rozwoju I Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego, III Etap, Warszawa 2007)

Z interesującego nas punktu widzenia ważne jest, że aż 7 z dziesięciu korytarzy przecina Europę Środkową (tę z rys. 2.). Są to korytarze:

- Helsinki – Tallinn – Ryga – Kowno i Kłajpeda – Warszawa i Gdańsk (Via Baltica) z wariantem drogowo-kolejowym do Lubeki
- Berlin – Poznań – Warszawa – Brześć – Mińsk – Smoleńsk – Moskwa – Niżny Nowogród
- Bruksela – Akwizgran – Kolonia – Drezno – Wrocław – Katowice – Kraków – Lwów – Kijów z wariantem Berlin – Wrocław
- Drezno – Praga – Wiedeń – Bratysława – Budapeszt – Bukareszt – Sofia – Istambuł (z wariantami)
- Wenecja – Lwów (z wariantami)
- Gdańsk – Katowice – Żilina / Brno
- Dunaj

Z polskiego punktu widzenia znaczenie mają korytarze przebiegające przez polskie terytorium zaznaczone na mapie z rys. 6. Jest na niej uwzględniony dodatkowy korytarz – Korytarz Środkowoeuropejski, o którym niżej. Widać z tej mapy, że na Dolnym Śląsku i w jego bezpośrednim otoczeniu powstaje interesujące zagęszczenie ważnych dla Europy szlaków transportowych, które stwarza duże szanse dla rozwoju gospodarczego (ale też dla towarzyszącemu przepływowi towarów przepływu dóbr niematerialnych). Jednakże radość płynącą z takiego stanu rzeczy znacznie zmniejsza przedstawiony na mapce z rys. 7. Rzeczywisty stan rzeczy po 17 latach realizacji programu transportowej integracji Europy. Widać, że nie tylko Polska opóźnia cały ten proces ale też robi wiele, żeby z roli tranzytowej być wyeliminowaną (połączenia Ukrainy z Europą Zachodnią będą biegły niebawem południowym szlakiem poprzez korytarz V). W tej sytuacji na ponury żart zakrawa, że w ramach polskiej prezydencji w Unii Europejskiej 20 lipca ub. r. w Warszawie odbyła się konferencja na temat **Ponownego ożywienia Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T: w kierunku zrównoważonej polityki transportowej UE²**.

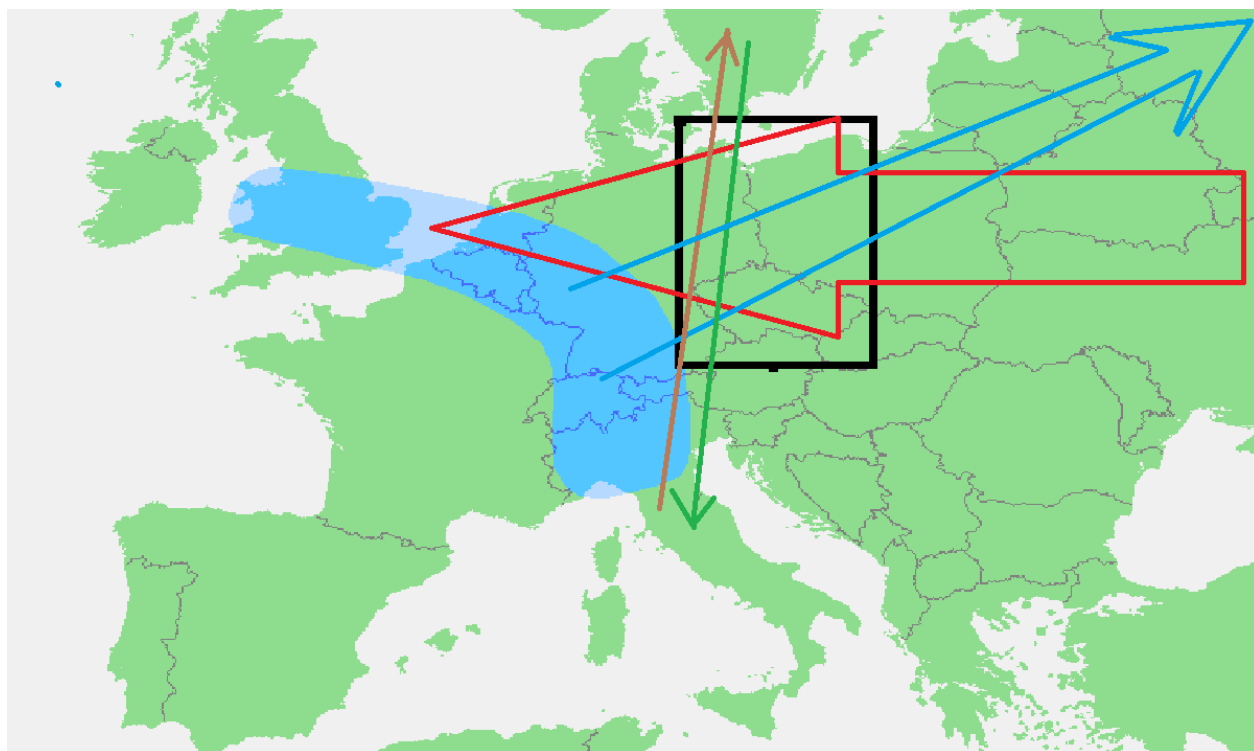
² TEN-T to Agencja Wykonawcza ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej, wyspecjalizowana agencja Komisji Europejskiej.



Rys. 6. Rzeczywista rola łącznikowa polskich odcinków europejskich korytarzy transportowych (Źródło: Google Maps)

Na tym tle warto rozpatrzyć międzyregionalną inicjatywę dotyczącą realizacji Środkowo-Europejskiego Korytarza Transportowego, którego utworzenie postulują położone wzdłuż niego samorządy regionalne Szwecji, Polski, Czech, Słowacji i Austrii. Inicjatywę tę wspierają też rządy państw, a przynajmniej te ich resorty, które zdają sobie sprawę z ich istnienia (W Polsce jest to Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, które przedstawiało tę inicjatywę na międzynarodowej konferencji w Lizbonie w 2006 roku). Idea nawiązuje do oczywistego, znanych od epoki kamiennej, walorów transportowych doliny Odry i Brama Morawskiej. W maksymalnym wariancie obejmuje ona synergiczne wykorzystanie możliwości transportu drogowego, kolejowego i rzeczno. Byłby on naturalną konkurencją lub uzupełnieniem dla dwóch innych powiązań Skandynawii z południem Europy – Korytarzem VI i (nieuwzględnianym wśród korytarzy ale rzeczywiście funkcjonującym) połączeniem przebiegającym przez bliskie otoczenie Berlina (i korzystające z jego układu obwodnicowego) i dalej – przez Pragę do Wiednia. Biorąc pod uwagę istnienie tego połączenia oraz niemrawość polskich inwestycji infrastrukturalnych pozwolę sobie na sceptycyzm co do możliwości realizacji projektu CETC mimo jego niewątpliwych merytorycznych walorów³. Dodam, że realizacji CETC nie przewidują plany europejskiej sieci transportowej przygotowane przez TEN-T w perspektywie roku 2030 (za to widoczna w nich jest znacząca rola korytarza berlińskiego!).

³ CETC jest od konkurencyjnych rozwiązań krótszy i lepiej niż Korytarz V ekonomicznie uzasadniony.



Rys. 8. Środek Europy a Europejski Banan rozwoju (Źródło: Wikipedia + dodatek własny)

Biorąc pod uwagę wyraźny niedorozwój powiązań Północ – Południe w rejonie Środka Europy w funkcjach tranzytowych dominującą rolę odgrywają połączenia równoleżnikowe. Mają one funkcjonalny związek z dotychczasowym rozwojem kontynentu, który w jej środkowo – zachodniej części uformował obszar intensywnego wzrostu (Europejski banan, Blue Banana etc.) zaznaczony na niebiesko na rys. 8. W tej tradycyjnej wersji wschód Europy (czyli tak czy inaczej spostrzegana Rosja) widziany jest z kolei jako atrakcyjne źródło surowców potrzebnych w „Błękitnym Bananie” i odbiorca liczącej się ilości produktów w nim wytwarzanych. Środek kontynentu jest widziany jako właśnie strefa tranzytowa, w której najważniejszą sprawą jest zapewnienie bezpieczeństwa i ciągłości transportu. Nacisk na rolę tranzytową wzmacniać będzie taki, generalnie niekorzystny dla nas ogląd. **Dlatego dyskurs musi być wzbogacony o inne elementy kładące nacisk na strukturalną rolę Środka Europy w europejskiej konstrukcji.**

W literaturze spotkać można przeróżne warianty projektowanych dodatkowych bananów (w tym środkowo-europejskiego) ale mają one życzeniowy charakter i jak dotąd nic nie wskazuje, by ich realizacja była możliwa w bliskiej przyszłości (nawet jeśli pominąć kryzys i przesuwanie się intensywnego rozwoju do obszarów dalekich od Europy). Oczywiście można i należy czynić starania w tym kierunku, ale jakiegokolwiek sensowne kroki musiałyby **zacząć się od tworzenia sieci infrastrukturalnych i kooperacyjnych powiązań choćby w przybliżeniu tak gęstych jak te, które spajają Europę Zachodnią** (czy też Środkowo-Zachodnią). Być **może najbliższym odpowiednikiem zachodnioeuropejskiego banana byłby układ łączący Berlin, Saksonię, Północne Czechy oraz górny i Dolny Śląsk, który ma czytelną infrastrukturalną oś w postaci autostrady A-4/A-12 (wraz z liniami kolejowymi o dobrym standardzie), jednak**

aktywizacja tej osi wymagałaby znacznego nasilenia działań inwestycyjnych z udziałem najsilniejszego partnera (tzn. kapitału niemieckiego), co może budzić wątpliwości i obawy.

Reasumując. Rozpatrzyliśmy kwestię połączeń drogowych biegnących przez obszar środkowoeuropejski. Ich urzeczywistnienie w oczywisty sposób poprawiłoby pozycję regionów z tego obszaru pod względem szans rozwoju (i roli odgrywanej wśród regionów europejskich). Tymczasem nic tu nie dzieje się automatycznie. **Potrzebna jest uporczywa działalność inwestycyjna z braku której funkcje łącznikowe przejmą inne regiony.**

To samo jest oczywiście prawdą w stosunku do wszystkich innych powiązań sieciowych (kolej, drogi wodne, gazociągi, linie energetyczne). Polska polityka w tym zakresie doprowadziła do zaprzepaszczenia wielu szans. Inwestycyjne prosperity z minionych dekad ulegnie ograniczeniu w kolejnych, kryzysowych latach.

Niemniej, konieczne jest lobbowanie za **rozwojem tranzytowej infrastruktury w naszym regionie i w jego sąsiedztwie (z zabezpieczeniem odpowiedniego do niej dostępu.** Przykładem negatywnym może być rozwiązywanie korytarza transportowego przez Worek Żytawski dla połączenia Praga – Berlin z zupełnym zignorowaniem Dolnośląskiego punktu widzenia.

Posiadanie gotowych projektów i rozwiniętych koncepcji może dać istotny impuls rozwojowy w chwili pojawienia się dobrej koniunktury dla inwestycji infrastrukturalnych (nie jest to nawet wykluczone w czasie kryzysu. Klasyczna szkoła spod znaku wychodzenia z Wielkiego Kryzysu w latach 30. XX wieku za pomocą robót publicznych w wielkiej skali może jeszcze dojść do głosu).

Praca nad takimi projektami może mieć też istotne znaczenie dla konstrukcji sieci współpracy w obszarze środkowoeuropejskim, co będzie miało znaczenie dla pozycji Dolnego Śląska (ale też dla skuteczniejszego rozwiązywania drobniejszych problemów). Również dla budowy zrównoważonego układu politycznego w tym obszarze.

Ograniczenie dyskursu o rozwoju Środka Europy do kwestii tranzytowych nieuchronnie spycha go na pozycję peryferii procesów rozwojowych. Już choćby z tego względu trzeba zastanowić się nad innymi funkcjami Środka Europy.

4. Potencjał Środka Europy. Berlińska dominanta

Kolejne pytanie dotyczy już nie tyle określenia roli Europy Środkowej patrząc od strony jej otoczenia, ale próba jej zdefiniowania od środka, wychodząc od potencjału obszaru i kształtujących go powiązań. Nie będę dokładnie analizował potencjału obszaru. Jakies wyobrażenie o nim daje poniższe zestawienie najważniejszych ośrodków miejskich (Tabela 1).

Same dane demograficzne oczywiście nie mówią wiele o gospodarczym, organizacyjnym, intelektualnym kapitale obszaru. Nie ma co się zresztą nad nim rozwodzić. Warto tylko powiedzieć, że **leży w nim 5 (lub 6, jeśli dodać Budapeszt) stolic państw Unii Europejskiej (Berlin, Warszawa, Praga, Budapeszt, Wiedeń i Bratysława)** co daje znaczny potencjał organizacyjny (struktury wykonawcze państw mogą działać na rzecz integracji, choć z różnych powodów tego nie czynią). Również duży jest potencjał intelektualny, jeśli weźmie się pod uwagę ilość i jakość ośrodków naukowych działających w wymienionych w tabeli ośrodkach. Żeby oddać sprawiedliwość rzeczywistemu układowi sił trzeba jednak zwrócić uwagę na **przeważającą rolę Berlina**, który jest nie tylko największym i najsilniejszym centrum opisywanego obszaru (por, tab. 1), ale jest też stolicą państwa o najsilniejszej gospodarce i największej politycznej roli⁴.

Jednakże znowu pozostaje otwarte pytanie o skuteczne struktury współpracy, które mogłyby wzmocnić efekty synergii w obszarze Środka Europy. Jedyna międzypaństwowa inicjatywa w tym obszarze, Grupa Wyszehradzka nie sprawia wrażenia szczególnie aktywnej (choć w chwili obecnej, trudnej sytuacji Węgier i zmasowanego na nie ataku mogłaby, a i powinna pokazać swoje istnienie). Od stycznia przewodnictwo w niej przejęła Polska, ale – w przeciwieństwie do celebrowanego prezydowania UE – nie słychać niczego na ten temat. Pytanie, czy nie warto uzupełnić działania tej **grupy inicjatywą spotkań regionów Środka Europy, a może związania trwałej ich organizacji?** Pewna ilość międzyregionalnych struktur istnieje i są one ważne przynajmniej jako fora uzgadniania opinii i jako potencjalne grupy wspólnego uzgadniania i lobbowania pewnych spraw na forum Europy (a i państw, do których regiony należą). Tego typu fora są dobrą platformą wymiany doświadczeń i inicjowania konkretnych, wieloregionalnych przedsięwzięć. Ze względu na swoje położenie, rangę i doświadczenie, **Dolny Śląsk mógłby odegrać ważną rolę w procesie tworzenia, jak i w funkcjonowaniu takiej organizacji**⁵.

Tabela 1. Ośrodki miejskie Środka Europy

Miasto	Ludność	Aglomeracja
--------	---------	-------------

⁴ Zwłaszcza w obecnej chwili można powiedzieć, że rola Niemiec i jego stolicy w UE wzrosła do tego stopnia, że w praktyce cała Europa sprowadzona została do roli poddanej dominacji Niemiec Mitteleuropy z koncepcji artykułowanych w 1915 r. (P. par. 1).

⁵ Pomysł jest na tyle naturalny, że jest tylko kwestią czasu jego „odkrycie” przez innych. Wówczas nie dziwnym się, jeśli zrealizowany będzie pod egidą Berlina a nam przypadnie jedynie rola doproszonych do uczestnictwa. Partnerstwo Odry (p. § 5) może być tu dobrym przykładem. W 1991 roku powstała we Wrocławiu idea Międzyregionalnej Agencji Dorzecza Odry, która nawet rozpoczęła działalność, mogącej być osią kondensacji takiego partnerstwa. Niestety, wrocławska inicjatywa została zarzucona, pozostawiając pole działania dla zachodnich sąsiadów.

Berlin	3 500	4 200-5500
Katowice	310	2200-3500 (Konurbacja Śląska)
Warszawa	1 700	2600
Wiedeń	1700	2400
Budapeszt	1700	2600
Praga	1200	1300-1500
Kraków	760	1000-1400
Łódź	740	1150
Wrocław	630	1000
Poznań	550	800-1000
Drezno	530	
Lipsk	530	
Gdańsk	460	1000
Bratysława	450	
Szczecin	400	
Brno	400	
Chemnitz	250	
Magdeburg	230	
Halle	230	
Rostock	200	
Wałbrzych	120	260 (Aglom. Sowiogórska)
Gorzów Wlkp	120	
Zielona Góra	120	
Opole	120	
Legnica	100	270 (ZM)
Jelenia Góra	85	
Görlitz/Zgorzelec	85	

Uwaga. 1. Dane w tabeli zebrane za pośrednictwem kwerendy internetowej oddają jedynie rząd wielkości poszczególnych ośrodków. Dane niemal na pewno nie były ustalone wedle tej samej metodyki i w tym samym okresie. Można przyjąć, że Berlin i jego aglomeracja, podobnie jak Praga i konurbacja śląska są niedoszacowane, a aglomeracja warszawska przeszacowana... Niemniej nawet tak niedoskonałe dane są wystarczające dla dalszych wniosków.

2. W tabeli nadreprezentowane są miasta Dolnego Śląska, co usprawiedliwione jest tematem opracowania.

Poza polityczną kwestią koordynacji współpracy w obszarze Środka Europy, ewidentnym warunkiem koniecznym skutecznej współpracy jest odpowiedni rozwój infrastruktury, zwłaszcza transportowej służącej już nie potrzebom tranzytu ale wewnętrznym powiązań obszaru. Tymczasem cała ta struktura jest ciągle zbyt słabo rozwinięta (w porównaniu z obszarem Europy Zachodniej). Co ważniejsze, na kształcie jej sieci odbija się ciągle podział graniczny z XIX-wiecznej mapy Europy (w tym okresie, z późniejszymi korektami, przybierała ona obecną postać). Z tego względu, na obszarze Polski Zachodniej (i oczywiście Wschodnich Niemiec) czytelny jest berlińsko-centryzm sieci, a na pozostałym obszarze – ciągle rolę podstawowych węzłów infrastrukturalnych pełnią dawne stolice Imperium Habsburgów (Wiedeń, Budapeszt i Praga). Zresztą wszystkie te stolice zrobiły w minionych dziesięcioleciach dużo, żeby rolę taką nie tylko utrzymać ale i wzmocnić (jest to szczególnie wyraźne w przypadku Prago-centrycznego układu transportowego Republiki Czeskiej).

Z tego punktu widzenia, powiązania Dolnego Śląska pilnie domagają się korekty. Zbyt słabe jest powiązanie Wrocławia z Warszawą, kiepskie z pobliską Pragą. Dobrze jest jedynie z dwoma najsilniejszymi demograficznie (a potencjalnie również gospodarczo) centrami Środka Europy – Berlinem i Konurbacją Górnośląską (która ze względów strukturalnych nie może zrównoważyć siły grawitacyjnej Berlina). Niemniej powyższe spostrzeżenie raz jeszcze prowadzi do wniosku o tym, że układ Berlin – Zagłębie Miedziowe – Wrocław – Śląsk – Kraków może być interesująca ośią rozwojową, jakąś środkowo-europejską repliką zachodnioeuropejskiego Banana. Oczywiście ważne byłoby rozegranie korzystnej dla nas, centralnej pozycji Dolnego Śląska w tym układzie. Warto przypomnieć, że odcinek Wrocław – Kraków tego układu był kilka lat temu kreowany jako przyszły odpowiednik polskiej Silicon Valley. Projekt ten, chyba zaniechany, ale być może wart rewitalizacji, nosił nazwę Autostrada Wysokich Technologii (co eksponowało centralną w nim rolę autostrady A-4).

Sprawa berlińskiej dominacji w Środku Europy powraca ciągle w tych rozważaniach. Potencjał tego miasta jest zresztą rzeczywiście dużo większy niż jakiegokolwiek innego ośrodka i może być równoważony jedynie poprzez jakieś większe lub mniejsze koalicje (siłą rzeczy mniej spójne, a więc i mniej operatywne). Czy możliwy jest trwały układ równoważący – trudno powiedzieć (teoretycznie może to być silniej zintegrowany Śląsk, czy po prostu polska część rozpatrywanego układu – pod warunkiem, że byłaby ona należycie koordynowana przez naturalnego lidera – tzn. Warszawę. Na razie nic nie wskazuje na taki obrót spraw, a nawet przeciwnie – z warszawskiej perspektywy problemy Ściany Zachodniej są słabo rozpoznawane w przeciwieństwie do Ściany Wschodniej... Do tej sprawy jeszcze powrócimy w następnym paragrafie.

Żeby lepiej ukazać na czym polega problem rozpatrzmy najistotniejszy ze strategicznego punktu widzenia projekt budowy wielkiego międzynarodowego lotniska obsługującego Berlin (i jego szerokie otoczenie) – portu lotniczego Berlin-Brandenburg w Schoenefeld. W tabeli pokazano, jak planowany ruch pasażerski na tym lotnisku (27 mln rocznie w chwili rozpoczęcia, 50 mln po ewentualnej rozbudowie) przedstawia się na tle analogicznych danych o innych portach Środka Europy (dane z Internetu odnoszą się, na ogół, do roku 2005). Dla uzyskania dodatkowego odniesienia dodano największe porty świata, Europy i Niemiec.

Tabela 2. Porty lotnicze Środka Europy

Port	Liczba pasażerów
Atlanta	96
Heathrow	68
Frankfurt	52
Berlin-Brandenburg /50	27/50
Wiedeń Schwechat	19,7
Praga	11,6
Okęcie	9,3
Budapeszt	8,2
Kraków-Balice	3
Katowice-Pyrzowice	2,5
Gdańsk-Ławica	2,5
Lipsk/Halle	2,4
Drezno	1,8
Bratysława	1,7
Wrocław	1,7
Poznań-Ławica	1,5
Brno	0,5

(Źródło: Oprac. własne)

Dominacja budowanego portu, nawet w wersji minimalnej będzie jeszcze większa, jeśli weźmie się dodatkowo pod uwagę znacznie szerszą ofertę niż ma np. Okęcie. Po oddaniu do użytku nowego portu spadnie pozycja okolicznych lotnisk. Jest bardzo wątpliwe, czy mieszkańcy Polski Zachodniej będą korzystać z lotniska warszawskiego. Zresztą, budowniczowie BBI nie kryli od samego początku, że liczą na polską klientelę i że Okęcie uważają za swojego konkurenta (o innych polskich portach nie wspominali ze względu na rażącą dysproporcję skali)⁶. Również **rola lotniska wrocławskiego wymaga ponownego przeanalizowania** (myślę, że takie analizy już istnieją, choć nie są mi znane). Poza obsługą tanich linii, które być może porzucą BBI (obecnie korzystają one ze starego lotniska Schoenefeld, które przestanie działać z chwilą oddania BBI) sensowne zdaje się być połączenie Wrocławia z BBI odpowiednio częstymi lotami wahadłowymi.

⁶ Patrz www.tur-info.pl/p/ak_id,8436,,berlin,lotnisko,port_lotniczy,tegel,berlin_brandenburg_bbi,wroclaw,poznan.html

Lotnisko BBI, położone dogodnie dla Dolnego Śląska (na południowym wschodzie berlińskiej aglomeracji przy obwodnicy autostradowej) oddziaływać będzie na sytuację transportową naszego województwa. Władze BBI od samego początku podjęły starania o to, by plany budowy szybkich kolei w Niemczech rozszerzone zostały na połączenie Wrocław-Berlin⁷. Prawdopodobnie ich naciski doczekają się pozytywnej decyzji i takie połączenie (z przystankiem przy terminalu BBI) powstanie. W takim przypadku lotnisko berlińskie będzie osiągalne z Wrocławia w ciągu 2 godzin, lub nawet szybciej, jeśli wprowadzone będą regularne loty wahadłowe łączące BBI z lotniskiem wrocławskim. Oznaczać to będzie o wiele lepsze skomunikowanie województwa ze światem niż to jest obecnie.

Na zakończenie tego tematu dodam, że nawet bez połączenia szybką koleją BBI jest dla Dolnoślązaków dobrą ofertą jeśli weźmie się pod uwagę bardzo dobre drogowe połączenie (umożliwiające autokarowe połączenia z lotniskiem). System taki widziałem w północno-wschodnich stanach USA, gdzie jest sieć autobusowa sprawnie łącząca nowojorskie lotniska z większymi ośrodkami miejskimi.

5. Wpływ Berlina na rozwój Środka Europy

Przykład Schoenefeld pokazuje pewien mechanizm wpływu strategicznych decyzji dotyczących Berlina na sytuację w całym Środku Europy. Nawet, jeśli metropolia ta nie będzie formułowała strategii dotyczących rozwoju bliższego i dalszego zaplecza (choć nie widać powodów, dlaczego miałaby tego nie robić⁸), to **ze względu na skalę i rangę działań na własnym terenie, wpływać będzie na strategiczną sytuację innych podmiotów i całego omawianego obszaru**. Z kolei pełne wykorzystanie tworzonej możliwości wymagać będzie odpowiedniego dostosowania partnerów, co będzie realizowane krok po kroku przez zainteresowane podmioty (w sposób apolityczny czy przynajmniej pozbawiony politycznej ostentacji).

Jak się wydaje, z podobnym mechanizmem mamy do czynienia w kwestiach odrzańskich. Do II Wojny Światowej, węzeł berliński był kluczowy dla całego odrzańskiego systemu wodnego. To Berlin generował ¼ odrzańskich przewozów, które przebiegały głównie na trasach kończących się, lub zaczynających w tym mieście. Jasne jest, że odcięcie tak ważnej „ssąco-tłoczącej pompy” od **Odry**, która stała się rzeką graniczną odbił się niekorzystnie na całym tym systemie (choć teza, że był to główny powód jego niemal kompletnej dewastacji byłaby przesadna). Z chwilą, gdy po zjednoczeniu Niemiec Berlin stał się

⁷ Tamże.

⁸ Tylko w latach 1990-91 powstało w Berlinie 5 rozpracowanych koncepcji rozwoju pogranicza polsko-niemieckiego (z których największy rozgłos zyskał tzw. Plan Stolpego), p. M. Guz-Vetter, Polsko-niemieckie pogranicze. Szanse i zagrożenia w perspektywie przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa 2002, s. 14nn. Żaden z projektów nie został poddany merytorycznej dyskusji po polskiej stronie, a nawet nie zostały one oficjalnie przetłumaczone na polski! W kolejnych latach podobny los spotkał kolejne niemieckie koncepcje. W tej sytuacji nie dziwi jednostronne działanie i stawianie polskich partnerów przed faktami dokonanymi...

jednolitym, dużym podmiotem na środkowo-europejskiej scenie, a na dodatek, po wejściu Polski do Unii Europejskiej, gdy całe Dorzecze Odry stała się częścią tego samego obszaru gospodarczego, Berlin zaczął stopniowo wracać do swojej roli najważniejszego miasta Dorzecza. Oczywiście, w zmienionej sytuacji gospodarczej (zmniejszenie roli Górnego Śląska i zanik energetycznej funkcji węgla), jak też przy minimalnych możliwościach żeglugowych na Odrze, zapotrzebowanie na rzeczny transport towarowy spadło niemal do zera⁹. Oczywiście może ono ponownie pojawić się przy jakichś zmianach koniunktury i uwarunkowań. Wówczas pojawi się **zainteresowanie Berlina wykorzystaniem żeglugowym rzeki** (a może i budową połączenia rzeczno DOL – Dunaj-Odra-Łaba, z którym od lat opowiadają się Czeši)¹⁰. W chwili obecnej widoczne jest, i nasila się zapotrzebowanie dla **turystycznej i rekreacyjnej żeglugi**. To zapotrzebowanie zaczęło wymuszać budowę infrastruktury turystycznej na rzece (ciągnąc dobrze usytuowanych i nieźle funkcjonujących marin sięga już Ścinawy i Ujazdu) i wzmacnia zainteresowanie gmin i podmiotów gospodarczych efektami jej wykorzystania. Powoduje to zresztą interesującą zmianę społecznego nastawienia do problemów odrzańskich, co stwarza szanse dla przygotowania i promowania projektów dalej idących.

W chwili obecnej najbardziej widocznym wyrazem berlińskiego zainteresowania problemami odrzańskimi jest Partnerstwo Odry. Jego motorem są rząd landu Brandenburgia i senat Berlina (a uczestnikami, oprócz tych dwóch landów: Meklemburgia, Saksonia, Pomorze Zachodnie, Wielkopolska, Ziemia Lubuska i Dolny Śląsk. Koncentruje się ono na „miękkich” programach stymulujących sąsiedzkie relacje i sprawy infrastrukturalne są w jego działaniach obecne jedynie marginalnie. Niemniej jest to ważna potencjalna struktura współpracy. Fakt, że sama inicjatywa (a zwłaszcza jej odrzańska etykieta¹¹) zostały oddane w niemieckie ręce jest wyraźnym błędem zaniechania polskiej strony (p. przypis 5).

Uwzględnienie **wpływu czynnika berlińskiego** może też silnie wpłynąć na **turystyczne wykorzystanie Sudetów**. Były one, do końca II Wojny Światowej naturalnym zapleczem rekreacyjnym stolicy Niemiec (powiązanym z nią sprawną i efektywną siecią powiązań kolejowych). Również w czasach komunistycznych polskie Sudety były uprzywilejowanym miejscem niemieckiego (w tym berlińskiego) wypoczynku. Tu mogły się spotykać ze sobą rozdzielone granicą państw i systemów niemieckie rodziny. Ze względu na te tradycje jak i na swój potencjał, aglomeracja berlińska jest oczywistym głównym

⁹ Jeszcze przed dziesięciu laty wiedziałem o możliwości zawarcia przez Berlin kontraktu na duże dostawy śląskiego węgla dla swoich elektrowni. Warunkiem było dowiezienie go rzeką ze względu na przeciążenie innych systemów transportowych. Jedyną możliwość jaką wówczas wymyślono było transportowanie węgla do Szczecina i tam ładowanie go na barki. Środkowy odcinek Odry absolutnie nie nadawał się do żeglugi. Nie wiem, jakie były dalsze losy opisywanego kontraktu.

¹⁰ Oczywiście, w takiej sytuacji Niemcy będą rozpatrywali różne warianty i wybór ostatecznego nie będzie dyktowany polskimi interesami. Dla przykładu, w dyskusjach na temat Odry pojawia się od czasu do czasu pomysł zastąpienia żeglugi rzeką w jej dolnym odcinku (co bardzo przeszkadza polskim ekologom i bywa trudne ze względu na zaniedbania w utrzymaniu szlaku wodnego) zastąpić pływaniem po lateralnym kanale omijającym łączącym Berlin z Zalewem całkowicie poza polskim terytorium (polska kontrola i polskimi interesami – w tym interesem portów w Szczecinie i Świnoujściu).

¹¹ Jest to gotowa struktura do dyskusowania problemów zagospodarowania Dorzecza Odry i jest tylko kwestią czasu, zajęcie się przez nią i taką problematyką.

źródłem potencjalnych użytkowników turystycznej infrastruktury w Sudetach¹². Można być pewnym, że ewentualne silniejsze zainteresowanie Berlina doprowadzi do dostosowania sieci drogowej i kolejowej, choć oczywiście mamy tu do czynienia z ewidentnym sprzężeniem zwrotnym.

Stajemy tu przed **problemem naszego stosunku do naszkicowanego mechanizmu rozwoju**. Nie ulega wątpliwości, że wszędzie tam, gdzie interes Dolnego Śląska zbieżny będzie z interesami Berlina, zagranie „berlińską kartą” może znakomicie pomóc w realizacji korzystnych dla nas przedsięwzięć. Jednakże do tego potrzebne jest dobre rozeznanie własnych interesów, dobre „rozczytanie” interesów partnera i uzgodnienie ich z naszymi, twarde negocjacje dla zabezpieczenia własnej pozycji i konsekwencja w działaniach realizacyjnych. Dodatkowo należy w sposób ciągły kontrolować, czy zbieżność interesów jest ciągle aktualna i czy przypadkiem nie tracimy swojej podmiotowości podporządkowując się cudzej woli i cudzej racji stanu.

W wielu znanych mi sytuacjach nie występuje żaden z tych czynników. Przykładem, znanym mi z autopsji, jest problem przejścia przez Worek Żytawski autostradowego połączenia niemieckiego i czeskiego systemu autostradowego. Da ono Berlinowi dodatkowe, omijające Drezno połączenie z Pragą, poprawi połączenie z północnymi Czechami, a w przyszłości – poprawi połączenie z Wiedniem. Polska obstrukcja nie pozwalała zrealizować tego połączenia (motywacją była jego konkurencyjność do trasy A-3, zresztą też nie realizowanej). W roku 2001 udało się znaleźć wariant rozwiązania korzystny dla Dolnego Śląska (połączenie budowy tranzytowego przejścia z modernizacją rozwiązań drogowych w Worku Żytawskim, wjazd z autostrady na Drogę Śródsudecką...). Co więcej, w oparciu o to rozwiązanie można było złożyć ofertę utworzenia **strefy gospodarczej Bogatynia – Zittau – Hradek**¹³ będącą ważną przyszłościową alternatywa dla rozwoju tego obszaru po zaprzestaniu eksploatacji węgla brunatnego. Taki kształt porozumienia został wynegocjowany z niemieckimi i czeskimi partnerami na regionalnym poziomie. Niestety, przeniesienie dalszego ciągu negocjacji do Warszawy doprowadziło do powrotu polityki obstrukcji, zastąpionej przez kolejny rząd pełną uległością wobec Niemiec. Ostatecznie podpisane porozumienie zupełnie ignoruje dolnośląskie interesy (inna rzecz, że nadal nie jest ono realizowane).

Otwarte jest pytanie, czy działa (będzie działał) mechanizm odwrotny? Chodzi o **blokowanie przez Berlin rozwiązań dla niego niekorzystnych** lub konkurencyjnych. Papierkiem lakmusowym może tu być sprawa CETC (p. §2).

Pytaniem zasadniczym staje się nasz stosunek do tak rysującej się roli berlińskiego centrum dla rozwoju Europy Środkowej. Jak wykorzystać płynące stąd szanse, unikając niebezpieczeństwa powstania trwałej i systemowej zależności od strategicznych celów i działań niemieckiej stolicy? Innymi słowy, jak nie dopuścić do utworzenia Mitteleuropy zgodnej z dawnymi koncepcjami (choć realizowanej w zmienionych

¹² Potencjał Sudetów wskazuje na ich znaczenie przede wszystkim dla krótkich form pobytu (turystyka weekendowa) oraz form wypoczynku dalekich od sportowego wyczynu (uzdrowiska, geriatrya, ale też różnego rodzaju spotkania i konferencje).

¹³ Ideę tę warto realizować nawet w oderwaniu od pierwotnego projektu drogowego. Zbieg trzech granic daje interesujące możliwości prowadzenia biznesu (pomimo ujednolicania warunków jego funkcjonowania w całej UE).

warunkach i odmiennymi środkami)? Na pewno odpowiedzią nie jest nerwowe unikanie tematu ani też całkowite podporządkowanie się dominującej tendencji. Dodatkowo, formułując odpowiedź na tak postawione pytanie trzeba pamiętać o silnym emocjonalnym zabarwieniu całej tej problematyki. Już sama realistyczna diagnoza powoduje nerwowe reakcje, czego wielokrotnie doświadczałem jako marszałek województwa dolnośląskiego¹⁴ graniczące z oskarżeniem o zdradę polskiej racji stanu. Problemowi temu warto więc poświęcić nieco uwagi na zakończenie opracowania.

6. Równoważenie berlińskiej dominacji?

Sprawa nie jest łatwa. Jednakże można sformułować kilka prostych zasad, które przeciwdziałać będą nadmiernemu wzmacnianiu berlińskiej dominacji. Wszystkie one idą w kierunku przeciwdziałania powstawaniu nastawienia klientelistycznego a **układania relacji na możliwie partnerskich zasadach**.

Przede wszystkim, podejmowana współpraca dla realizacji ważnych strategicznie celów powinna dotyczyć **sytuacji osiągnięcia obustronnych korzyści**. Realizacja celów Berlina bez zabezpieczenia własnych interesów jest bez sensu, sytuacja odwrotna jest zaś niebezpieczna, gdyż otwiera pole dla negocjacji „coś za coś”. Dysproporcja sił nie jest dobrą podstawą dla tego rodzaju wymiany. Z tego punktu widzenia szczególne znaczenie mają obszary, w których potencjalni współpracownicy mają komplementarne możliwości. Warto dokonać ich inwentaryzacji.

Każdy projekt realizowany w logice „gry kartą berlińską” powinien być możliwie **dobrze zdefiniowany** pod względem oczekiwanych efektów i (zawitego!) terminu realizacji. Tak więc przyjmować należy zadaniowy a nie strukturalny punkt widzenia.

Konieczne jest podejmowanie działań w **różnych konfiguracjach i pod zmiennym przywództwem**. W szczególności, Dolny Śląsk powinien proponować takie działania i brać na siebie odpowiedzialność za ich przeprowadzenie.

Ostatni punkt podkreśla rzecz akcentowaną w różnych punktach tego opracowania – **rolę inicjatywy strategicznej i woli przywództwa** (na miarę możliwości) z dolnośląskiej strony. W przeróżnych opracowaniach strategicznych (od Sun Tzu i Clausevitza do współczesnych analityków) podkreśla się rolę inicjatywy strategicznej w walce, zwłaszcza w sytuacji strony słabszej. W takim wypadku właśnie inicjatywa jest czymś, co może, w pewnej mierze, zniwelować różnicę potencjału. Wprawdzie relacji z

¹⁴ W cennej dla tej problematyki publikacji, W. Kazaneckiego (Przyszłość Dolnego Śląska w Europie i jego najważniejsze ośrodki, Europa Quo Vadis?, Wrocław 2011) znalazło się zdanie: „Oddziaływanie to [oddziaływane Berlina wynikające z historycznych uwarunkowań] jest nadal obecne, widoczne i będzie wywierało wpływ na rozwój Dolnego Śląska w nadchodzących latach, podczas kiedy Berlin odzyskuje „miejsce, które powinien mieć w geopolityce światowej (...)”. Ta, trudna do zakwestionowania, opinia zyskała bardzo niepochlebne komentarze.

Berlinem nie należy traktować jako wrogich (tym bardziej – wojennych) Niemiec, przynajmniej w tym paragrafie widzimy je jako rodzaj gry o sumie, wprawdzie niezerowej ale takiej, w której jednak warto starać się o sukces... Dlatego warto przejawiać inicjatywę w różnych międzyregionalnych kwestiach ważnych dla naszego województwa i grupować wokół nich potencjalnych sojuszników. Poniżej podaję przykłady kilku tego rodzaju inicjatyw. Nawet, jeśli ich pełna realizacja przekracza możliwości regionu (i jego partnerów), to już samo podjęcie tematów i przeprowadzenia wstępnych, jeszcze niskokosztowych, ich faz ma duże znaczenie. W najgorszym wypadku pozwoli szybko je wznowić w przypadku zmiany koniunktury.

Kilka przykładów obszarów współdziałania:

- CETC – program zainicjowany przez regiony położone w postulowanym Środkowo-Europejskim Korytarzu (p. § 3). Była o niej mowa w kilku punktach tego opracowania.
- Strategia Polski Zachodniej – program w realizacji (trochę szkoda, że koordynację oddano do woj. Zachodniopomorskiego)
- Odra i Nadodrze – cały splot problemów mogących być przedmiotem jednego mega-projektu lub kilku bardziej wyspecjalizowanych (oczywiście obie te możliwości nie wykluczają się). Temat łączący regiony Wschodnich Niemiec, Polski, Północnych Czech, a w przypadku poszerzenia o DOL (połączenie Dunaj – Odra – Łąba) również regionów zainteresowanych takim położeniem (10 lat temu silne zainteresowanie zgłaszał Wiedeń).
- Zagospodarowanie zlewni rzek granicznych i transgranicznych (są to fragmenty poprzedniego punktu). W grę wchodzi rzeki o szczególnych walorach (Barycz wspólna dla Dolnego Śląska i Wielkopolski), tworzące potencjalne zagrożenia (Nysa Kłodzka i Łużycka, Scinawka) itd.
- Autostrada Wysokich Technologii (i inne koalicje zawiązywane wokół szlaków transportowych – ich realizacji i wykorzystania...).
- Strefa ekonomiczna Bogatynia – Zittau – Hradec (i szerzej – plany rozwojowe Worka Żytauńskiego i terenów przyległych)¹⁵.
- Europejski Region Miedziowy – koncepcja rozszerzenia procesów integracyjnych w Zagłębiu Miedziowym na tereny w Saksonii objęte operacjami KGHM Polska Miedź SA (rejon Weisswasser)

¹⁵ Nie wymieniam w tekście ważnej kwestii integracji Zgorzelca i Goerlitz. Jest to jedyny na granicy polsko-niemieckiej przypadek reintegracji organizmów miejskich o porównywalnym potencjale. Problem rozwiązywany jest na innym poziomie (kooperacji gmin) ale warto go monitorować, promować itd. Może on stać się dobrym przykładem niezłych praktyk i przyczyniać się do budowy interesującego obrazu regionu i jego mieszkańców.

- Program zagospodarowania Sudetów (nie do ugryzienia bez współpracy z czeskimi partnerami) z programami szczegółowymi i odpryskowymi (m.in. Droga Śródsudecka, rozwój Kotliny Kłodzkiej, trans graniczne połączenia regionalne)
- Integracja dolnośląskich niemieckich i czeskich systemów przesyłu gazu i energii. (Energetyka zdaje się kopalnią interesujących i ważnych problemów; dyskutowane są one na corocznych polsko-niemieckich spotkaniach w saksońskim Marienthal k. Ostritz). Temat pomijam z powodu niskich własnych kompetencji.
- Forum bądź organizacja regionów Środka Europy. Wysunięcie takiego projektu u nas i przyciągnięcie do niego znaczących partnerów (poza Berlinem) może tę inicjatywę uchronić przed berlińską dominacją (dość naturalną, ale mało interesującą – chyba nawet dla Berlina).

Nie jest to oczywiście pełna lista, a jedynie garść przykładów inicjatyw które już się toczą lub które bywały przedmiotem poważnej dyskusji i mogą być szybko podjęte. Jest to tylko kwestia woli działania w ich zakresie oraz zaakceptowania