



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



DOLNY
ŚLĄSK

DWVG
Dolnośląska Agencja Współpracy Gospodarczej

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



**DOLNY ŚLĄSK W SFERZE (SIECI) MAKROREGIONALNEJ I GLOBALNEJ.
ANALIZA SPÓJNOŚCI ZEWNĘTRZNEJ, PRZESTRZENNEJ I GOSPODARCZEJ REGIONU**

Analiza współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach projektu „Analizy, badania i prognozy na rzecz Strategii Województwa Dolnośląskiego” [POKL.08.01.04-02-003/08]

Autorzy:

prof. dr hab. Adam Pawłowski

dr Artur Tworek

mgr Anna Łach

Grudzień, 2010

Spis treści

Wstęp	2
1. Podstawowe pojęcia	3
1.1 Region i makroregion	3
1.2 Pojęcie sieci	4
1.3 Zakres pojęcia integracji	5
2. Założenia i cel raportu	6
3. Część empiryczna	8
3.1 Umowy podmiotów dolnośląskich o współpracy z podmiotami zagranicznymi	8
3.2 Umowy podmiotów dolnośląskich o współpracy z podmiotami polskimi	28
3.3 Wymiana szkolna	30
3.3.1 Udział uczniów w wymianach	31
3.3.2 Kierunki wymiany szkolnej.....	37
3.4 Wymiana sportowa	52
3.5 Sieć komunikacyjna	57
3.5.1 Transport kolejowy.....	58
3.5.2 Transport lotniczy.....	86
3.5.3 Transport wodny	93
3.5.4 Podsumowanie	95
4. Wnioski	99
Aneks	102
Bibliografia	131
Wykaz tabel	132
Wykaz ilustracji	132
Wykaz wykresów	133

Wstęp

Zmiany, jakie w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej przyniósł rok 1989, porównać można z wielkimi przełomami historycznymi. Ich skutki widoczne są między innymi w następujących obszarach:

- polityki (odejście od pozornej wielopartyjności, a *de facto* systemu jednopartyjnego, na rzecz prawdziwej demokracji parlamentarnej),
- gospodarki (porzucenia systemu centralnego planowania i wprowadzenie zasad gospodarki rynkowej, opartej na kapitale prywatnym),
- kultury (znaczne ograniczenie mecenatu państwa nad instytucjami kultury, zmniejszenie wsparcia dla tzw. kultury wysokiej na rzecz kultury masowej),
- komunikacji społecznej (likwidacja cenzury, rozwój mediów wolnych od kontroli państwa, komercjalizacja działalności medialnej i ucieczka od realizacji celów misyjnych),
- współpracy międzynarodowej (likwidacja RWPG, likwidacja Układu Warszawskiego, wejście do NATO i Unii Europejskiej).

Szczególnym, aczkolwiek mniej widocznym, obszarem zmian okazała się szeroko rozumiana komunikacja obejmująca swobodną wymianę osób, dóbr materialnych i informacji na w skali ogólnoeuropejskiej. Procesowi temu towarzyszyła daleko idąca emancypacja jednostek administracyjno-terytorialnych na poziomie regionalnym. Zjawisko to ma wiele wymiarów. Z punktu widzenia obywateli Rzeczypospolitej, a zarazem Unii Europejskiej, najbardziej zauważalne okazało się zniesienie kontroli granicznych i pełne otwarcie przestrzeni europejskiej dla ruchu osobowego. Można więc powiedzieć, że odtworzona, a w części – stworzona, została sieć wymiany ludzi i idei w wymiarze transgranicznym. Warto bowiem dodać, że do wybuchu drugiej wojny światowej sieć taka istniała i rozwijała się, oczywiście w ramach ówczesnego międzynarodowego porządku prawnego.

Wymiar indywidualnej swobody przemieszczania się jest istotny z punktu widzenia interesu społecznego, ponieważ przekłada się w naturalny sposób na rozwój twórczego i innowacyjnego myślenia, otwartość, tolerancję itd. Są to elementy konstytutywne

społeczeństwa obywatelskiego w wymiarze politycznym, a zarazem społeczeństwa wiedzy w wymiarze ekonomiczno-cywilizacyjnym, wyznaczające jego podstawowe standardy i priorytety. Uczniowie i nauczyciele uczestniczący w wymianach mogą dzięki temu dostrzec słabe i mocne strony rozwiązań stosowanych w ich macierzystych jednostkach, ocenić je, poddać procesowi doskonalenia. Podobnie urzędnicy państwowi i samorządowi, ludzie kultury i sportu mają szansę poznać i zaadaptować do polskich warunków wzory dobrych praktyk w obszarach ich działalności.

Niniejsze opracowanie ma strukturę dwuczęściową. W części teoretycznej zdefiniowane zostały pojęcia sieci i „usieciowienia” regionu w kontekście integracji europejskiej (Rozdz. 1.). Części empiryczna (Rozdz. 3.) miała na celu stworzenie solidnej bazy faktograficznej, a następnie sformułowanie na jej podstawie konkretnego i wiarygodnego, a przy tym uogólniającego opisu stopnia i charakteru usieciowienia regionu dolnośląskiego w szeroko rozumianym (politycznie, geograficznie, społecznie) kontekście polskim i europejskim.

1. Podstawowe pojęcia

1.1 Region i makroregion

Słownik Języka Polskiego definiuje region jako „*wydzielony, stosunkowo jednorodny obszar odróżniający się od terenów przyległych określonymi cechami naturalnymi lub nabytymi: region kurpiowski. Region geograficzny. Region gospodarczy*”. Natomiast makroregion definiowany jest jako „*region gospodarczy obejmujący kilka dużych jednostek administracyjnych (w systemie regionalizacji ekonomicznej kraju)*” (SJP, 1993).

O ile pojęcie regionu nie budzi szczególnych wątpliwości – pod pojęciem regionu dolnośląskiego w niniejszym studium rozumie się w przybliżeniu obszar województwa dolnośląskiego wraz z niektórymi gminami województw sąsiednich (przede wszystkim

opolskiego i lubuskiego), o tyle pojęcie makroregionu nie jest jasno zdefiniowane. W niektórych dokumentach unijnych terminem tym określa się polskie województwa¹, inne nazywają makroregionami obszary zdecydowanie większe (por. Adriatic-Ionian Macroregion), z kolei obszar najbliższy Polakom nazywany jest regionem Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Region). Oba te terminy funkcjonują w podobnych kontekstach i znaczeniach, choć drugi z nich – jak przecież podkreśla definicja – jest rozumiany jako nadrzędny w stosunku do jednostek mniejszych – regionalnych. Jak się wydaje, tym, co różnicuje najbardziej oba te pojęcia, są wpisane w nie rozróżnienia funkcjonalne. Makroregion więc to obszar nie tylko większy, ale przede wszystkim obszar, który powstaje jako wynik współdziałania jednostek niższego poziomu, wykorzystujący ich wspólne doświadczenia, wyzyskujący podobieństwa. W zespół znaczeń konotowanych tego pojęcia wpisuje się również transgraniczność, podczas gdy pojęcie regionu łączy się raczej z charakterem lokalnym.

1.2 Pojęcie sieci

Pojęcie sieci może być rozumiane na kilka sposobów. W znaczeniu najbardziej podstawowym sieć to „ogół połączeń dróg, linii przesyłowych itp. umożliwiających komunikację, przekazywanie czegoś, transport określonego typu na danym obszarze”. W sensie bardziej oderwanym od motywacji etymologicznej siecią określa się „ogół jednostek, placówek itp., w jakiś sposób ze sobą powiązanych (np. profilem, celem działania, przeznaczeniem), należących do jakiegoś systemu, stanowiących jakąś strukturę” (SWJP, 2000). Częścią wspólną łączącą oba te rozumienia jest znaczenie: sieć to struktura wzajemnie warunkujących się elementów, powiązanych ze sobą w celu spójnego działania.

Niniejszy raport bazuje na takim właśnie funkcjonalnym rozumieniu sieci i poddaje analizie jej podstawowe składowe, czyli warstwy fizyczną oraz informacyjną. Składową informacyjną tworzą kontakty instytucjonalne i interpersonalne (np. umowy partnerskie,

¹Zob. np. http://ec.europa.eu/regional_policy/document/pdf/document/radi/en/pr6_complete_en.pdf.

wymiany młodzieży). Można poddać je parametryzacji ilościowej oraz analizie jakościowej. Przy braku systematycznych pomiarów i badań statystycznych (a stwierdzono taki właśnie stan rzeczy), wymagane jest jednak odwołanie się do metod ankietowych i analizy dokumentów. Czynnikiem warunkującym zaistnienie tej warstwy, jak też stanowiącym niezbędną bazę dla rozwoju nowych kontaktów w obszarze powiązanych sieciowo, są infrastrukturalne możliwości komunikacyjne, tworzące zintegrowaną strukturę przede wszystkim w postaci działających środków transportu towarowego i osobowego.

1.3 Zakres pojęcia integracji

Powszechne słownikowe rozumienie terminu integracja wysuwa na pierwszy plan tworzenie się pewnej spójnej całości z wielu elementów składowych tej całości. Można więc zauważyć, że przedstawione powyżej rozumienie fenomenu sieci, stanowi – bez wątpienia bardzo istotny – środek prowadzący do osiągnięcia stanu integracji. Integracja jest zjawiskiem mogącym pojawiać się w różnie rozumianym kontekście. Z jednej strony można bowiem mówić o treściach podlegających procesom integracyjnym (np. gospodarka, kultura, nauka), z drugiej zaś o arealnie rozumianym zasięgu jej funkcjonowania. I tak w zależności od treści integracja może obejmować odpowiednio duży obszar. W niniejszym opracowaniu analizowane będą możliwości integracji, wynikającej z rozwoju sieci powiązań w rozumieniu komunikacyjnym i instytucjonalno-interpersonalnym w ramach dowolnie definiowanego (makro)regionu. W pierwszej linii dotyczy to integracji w wymiarze transgranicznym (między Dolnym Śląskiem a granicznymi regionami Niemiec i Czech) i interregionalnym (wzajemne kontakty Dolnego Śląska z innymi, nie tylko granicznymi regionami w wymiarze europejskim i globalnym).

2. Założenia i cel raportu

Założenia i cele raportu są zgodne z priorytetami Programu ESPON, czyli Europejskiej Sieci Obserwacyjnej Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej². Przed wszystkim chodzi o priorytet pierwszy, zakładający, iż przedmiotem szczególnego zainteresowania będą długoterminowe trendy w zjawiskach terytorialnych, perspektywy i wpływ polityki na te zjawiska. Ponadto badania sieci powiązań regionalnych z konieczności wiązać się będą z problematyką transportu i komunikacji (Rozdz. 3.5) oraz kształtowania u mieszkańców otwartych, twórczych i proinnowacyjnych postaw (badania wymiany szkolnej, zob. Rozdz. 3.3).

Raport powstał dzięki zgromadzeniu i analizie wielkiej ilości danych rozproszonych w zasobach powiatów i gmin dolnośląskich. Należy podkreślić, że pozyskiwanie informacji było kłopotliwe ze względu na znaczny stopień demokratyzacji działań podmiotów publicznych w Polsce po 1989 roku. Znaczna część działań obejmujących na przykład wymiany edukacyjne, sportowe i kulturalne nie figuruje w jakiegokolwiek ewidencji „zdarzeń” tego rodzaju w oficjalnie dostępnych statystykach i zestawieniach odnośnych instytucji³. Najważniejsze obszary przeprowadzonych badań dotyczyły sformalizowanej współpracy gmin i powiatów Dolnego Śląska z innymi regionami w Polsce, Europie i świecie (partnerstwa gmin, zob. Rozdz. 3.1–3.2), wymiany szkolnej (badania ankietowe przeprowadzone w ponad 800 szkołach regionu) oraz transportu osobowego i towarowego (w ostatnim przypadku zastosowano metodę tzw. krzyżowej analizy źródeł). Ponadto omówiono procesy usieciowienia w zakresie sportu, co z uwagi na nośność społeczną tej formy aktywności ludzkiej, stanowi znaczący czynnik otwierający region na wpływy zewnętrzne, ale także budujący jego wizerunek. Taki dobór tematów, uwzględniający w analizie jednostki administracji poziomu powiatowego i gminnego, ma wyraźny związek z ich konkurencyjnością i rozwojem (urbanistycznym, ekonomicznym, demograficznym), może

² Zob. http://www.espon.pl/strona/program_espon.

³ Na przykład Dolnośląska Federacja Sportu w zasadzie nie odnotowuje w sposób systematyczny wymian sportowych na poziomach powiatów i gmin, podobnie w Dolnośląskim Kuratorium nie znaleziono usystematyzowanych danych na temat wymiany szkolnej.

pomóc w podnoszeniu ich atrakcyjności bądź kreowaniu skuteczniejszej i korzystniejszej dla obywateli polityki.

Właśnie w badaniach empirycznych, całkowicie oryginalnych i niedostępnych w innych opracowaniach, oraz w ich szczegółowych analizach, tkwi podstawowa wartość niniejszego opracowania. Ponadto autorzy starali się połączyć konkretne badania terenowe i dokumentacyjne, bliskie obszarom decyzyjnym władz regionalnych i samorządowych, z rozważaniami ogólniejszymi. Region dolnośląski, przy całej swojej specyfice i niepowtarzalności, dziedziczy bowiem nie tylko bogactwo wielokulturowości, ale także wszystkie obciążenia, typowe dla postkolonialnych obszarów całej Europy Środkowo-Wschodniej.

Raport w zasadzie nie wskazuje konkretnych celów operacyjnych dla powiatów i gmin dolnośląskich. Wyjątkiem jest polityka komunikacyjna, czyli prawdopodobnie najstarszy, najbardziej zaniedbany element infrastruktury regionalnej, blokujący rozwój pozostałych sfer działalności. Daje jednak bardzo solidne podstawy faktograficzne i analityczne, umożliwiające podejmowanie racjonalnych decyzji politycznych i gospodarczych, służących tworzeniu bądź podtrzymywaniu więzi z innymi podmiotami administracyjnymi czy gospodarczymi.

Jak z powyższego wynika, adresatem niniejszego opracowania są władze regionalne i samorządowe wszystkich szczebli, a także przedstawiciele świata nauki, zajmujący się problematyką spójności regionalnej w wymiarach przestrzennym, demograficznym, kulturowym i ekonomicznym.

3. CZĘŚĆ EMPIRYCZNA

3.1 Umowy gmin i powiatów dolnośląskich o współpracy z partnerami zagranicznymi

Jedną z wiarygodnych miar usieciowienia regionu jest liczba umów o partnerstwie, podpisanych przez dolnośląskie gminy i powiaty (w analizie nie brano pod uwagę jednostek mniejszych – sołectw, ani też innych podmiotów, takich jak na przykład związki gmin tworzone w celu wspólnego finansowania inwestycji infrastrukturalnych). Umowy partnerskie aktywizują potencjał lokalny, ułatwiają pozyskiwanie inwestorów lub nowych rynków, wskazują sposoby rozwiązania analogicznych problemów, powtarzających się w różnych regionach i kontekstach prawno-administracyjnych (gospodarka, środowisko naturalne, edukacja itd.). Nie oznacza to oczywiście, że samo podpisanie umowy przynosi automatycznie konkretne korzyści. Potrzebne jest jeszcze wypełnienie jej treścią i praktycznymi działaniami. Jednak fakt zawarcia umowy jest dowodem funkcjonowania podmiotu polskiego w szerszym kontekście geograficznym, gospodarczym, prawnym i administracyjnym, jego dążności do większego otwarcia się na zmiany i innowacje. Stanowi właśnie „osieciowanie” społeczne, które w dogodnym momencie może pomóc w rozwinięciu współpracy.

W badaniach zastosowano spójną metodologię, na którą składały się analiza dokumentów oraz techniki wywiadu kwestionariuszowego i bezpośredniego. Odwoływano się do dostępnych zasobów informacyjnych gmin i powiatów, wychodząc z założenia, że każdy podmiot wykonujący działania publiczne, w tym także władze samorządowe, zobligowany jest „Ustawą o dostępie do informacji publicznej” z 6 września 2001 r. do upubliczniania danych na temat prowadzonej działalności – również w zakresie zawieranych porozumień. O ile więc jakieś umowy istnieją, ale nie zostały zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej, autorzy raportu nie ponoszą winy za ich nieuwzględnienie. Dodatkowo

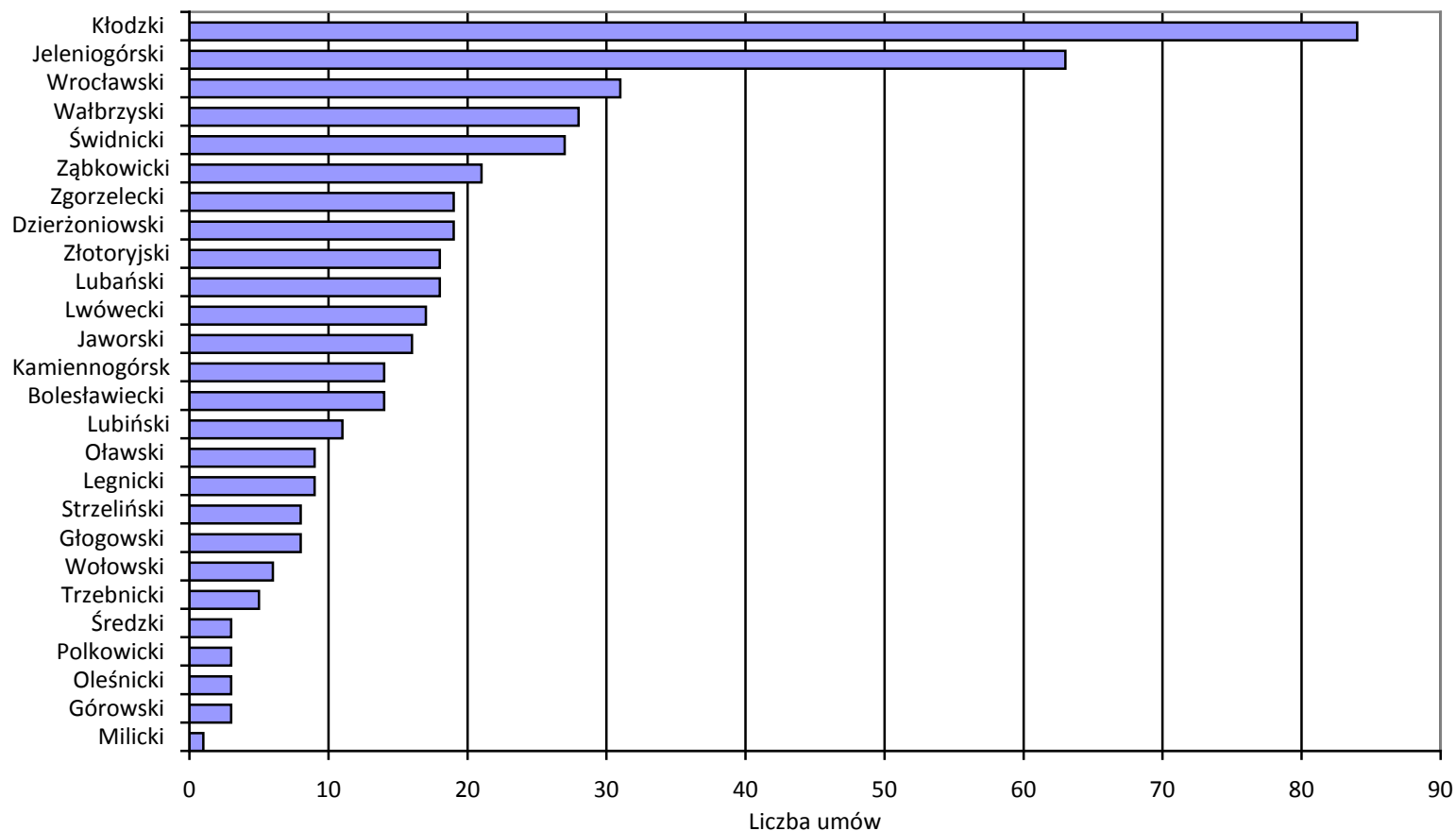
zastosowano jednak technikę wywiadu bezpośredniego, polegającą na prowadzeniu konsultacji telefonicznych oraz korespondencji e-mailowej ze wszystkimi podmiotami. Dzięki temu udało się uzupełnić dane dokumentacyjne o wiele cennych szczegółów.

Większość gmin nie dysponowała gotowymi danymi na temat stopnia, w jakim umowy zostały wypełnione konkretną treścią. Nie znaczy to, że ich uzyskanie byłoby niemożliwe – jedynie czas potrzebny na zgromadzenie tych danych we wszystkich 169 gminach i 26 powiatach Dolnego Śląska przekroczyłby znacznie ramy projektu⁴. Zasadniczo warto też pamiętać o tym, że z metodologicznego punktu widzenia mierzyć można tylko to, co jest mierzalne. Jeśli chodzi o długofalowe korzyści, wynikające na przykład z wprowadzania innowacji podpatrzonych u partnerów albo ze zmiany mentalności polskich samorządowców, są one zjawiskiem niełatwo poddającym się kwantyfikacji, rozciągniętym w czasie, uwikłanym w interakcje z innymi czynnikami.

Wartość poznawcza niniejszego badania leży nie tylko w stwierdzeniach szczegółowych, które pozwalają szybko ustalić, z kim i jakie relacje dana jednostka utrzymuje (zob. Aneks). Szczególną wartość mają syntezy, które ukazują w długim wycinku czasu charakterystykę regionu jako pewnej całości. Zasób danych faktograficznych, jaki udało się zgromadzić, ma więc charakter unikalny dzięki temu, że wskazuje relacje pomiędzy takimi zmiennymi, jak liczba umów i daty ich zawierania, położenie powiatu w stosunku do granic państwowych, powierzchnia, liczba uczelni wyższych, wysokość budżetu i liczba mieszkańców.

⁴ O ile nie zaznaczono inaczej, miasta na prawach powiatu (Jelenia Góra, Legnica, Wrocław) na potrzeby tego badania włączono w skład odpowiednich powiatów ziemskich. Jest to uzasadnione charakterem poszukiwanych relacji, akcentujących m.in. zależności między położeniem geograficznym i otoczeniem danego miniregionu a liczbą podpisanych umów, z mniejszym naciskiem na zależności prawno-administracyjne.

Wykres 1. Liczba umów o partnerstwie zawieranych przez powiaty i gminy Dolnego Śląska



W pierwszej kolejności przedstawiono dane na temat liczby umów, zawartych przez poszczególne powiaty (Wykres 1.). Jak widać, rozkład nie jest równomierny, istnieją powiaty, które zawarły jedną umowę, istnieją też takie, w których liczba umów wynosi kilkadziesiąt. Jest rzeczą charakterystyczną, że podmioty najaktywniejsze pod względem współpracy z zagranicą, czyli powiaty kłodzki i jeleniogórski, położone są przy granicach. Można dodać, że łączna długość granicy powiatu kłodzkiego z Czechami (ok. 186 km) jest większa od długości jego polskiej granicy (ok. 64 km). I odwrotnie, jednostki położone dalej od granicy wykazują mniejszą aktywność na polu zawierania umów partnerskich (skrajnym przypadkiem jest powiat milicki). Inną charakterystyczną cechą tego układu jest daleka pozycja podmiotów bogatych (na przykład powiaty Legnica, Lubin, Polkowice). Także Wrocław, mimo swej zamożności, wielkości i potencjału gospodarczego nie przoduje pod względem liczby umów. Wydaje się natomiast, że czynnikiem pozytywnie skorelowanym z aktywnością międzynarodową powiatu jest liczba tworzących go gmin, decydująca o jego wewnętrznym zróżnicowaniu i potencjale.

Aby zweryfikować powyższe ogólne spostrzeżenia, przygotowano zbiorczą tabelę, zawierającą potencjalnie skorelowane zmienne: liczba umów, mieszkańców, gmin, miast, uczelni wyższych, powierzchnia, odległości od granicy (Tab. 1.). Zrezygnowano z obliczania pełnej tablicy korelacji, ponieważ niektóre związki (na przykład relacja pomiędzy budżetem a liczbą mieszkańców) nie są istotne z punktu widzenia celu opracowania. Z tego względu ograniczono się do korelacji wymienionych w tabeli 1. zmiennych z liczbą umów partnerskich. Poniżej zamieszczono wynik takiej analizy (Wykres 2.). Uznano, że jeżeli współczynnik korelacji Pearsona przyjmuje wartości większe od 0,5, zależność zmiennych jest istotna. Nie określono natomiast poziomu ufności, ponieważ nie są znane statystyczne rozkłady wykorzystanych tutaj zmiennych. Wartości współczynnika korelacji na wykresie przedstawiono jako liczby bezwzględne, natomiast w tabeli 2. zachowano w odnośnych przypadkach znak minus. Dotyczy to w szczególności zmiennych wyrażających średnie odległości powiatów od granicy. Ujemna wartość współczynnika oznacza w takich wypadkach istnienie odwrotnie proporcjonalnej regularności: im mniejsza odległość od granicy, tym więcej podpisanych umów.

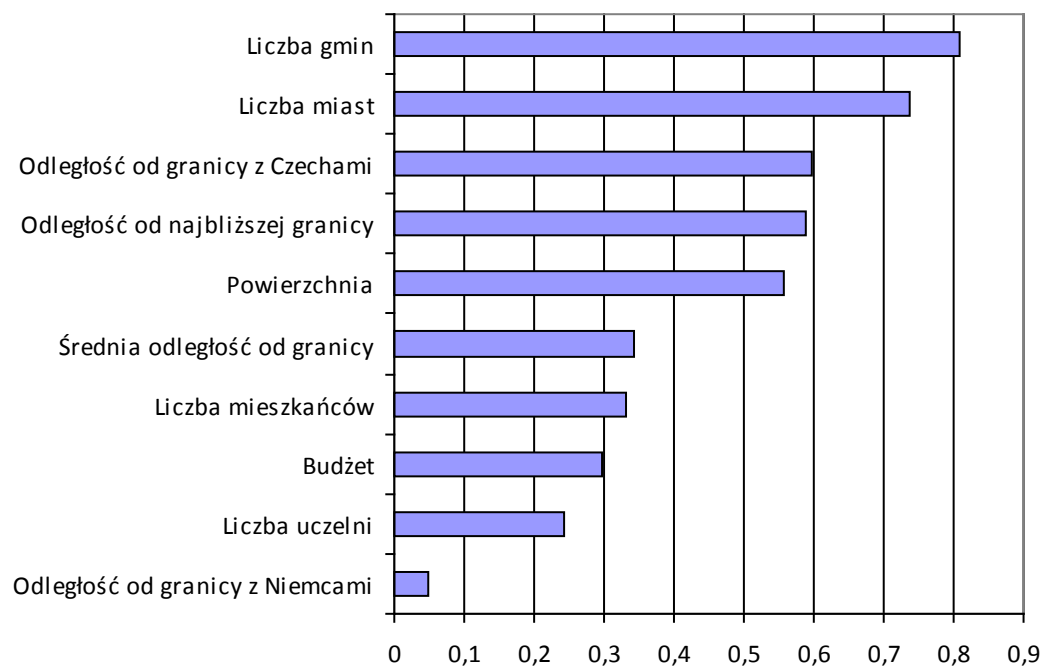
Tab. 1. Charakterystyka powiatów Dolnego Śląska (kolejność ze względu na liczbę podpisanych umów o partnerstwie)

Nazwa powiatu	Liczba mieszkańców	Liczba gmin	Liczba miast	Terytorium (km ²)	Liczba szkół wyższych	Budżet [przychód]	Granica Niemcy	Granica Czechy	Średnia do granicy	Odległość minimalna	Partnerstwa
Milicki	37036	3	1	714,93	0	137642179	227,7	152,7	190,2	152,7	1
Górowski	36317	4	2	738,27	0	124972245	152,0	134,5	143,3	134,5	3
Oleśnicki	104047	8	5	1049,31	0	280065998	203,0	125,9	164,4	125,9	3
Polkowicki	61622	6	3	779,46	4	339883914	93,8	117,3	105,6	93,8	3
Średzki	50119	5	1	704,14	0	188404431	128,2	76,0	102,1	76,0	3
Trzebnicki	79166	6	4	1024,78	0	258319825	169,2	119,5	144,3	119,5	5
Wołowski	47344	3	2	674,96	0	171465560	139,7	112,0	125,8	112,0	6
Głogowski	87712	6	1	443,27	2	267517817	107,7	129,8	118,8	107,7	8
Strzeliński	43873	5	2	622,06	0	190134486	185,8	52,4	119,1	52,4	8
Legnicki	157796	8	2	800,37	3	540763290	90,6	75,1	82,8	75,1	9
Oławski	72338	4	2	524,1	0	241453609	184,3	74,5	129,4	74,5	9
Lubiński	105170	4	2	711,62	2	405173466	112,3	101,0	106,6	101,0	11
Bolesławiecki	89051	6	2	1303,12	1	331692071	49,0	58,2	53,6	49,0	12
Kamiennogórski	45562	4	2	395,69	0	153592623	102,0	11,8	56,9	11,8	14
Jaworski	51581	6	1	581,55	0	198175388	105,5	50,5	78,0	50,5	16
Lwówecki	47194	5	5	709,69	0	126261680	53,0	26,4	39,7	26,4	18
Lubański	56085	7	4	428,3	0	195955659	31,0	19,0	25,0	19,0	18
Złotoryjski	37501	6	3	575,81	0	176259992	79,3	54,2	66,8	54,2	18
Dzierżoniowski	103636	7	5	478,51	0	309630284	164,7	40,7	102,7	40,7	19
Zgorzelecki	92867	7	5	838,64	2	372597430	10,3	16,5	13,4	10,3	19
Ząbkowicki	68575	7	4	801,53	2	272490976	184,3	27,7	106,0	27,7	21
Świdnicki	159323	8	4	741,14	1	561787521	133,9	44,0	88,9	44,0	27



Wałbrzyski	179526	9	6	514,92	6	623962670	123,7	22,1	72,9	22,1	28
Wrocławski	743215	9	3	1410,52	26	3798066855	163,1	78,4	120,8	78,4	31
Jeleniogórski	148429	9	4	11675,86	3	568783938	76,3	22,2	49,3	22,2	63
Kłodzki	163648	14	11	1643,3	2	659661869	185,4	14,6	100,0	14,6	84

Wykres 2. Współczynnik korelacji Pearsona pomiędzy liczbą umów partnerskich a innymi zmiennymi (oś odciętych)



Tab. 2. Współczynnik korelacji Pearsona pomiędzy liczbą umów partnerskich a innymi zmiennymi (wartości)

Zmienna	Współczynnik korelacji
Liczba miast	0,849
Liczba gmin	0,835
Odległość od najbliższej granicy	-0,618
Odległość od granicy z Czechami	-0,607
Powierzchnia	0,559
Średnia odległość od granicy	-0,396
Liczba mieszkańców	0,328
Budżet	0,300
Liczba uczelni	0,244
Odległość od granicy z Niemcami	0,072

Najsilniejszą korelację liczby umów zauważono w odniesieniu do zmiennych „liczba gmin” i „liczba miast”. Wynika to prawdopodobnie z tego, że liczba tych jednostek składowych decyduje o wewnętrznym zróżnicowaniu i potencjale jednostki administracyjnej. Wielkość powiatu, tradycyjnie mierzona powierzchnią i liczbą mieszkańców, powinna więc być także wyrażana za pomocą liczby podmiotów składowych. Korelacja liczby umów z odległością od granicy potwierdza wcześniejsze obserwacje. Okazuje się, że bardzo dobry wynik dała zmienna odległości od granicy czeskiej. Czechy najwidoczniej są terenem atrakcyjnym dla partnerów po obu stronach granicy, ale głównie w ramach współpracy transgranicznej, ponieważ powiaty niegraniczące z tym państwem mają mniej umów. Dodatkowym argumentem wspierającym powyższe stwierdzenie jest brak porozumień z partnerami słowackimi (istnieją tylko dwie umowy), mimo iż Słowacja, podobnie jak Czechy, jest dla Polski państwem bliskim kulturowo, politycznie i gospodarczo.

Stwierdzono natomiast całkowity brak korelacji liczby umów partnerskich z odległością powiatów od granicy polsko-niemieckiej. Wbrew pozorom bliska zero wartość współczynnika niesie ze sobą istotną informację. Świadczy ona o tym, że intensywna współpraca z podmiotami niemieckimi jest zjawiskiem charakteryzującym województwo dolnośląskie jako całość. O ile więc współpraca polsko-czeska jest fenomenem lokalnym (przygranicznym), współpraca polsko-niemiecka ma zasięg (makro)regionalny.

Wreszcie relacja liczby umów i wysokości budżetu nie pozostawia wątpliwości co do skądinąd znanej prawdy, iż bogaci nie po to się bogacą, by się dzielić z innymi. Najzamożniejsze gminy zdecydowanie nie przodują pod względem liczby umów (wartość współczynnika korelacji dla tej zmiennej wynosi tylko 0,3). Natomiast znaczna liczba umów obecnie zamożnych powiatów wałbrzyskiego i świdnickiego powstała w okresie poprzedzającym napływ inwestycji gospodarczych i korzystne tego efekty dla budżetów powiatowych.

Kolejnym wątkiem analizy była dynamika rozwoju relacji podmiotów województwa dolnośląskiego z otoczeniem zagranicznym. Polskie prawo umożliwiała takie działania już w okresie PRL, jednak społeczny imperatyw współpracy zagranicznej, transgranicznej i regionalnej stał się silnie odczuwalny dopiero po 1990 roku. Obrazuje to tabela 3., przedstawiająca liczbę umów o współpracy, podpisanych w trzech okresach: przed 1981 rokiem, od 1982 do 1989 i po roku 1990. Niewątpliwie ostatni etap jest najdłuższy (dwadzieścia lat), ale mimo to skala intensyfikacji współpracy dolnośląskich samorządowców, a *de facto* społeczności naszego regionu, z zagranicą i Polską, jest bezprecedensowa. Zwraca także uwagę paraliż współpracy podmiotów Dolnego Śląska, a prawdopodobnie całej Polski, w latach stanu wojennego. Analizując te dane, zauważa się pewną zaskakującą prawidłowość. W ramach umów zagranicznych na byłe kraje Demokracji Ludowej (w tabeli oznaczone jako KDL) przypada aż 47,% zagranicznych umów europejskich, i to z wyłączeniem byłej NRD. Taki rozkład wskazuje na zadziwiająco stabilność pewnego typu więzi, które tworzono – przeważnie nie pytając społeczeństwa o zdanie – w ciągu półwiecza Polski Ludowej.

Tab. 3. Główne kierunki współpracy partnerskiej dolnośląskich jednostek samorządowych

	do 1981	1981–1989	1990-2010	łącznie
Polska	0	0	56	56 (12,2%)
zagranica łącznie	6	3	393	402 (87,8%)
Europa Zachodnia	3	3	186	192 (41,9%)
Europa Północna	1	0	13	14 (3,1%)
byłe KDL	2	0	184	186 (40,6%)
Suma (Polska i zagr.)	6	3	449	458



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



DOLNY
ŚLĄSK

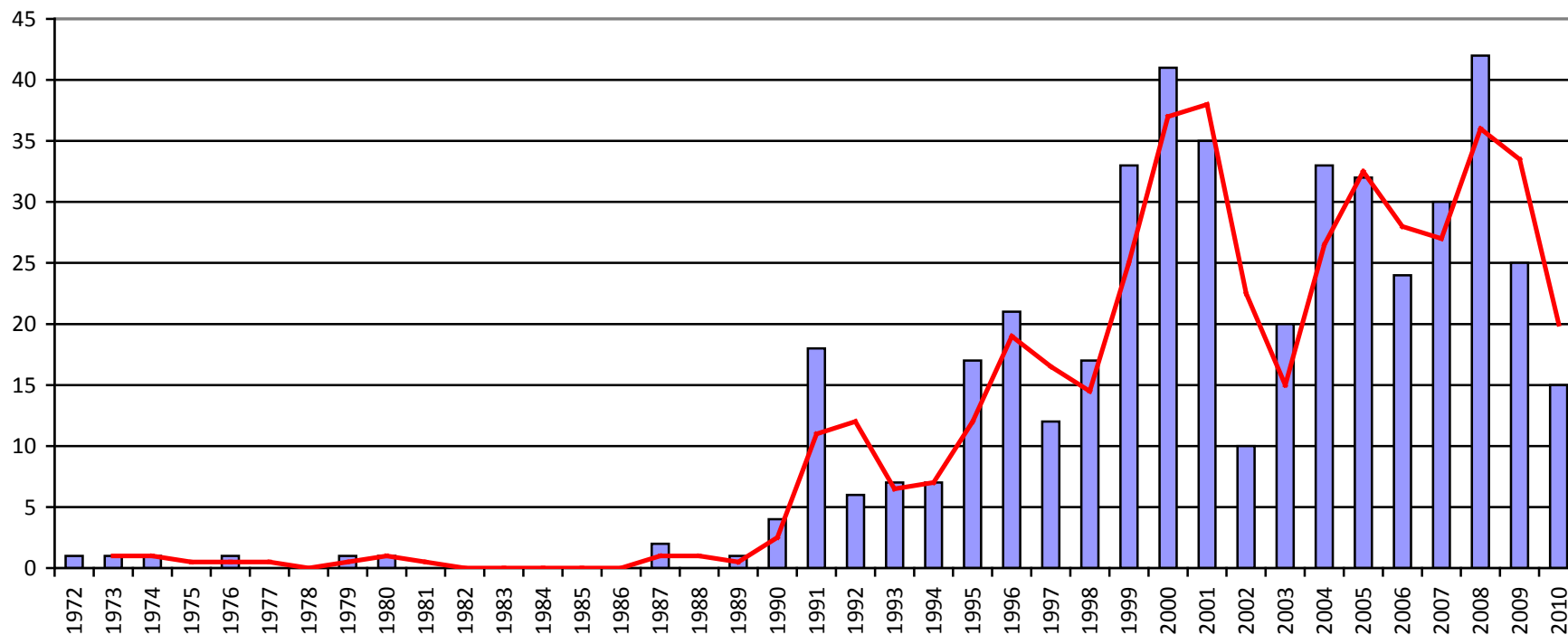
DWVG
Dolnośląska Agencja Współpracy Gospodarczej

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY

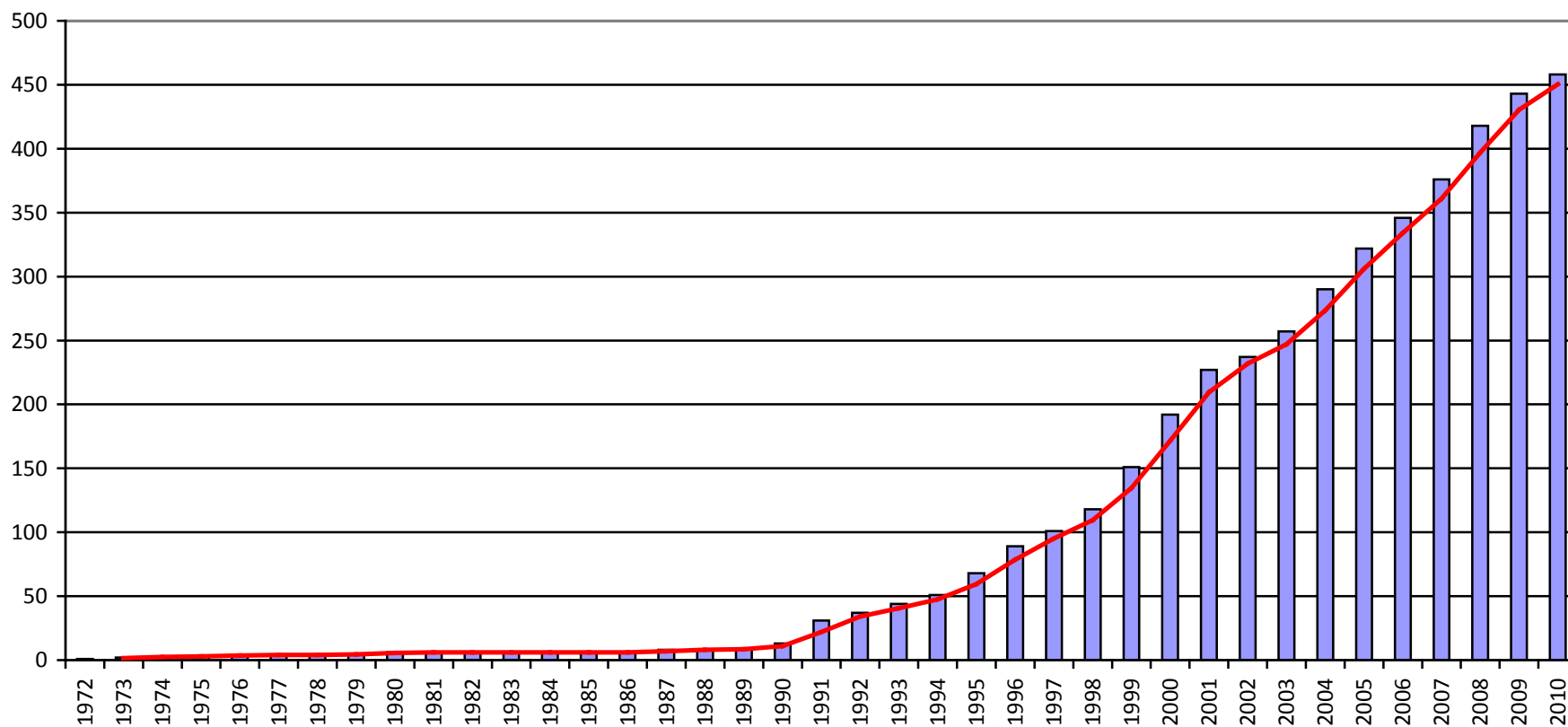


Wątek dynamiki usieciowienia ujęto w sposób bardziej szczegółowy dzięki obliczeniu liczby umów zawieranych w kolejnych latach. Przygotowano w tym celu dwa wykresy: liczony według lat (Wykres 3.) i kumulacyjny (Wykres 4.). Oba przedstawiają ciekawy materiał poznawczy i zasługują na szczegółowe omówienie.

Wykres 3. Liczba umów o partnerstwie zawieranych przez gminy i powiaty Dolnego Śląska ze względu na rok zawarcia (dodano linię ruchomej średniej)



Wykres 4. Liczba umów o partnerstwie zawieranych przez gminy i powiatu Dolnego Śląska ze względu na rok zawarcia
(kumulatywnie, dodano linię ruchomej średniej)



Wykres 3., ukazujący dynamikę zawierania umów, ujawnia skokowy ich przyrost po roku 1990, czyli krótko po zmianach ustrojowych. Praktycznie aż do roku 2000 wzrost – chociaż nierównomierny – jest gwałtowny i szybki, później stabilizuje się. Owe nierównomierności w liczbie zawieranych umów powiązane są z kadencyjnością działania samorządów. Najwięcej umów przypada na środek kadencji, a minima pojawiają się zawsze w latach wyborczych. Prawidłowość ta wskazuje na to, że w latach wyborów następuje spowolnienie działalności statutowej władzy, która koncentruje swe wysiłki na innych sprawach. Natomiast najaktywniejsza działalność ma zawsze miejsce w środku kadencji.

Wykres kumulacyjny (Wykres 4.) jest także poznawczo wartościowym uogólnieniem. Na wstępie można zaproponować hipotezę dotyczącą jego kształtu i modelującej go funkcji. Z matematycznego punktu widzenia zjawiska tego rodzaju najlepiej opisuje się funkcją logistyczną, wyrażającą stopniowy rozwój danego zjawiska w zamkniętym środowisku (tutaj województwo dolnośląskie). Krzywa logistyczna charakteryzuje się łagodnym, ale nieliniowym, wzrostem w pierwszej fazie, następnie przyspieszeniem wzrostu i przekształceniem się w silny wzrost liniowy, ostatnią fazą jest stopniowy spadek tempa wzrostu i jego wygaszenie, na przykład na skutek wyczerpania się skończonych zasobów środowiska. Krzywe takie opisują zjawiska biologiczne i społeczne, na przykład rozwój epidemii, ekspansję mody czy rozwój sektorów gospodarki.

Analizując na podstawie tabel liczby umów podpisywanych przez gminy i powiaty, można by sądzić, że tempo tej formy aktywności rośnie gwałtownie w okresach akcesji do NATO i UE, następnie weszło w fazę liniową i obecnie, na skutek konsumowania zawartych porozumień, będzie słabnąć. Można także przyjąć, że prawdopodobne jest zaspokojenie popytu na potrzeby współpracy tego rodzaju, innymi słowy, że istnieje faktyczna (bo nie formalna) granica liczby partnerów powiatu czy gminy.

Wykres 4. negatywnie weryfikuje powyższe hipotezy. Analizując go pod względem dopasowania do krzywej logistycznej, można zauważyć, że „usieciawianie” regionu dolnośląskiego istotnie wyszło z fazy nieliniowego, gwałtownego wzrostu lat 1991–2001, ale faza liniowego stabilnego przyrostu umów trwa w najlepsze i trudno przewidzieć, kiedy wyhamuje.

Czy można w jakiś sposób interpretować ten wynik? W ekonomii przyjmuje się, że jest to zdrowy objaw dynamicznego rozwoju badanych podmiotów, optymizmu społecznego i wiary w korzystny rozwój wypadków w nadchodzących latach. Wniosek taki jest o tyle istotny, że opiera się na dość dużej próbie badanych podmiotów i przez to wyeliminowany został wpływ czynników sezonowych czy jednorazowych, zaburzających prognozę. Jedynym, czego nie da się przewidzieć, jest zasięg tej fali i dynamika przyszłego spowolnienia.

Kwestią wartą szczególnej uwagi jest rozkład umów na poszczególne państwa i regiony. Czynniki decydujące o wyborze kierunku mają charakter polityczno-prawny i kulturowy. Pierwsza grupa argumentów powinna być kojarzona z umowami zewnętrznymi Polski, jej sojuszami, porozumieniami itd. Okres do 1981 roku faworyzował wschód i południe, lata 1981–1989 charakteryzuje bezruch i stagnacja, wreszcie lata następujące po przełomie 1989 roku otwierają granice Polski na wszystkie kierunki, ale na skutek przystąpienia do NATO i UE preferowanym obszarem jest rozumiany kulturowo i cywilizacyjnie zachód.

W konsekwencji, podczas analizy posłużono się klasyfikacją, która zakłada istnienie tzw. kierunków kulturowych, wyrażających za pomocą terminologii geograficznej historyczne zakorzenienie Polski w pewnym kontekście społecznym i geopolitycznym. Co rozumiemy pod pojęciem kierunku kulturowego? Stanowiąc on będzie kompleks skojarzeń wartościujących, inaczej treści konotowanych, łączących się z kategoriami północy, południa wschodu i zachodu.

Polska kulturowa konceptualizacja kierunków geograficznych dotyczy przede wszystkim wschodu i zachodu, natomiast północ i południe są mało wyraziste. W zasadzie neutralna jest północ, która nie wywołuje skojarzeń wartościujących. Ma to oczywiście związek z istnieniem naturalnej granicy Polski w postaci Morza Bałtyckiego. Stereotyp południa jest dla Polaków kategorią „zewnętrzsterowalną”, co oznacza przejmowanie spoza rdzennie polskiego obszaru kulturowego wzorcowych opinii na ten temat. Zapewne w obszarze tym będą się mieścić uwarunkowania naturalne (wysoka temperatura, roślinność), ale także bieda i negatywny stosunek do etosu pracy.

O ile kierunki wertykalne (w odniesieniu do siatki mapy) pozostają w zasadzie aksjologicznie neutralne, zupełnie inaczej rzecz się ma z kierunkami kontynentalnymi, czyli wschodem i zachodem. Wschód dla Polaka niesie skojarzenia raczej negatywne, odwołujące się do wyobrażeń zacofania cywilizacyjnego, zredukowanej podmiotowości jednostki, korupcji wbudowanej w oficjalne systemy (gospodarka, administracja) oraz nierównego podziału władzy i wiedzy. Natomiast zachód jawi się jako obszar o wyższej cywilizacji, co między innymi oznacza istnienie demokratycznych mechanizmów sprawowania władzy i dostępu do niej, a także sytuację, w której jednostka twórczo kształtuje otoczenie i ponosi odpowiedzialność za swoje działania. Opisana polaryzacja skojarzeń ma bezpośredni związek z czterema kategoriami, wyróżnionymi przez Geerta Hofstede'go w jego socjologicznej analizie kultur i organizacji (Hofstede, 2000). Są to następujące kryteria: dystans władzy, indywidualizm / kolektywizm, kobiecość / męskość oraz poziom unikania ryzyka. Kultura polska, ze względu na duży dystans władzy, niski wskaźnik unikania ryzyka i myślenia długoterminowego, włączana jest w obszar kultury wschodnioeuropejskiej, lecz nie jest jej prototypowym reprezentantem (jest nim przede wszystkim Rosja). Polacy zdają sobie sprawę z tego, jaki jest krąg wartości postulowanych, nieurzeczywistnianych jednak w codziennej praktyce – są to wartości określane w semiosferze⁵ jako „zachodnie”, a ściślej germańsko-skandynawsko-protestanckie, związane z wysoko rozwiniętymi zdolnościami organizacyjnymi, etosem pracy, umiejętnością przewidywania, potrzebą redukcji czynników przypadkowych (unikania niepewności), małym dystansem władzy, który przekłada się na propagowanie odpowiedzialności indywidualnej i postaw obywatelskich.

Można więc powiedzieć, że świat widziany z polskiej i dolnośląskiej perspektywy geograficznie rozkłada się na cztery podstawowe kierunki geograficzne oraz dwa kierunki kulturowo-cywilizacyjne. Korelacja tego, co kulturowe i geograficzne, jest tylko częściowa, ponieważ zachód mieści w sobie bogatą północ (na przykład Finlandię) oraz najbogatsze obszary południa (na przykład północne Włochy). Jak z powyższego widać, pejzaż kulturowy jest w potocznym odbiorze uproszczony. Zachód stanowi centrum, ośrodek ideotwórczy,

⁵ Pojęcie to, wprowadzone przez estońskiego semiotyka Jurija Łotmana, oznacza całe środowisko znakowe, czyli wirtualny obszar tworzenia, przetwarzania i rekonstrukcji symboli, znaków i kodów o różnych poziomach złożoności.



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



DOLNY
ŚLĄSK

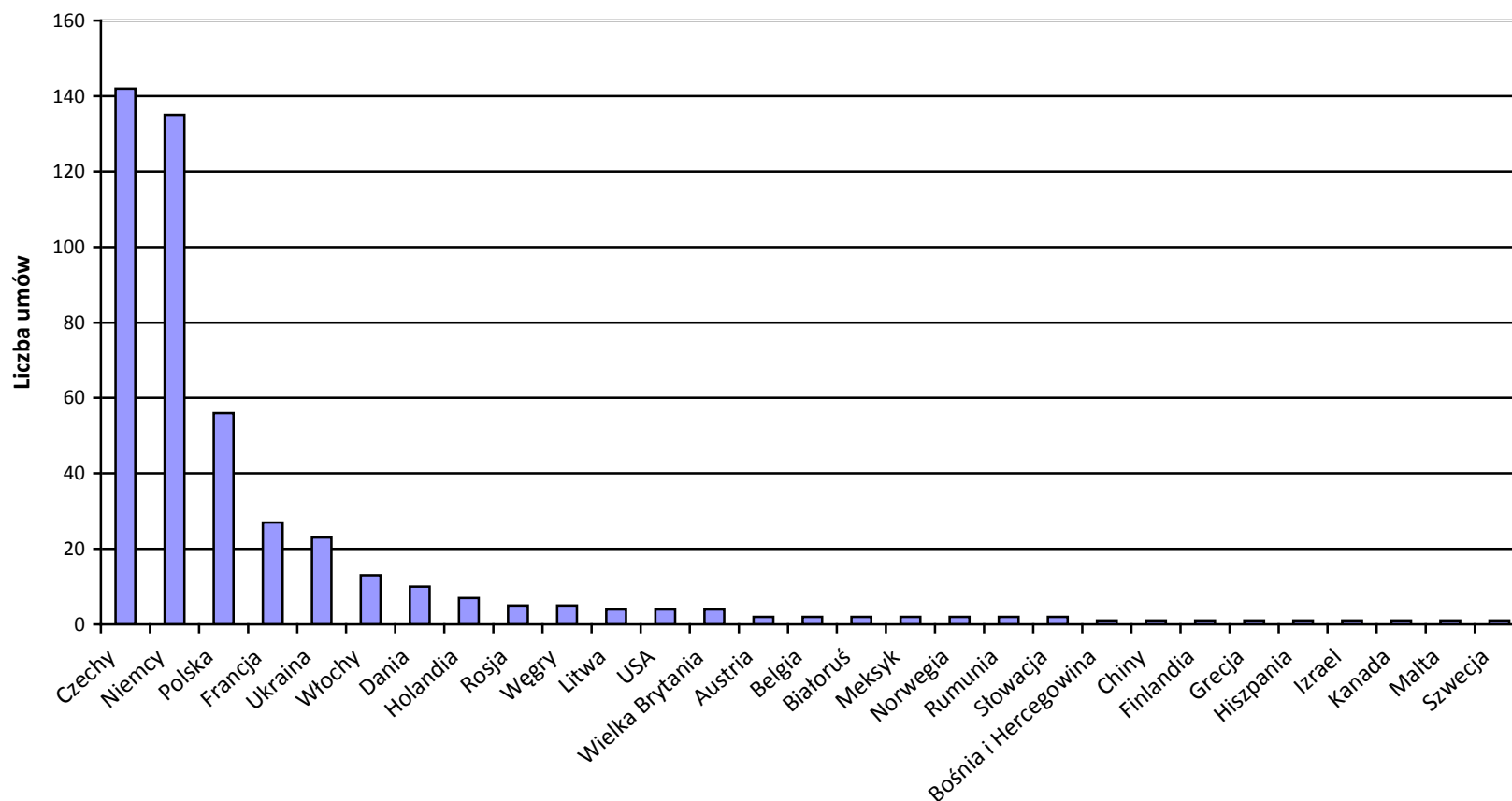
DWVG
Dolnośląska Agencja Współpracy Gospodarczej

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



kreatywne źródło postępu, wzorzec zachowań kulturowych i politycznych. Wschód występuje w roli biorcy – tego, który przejmuje gotowe, lepsze wzorce, sam zaś wnosi niepewność oraz dozę chaosu i nieuporządkowania. Streszczając powyższe uwagi, można powiedzieć, że wschód konceptualizowany jest negatywnie, natomiast zachód pozytywnie. Tym sposobem kierunki geograficzne nabierają sensu cywilizacyjnego, wyznaczają wartości, którym hołduje społeczeństwo polskie.

Wykres 5. Liczba umów o współpracy podpisywanych przez gminy i powiaty Dolnego Śląska z partnerami zagranicznymi



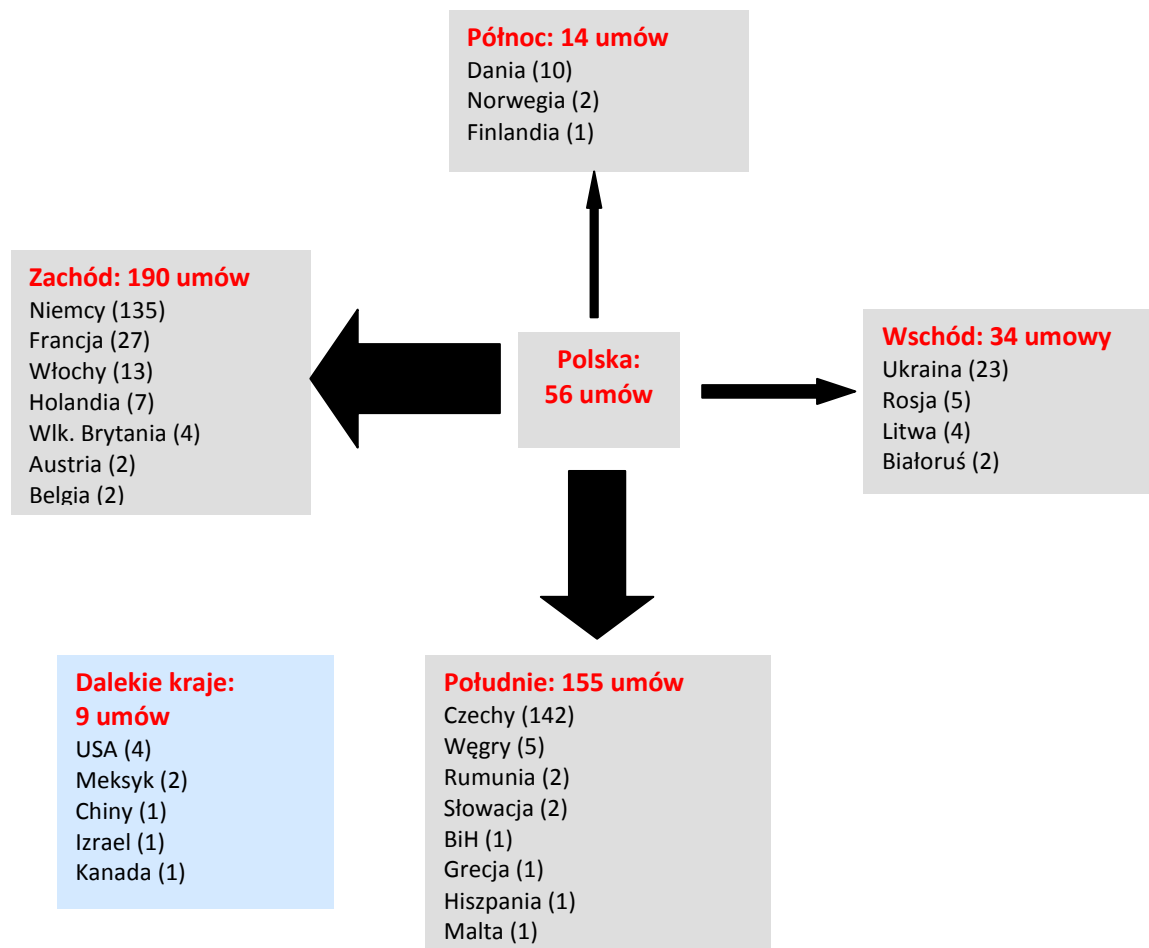
Te utajone, często nieostre, ale obecne od pokoleń, uprzedzenia doskonale uwidoczniły się podczas analizy rozkładu liczby umów partnerskich gmin dolnośląskich ze względu na państwo docelowe (Wykres 5.) oraz – co szczególnie sugestywne – kierunek (Rys. 1., Tab. 4.). Wyraźnie dominuje kierunek zachodni wraz z geograficzną północą. Natomiast kierunek wschodni jest reprezentowany najslabiej.

Jest to jednak sytuacja o tyle zaskakująca, że część terytoriów dzisiejszej Ukrainy, Białorusi i Litwy stanowi obszar dawnych terytoriów Rzeczypospolitej, związanych silnie z naszą historią i tradycją, co – zważywszy na kresowe korzenie znacznej części ludności Dolnego Śląska – powinno skutkować większą liczbą umów o współpracy. Pewnym zaskoczeniem jest ogromna skala współpracy na kierunku południowym. Wynika ona jednak z upodobania gmin Dolnego Śląska do podpisywania umów z partnerami czeskimi, przełamującego sztuczną izolację obu bliskich partnerów, jaka z winy ówczesnych władz państw bloku wschodniego rozpoczęła się po 1968 roku. Obserwacją negatywną jest natomiast słabość kierunku północnego, który reprezentuje państwa nieodległe pod względem odległości, ale odseparowane od Polski topograficznie (Bałtyk) i kulturowo (kultura protestantyzmu, historia wojen polsko-szwedzkich, balast stereotypów).

Tab. 4. Rozkład liczby zawieranych umów ze względu na kierunki geograficzne

	Wschód	Zachód	Północ	Południe	Polska	Świat
do 1981	0	3	1	2	0	0
1981–1989	0	3	0	0	0	0
po 1989	34	184	13	153	56	9
łącznie	34 (7,4%)	190 (41,5%)	14 (3,1%)	155 (33,8%)	56 (12,2%)	9 (2,0%)

Rys. 1. Rozkład liczby zawieranych umów ze względu na kierunki geograficzne



W tym miejscu można pokusić się o refleksję nad kilkoma porozumieniami z podmiotami pozaeuropejskimi (Tab. 5.). Stanowią one wprawdzie jedynie 2,2% całości porozumień zagranicznych, ale mimo to wykazują wyraźne prawidłowości. Jest rzeczą charakterystyczną, że najwięcej takich umów ma najdalszy, by nie powiedzieć peryferyjny w stosunku do reszty województwa i kraju, powiat jeleniogórski (USA, Meksyk, Chiny). Świadczy to najprawdopodobniej o specyficznej, „otwartej” mentalności mieszkańców tego miniregionu, która wytworzyła się w ciągu kilku już pokoleń jako skutek położenia geograficznego. Bliskie sąsiedztwo innych państw zawsze wymuszało na mieszkańcach Kotliny Jeleniogórskiej konieczność utrzymywania intensywnych kontaktów zawodowych, kulturowych i gospodarczych z zagranicznym otoczeniem. Obecność obcokrajowców w Jeleniej Górze, ale także w miejscowościach turystycznych i uzdrowiskowych powiatu, była od dziesięcioleci i nadal jest stałym widokiem. „Obcy”, „goście”, „przybysze” byli dla pokoleń jeleniogórczan codziennością, a niekiedy gwarancją rozwoju regionu. Wytworzona tym sposobem „otwarta mentalność” sprawiła, że w nowych warunkach, na tle innych powiatów dolnośląskich, władze Jeleniej Góry bardzo dobrze odnalazły się w kontekście globalizującego się świata. Zapewne jednak mało kto uświadamiał sobie wpływ, jaki sytuacja ta mogła wywierać na mentalność jeleniogórczan i głębokie różnice w stosunku do innych regionów.

Tab. 5. Umowy o współpracy zawierane przez jednostki samorządowe Dolnego Śląska z partnerami pozaeuropejskimi

data	Gmina	państwo
1991	Jelenia Góra	USA
1993	Wrocław	USA
1995	Ziębice	USA
1995	Wrocław	Meksyk
1997	Wrocław	Izrael
2002	Jelenia Góra	Meksyk
2004	Bielawa	Kanada
2009	Dzierżoniów	USA
2009	Jelenia Góra	Chiny

Podsumowując, na opisany wyżej rozkład umów zewnętrznych wpływają trzy rodzaje czynników. Pierwszym jest bliskość geograficzna, gwarantująca niskie koszty komunikacji i bliskość kulturową. Skutkuje to wyraźną preferencją dla sąsiadów województwa

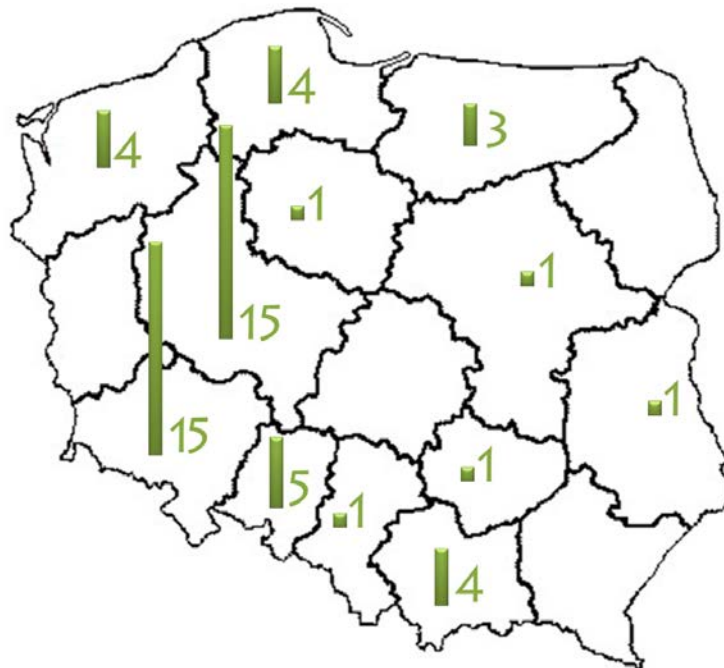
3.2 Umowy podmiotów dolnośląskich o współpracy z podmiotami polskimi

Ogólny podział liczby umów partnerskich ze względu na kierunek wskazuje, że na rynek wewnętrzny skierowanych jest jedynie 12,2% umów, co sugeruje, że porozumienia tego rodzaju służą w zasadzie budowaniu związków z zagranicą. Jednak liczba umów wewnątrz krajowych (56) jest pokaźna i może być dobrym źródłem wiedzy na temat stopnia i specyfiki usieciowienia województwa dolnośląskiego. W celu przeprowadzenia takiej analizy przygotowano tabelę (zob. Aneks) oraz szczególnie sugestywną mapę konturową Polski, zawierającą granice województw oraz liczby umów z podmiotami dolnośląskimi (Rys. 3.). Analiza załączonej mapki wskazuje, dość niespodziewanie, na znane z innych badań lub pomiarów prawidłowości i podziały. Podczas wyborów lub badań ankietowych, dotyczących różnych spraw państwowych, Polska okazuje się krajem podzielonym według granicy dawnych zaborów, czyli wzdłuż linii przebiegającej z północy na południe. W tym wypadku zauważalna jest dążność do realizowania współpracy partnerskiej właśnie na zachodzie, natomiast województwa wschodnie praktycznie nie pojawiają się jako partnerzy gmin dolnośląskich. Brak kontaktów z województwem lubuskim wynika najprawdopodobniej z braku skomunikowania obu regionów (bez komentarza należy pozostawić kwestię fatalnych połączeń Jeleniej Górą czy Wałbrzycha z Zieloną Górą, nie tylko zresztą kolejowych, ale także drogowych). Pewnym zaskoczeniem jest natomiast brak współpracy z województwem łódzkim. Jednak również w tym wypadku przyczyną są rażące zaniedbania całego ostatniego półwecza, których następstwem jest brak sprawnych linii komunikacyjnych na osi Polska południowo-zachodnia – stolica i centrum, oczywiście z regionem łódzkim i aktualnie trzecim co do wielkości miastem naszego kraju po drodze.

Jak świat światem, wszyscy władcy budowali w swoich państwach i imperiach drogi, tworząc organizmy społeczne sprawne pod względem administracyjnym, gospodarczym i militarnym. Polska, praktycznie od 1945 roku, nie była w stanie doprowadzić do skomunikowania swojego centrum z regionami południowego zachodu oraz regionów

zachodnich między sobą. Skutki tego widać w niezrównoważonym rozwoju różnych części kraju, a objawy właśnie w badaniach pozornie odległych kwestii, a mianowicie umów partnerskich gmin i powiatów.

Rys. 3. Umowy o współpracy jednostek samorządowych Dolnego Śląska z partnerami polskimi



3.3 Wymiana szkolna

Za istotny wymiar usieciowienia regionu dolnośląskiego uznano liczbę i kierunki wymian międzynarodowych i krajowych młodzieży szkolnej. Z uwagi na wiek uczniów ten segment społeczeństwa jest szczególnie podatny na wpływy, dlatego kontakty międzynarodowe oraz krajowe mogą wytworzyć pozytywne więzi z przedstawicielami innych państw lub narodów, bądź też utrwalić negatywne stereotypy na ich temat. W każdym wypadku wymiany uczniowskie zwiększają także wiedzę młodych osób o świecie, co zasadniczo stanowi nadrzędny cel edukacji szkolnej. W kolejnych latach, gdy obecni uczniowie wejdą w fazę dorosłości, doświadczenia własne związane z kontaktami międzynarodowymi będą mieć niewątpliwie korzystny wpływ na racjonalność ich działań i zawodową skuteczność.

Syntetyczne dane na ten temat są praktycznie niedostępne. Do ich zdobycia, a następnie przetworzenia, konieczne więc było przygotowanie badań ankietowych. W tym celu przygotowano kwestionariusz, zawierający pytania o liczbę grup uczniowskich, jakie brały udział w wymianie, kraje przyjmujące i docelowe oraz szacunkowy odsetek uczniów, którzy brali udział w takiej wymianie w latach 2007–2009 (zob. Aneks). Ankieta zawierała osobne sekcje, skierowane do różnych typów szkół – podstawowych, gimnazjów i ponadgimnazjalnych (liceów ogólnokształcących, profilowanych, techników oraz zasadniczych szkół zawodowych). Lista adresowa szkół dolnośląskich została nam udostępniona dzięki uprzejmości Dolnośląskiego Kuratorium Oświaty⁶.

Odsetek szkół, które odpowiedziały na ankietę jest wysoki, jak na standardowe badanie sondażowe (średnio 33,7%, zob. Tab. 6.). Jednak z uwagi na to, że ankiety wysłano do dyrekcji wszystkich szkół, należy ustalić, jak interpretować brak odpowiedzi (poza krytyczną oceną w kategoriach dyscyplinarnych – prośba o współpracę pochodziła bowiem nie tylko od autorów niniejszego opracowania, ale także od Kuratorium Oświaty). Biorąc pod uwagę fakt, iż prawie wszystkie odesłane ankiety zawierały wartości dodatnie,

⁶ Specjalne podziękowania kieruję na ręce dr. inż. Jana Kamińskiego, który ze strony Kuratorium pilotował procesy wysyłki, a autorom projektu udzielił cennych wskazówek co do uwarunkowań komunikacji ze szkołami.

potwierdzające istnienie wymiany uczniowskiej, przyjęto, że brak odpowiedzi jest równoznaczny z brakiem takiej formy współpracy z innymi szkołami, czyli zerowymi wartościami wymiany. Założenie to pozwoliło na oszacowanie średniego odsetka uczniów, uczestniczących w wymianach, w odniesieniu do wszystkich szkół województwa dolnośląskiego.

Tab. 6. Odsetek otrzymanych ankiet ze względu na typ szkoły

Typ szkoły	Odsetek ankiet
szkoła podstawowa	43,1%
gimnazjum	44,1%
liceum ogólnokształcące, profilowane i technikum	28,6%
zasadnicza szkoła zawodowa	19,2%
Średnia:	33,7%

Na wstępie omówione zostaną rozkład i intensywność wyjazdów z poszczególnych powiatów Dolnego Śląska. W następnej kolejności przedstawiona zostanie struktura kierunków wymiany, czyli państw docelowych i przyjmujących polską młodzież.

3.3.1 Udział uczniów w wymianach

W tabeli 7. przedstawiono dane na temat liczby szkół i średniego odsetka uczniów, którzy brali udział w wymianie (tutaj łącznie dla całego trzyletniego okresu). Dane te opierają się na odpowiedziach nauczycieli i mają charakter szacunkowy, nie należy więc traktować podanych w tabeli liczb w kategoriach bezwzględnych. Mimo to nie ma podstaw by twierdzić, że obraz, jaki wyłania się z ankiety, znacząco różni się od stanu rzeczywistego.

Tab. 7. Odsetek uczniów szkół Dolnego Śląska biorących udział w wymianach (z podziałem na powiaty)

Powiat	Podstawowe		Gimnazja		Licea i technika		Zawodowe	
	Liczba szkół	Odsetek uczniów w wymianach	Szkół	Odsetek uczniów w wymianach	Szkół	Odsetek uczniów w wymianach	Szkół	Odsetek uczniów w wymianach
Bolesławiecki	36	1,1%	13	0,2%	10	6,5%	5	1,2%
Dzierżoniowski	23	4,3%	14	2,1%	17	1,7%	6	1,0%
Głogowski	20	3,8%	13	2,1%	11	1,1%	7	0,0%
Górowski	15	0,4%	8	2,5%	3	0,0%	1	0,0%
Jaworski	15	1,7%	7	10,0%	6	0,0%	2	1,1%
Jeleniogórski	33	2,3%	21	6,7%	23	0,8%	5	0,0%
Kamiennogórski	10	4,5%	8	5,0%	3	0,0%	1	0,0%
Kłodzki	55	3,4%	17	11,6%	22	4,2%	7	0,0%
Legnicki	35	1,0%	22	0,1%	26	0,7%	6	0,8%
Lubiński	20	0,0%	11	14,8%	14	1,7%	4	0,0%
Lwówecki	16	0,0%	7	4,3%	14	0,0%	3	6,7%
Lubański	20	1,5%	9	0,7%	10	1,5%	3	3,3%
Milicki	10	0,0%	8	1,5%	5	4,4%	1	0,0%
Oleśnicki	33	0,2%	10	2,8%	16	2,5%	5	0,0%
Oławski	21	0,9%	9	0,0%	7	1,1%	3	0,0%
Polkowicki	16	4,4%	7	5,6%	7	5,3%	3	0,0%
Strzeliński	17	3,4%	9	1,6%	7	0,0%	2	0,0%
Średzki	16	1,8%	10	2,5%	5	0,0%	2	0,0%
Świdnicki	41	1,2%	21	1,7%	27	2,1%	8	0,3%
Trzebnicki	28	0,0%	14	1,8%	9	1,7%	3	0,0%
Wałbrzyski	33	1,4%	24	3,8%	21	0,7%	5	1,1%

Powiat	Podstawowe		Gimnazja		Licea i technika		Zawodowe	
	Liczba szkół	Odsetek uczniów w wymianach	Szkół	Odsetek uczniów w wymianach	Szkół	Odsetek uczniów w wymianach	Szkół	Odsetek uczniów w wymianach
Wołowski	17	0,0%	8	2,2%	10	5,0%	2	2,3%
Wrocławski	132	1,1%	83	2,3%	86	2,7%	12	0,6%
Ząbkowicki	22	0,0%	12	1,4%	11	3,3%	3	0,0%
Zgorzelecki	24	9,7%	15	4,2%	12	1,3%	4	0,0%
Złotoryjski	21	0,5%	10	0,0%	3	7,5%	1	0,0%
suma:	729	1,9%	390	3,5%	385	2,1%	104	0,7%

Podczas analizy tabeli 7. rzuca się w oczy bardzo niski stopień uczestnictwa młodzieży w wymianach. Tylko w niektórych wypadkach wartości te zbliżają się do 10% lub przekraczają tę liczbę (powiaty jaworski, kłodzki, lubiński i zgorzelecki), a dla niektórych typów szkół mają wartość zerową. Szczególnie upośledzone pod tym względem jest szkolnictwo zawodowe. Największą intensywność podróżowania zauważa się natomiast na poziomie gimnazjalnym. Taki rozkład stosunkowo łatwo wytłumaczyć. Uczniowie szkół podstawowych, ze względu na niski wiek, wymagają dość uważnej opieki i nie zawsze łatwo jest wysłać ich na tygodniowe lub dłuższe wyjazdy. Z kolei licealiści, szczególnie drugo- i trzecioklasiści, obciążeni są przygotowaniem do egzaminu maturalnego, co także ogranicza ich mobilność. Jest więc zrozumiałe, że gimnazjaliści, wiekowa grupa środka – nieobciążona egzaminami maturalnymi, a przy tym dość samodzielna – najczęściej mogą pozwolić sobie na wyjazdy. Niska pozycja wymian szkolnych w grupie szkół zawodowych wynika z faktu, iż polskie władze po 1989 roku konsekwentnie zaniedbywały ten dział szkolnictwa, niwecząc dorobek i tradycje lat wcześniejszych. Dziś szkolnictwo zawodowe jest niedofinansowane, obarczone jest złą opinią (a mówiąc modnym językiem, ma nieatrakcyjny wizerunek), co prawdopodobnie przekłada się na słabą znajomość języków obcych wśród uczniów, a także brak środków finansowych i ambicji organizowania takich wymian. Średnie udziały uczniów w wymianach w latach 2007–2009 dla całego województwa zawiera tabela 8.

Tab. 8. Odsetek uczniów szkół Dolnego Śląska biorących udział w wymianach

	Średnia uczniów
Gimnazjum	3,5%
Liceum	2,1%
Podstawowa	1,9%
Zawodowa	0,7%

Kolejna warta analizy zależność to średni udział uczniów wszystkich typów szkół w wymianach z podziałem na powiaty oraz odsetek odesłanych ankiet z danymi. Współczynnik korelacji obu zmiennych jest niski (0,3), co wskazuje, że nie ma związku pomiędzy liczbą ankiet a wynikiem. Przyglądając się tabeli 9., można by odnieść wrażenie, że dość dobre pozycje zajmują powiaty bogatsze.

Zastosowanie bardziej szczegółowych miar pozwoliło jednak wykazać, że korelacja wysokości budżetu (za rok 2009) i intensywności wymiany jest zerowa (Wykres 6.). Jednak wynik ten jest silnie zdeformowany poprzez bardzo wysoki budżet Wrocławia i niewspółmiernie niską intensywność wymian (albo skrajnie nierzetelną postawę respondentów, którzy nie odpowiedzieli na ankietę lub podali nieściśle dane). Jeżeli w tabeli zastąpi się wartość budżetu wrocławskiego średnią wszystkich innych budżetów miast, okaże się, że korelacja zmiennych „zamożność powiatu” i „wymiana szkolna” będzie silniejsza (około 0,3).

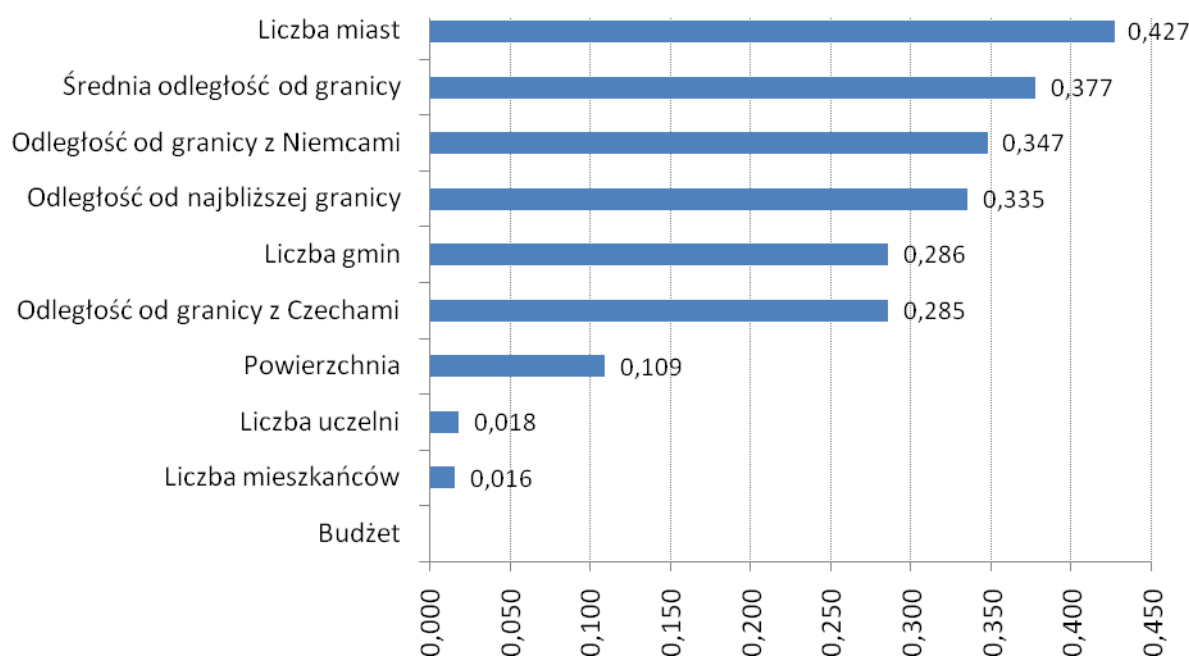
Tab. 9. średni udział uczniów wszystkich typów szkół w wymianach oraz odsetek odesłanych ankiet z danymi (z podziałem na powiaty)

Powiat	Uczniów w wymianach	Odsetek ankiet	Powiat	Uczniów w wymianach	Odsetek ankiet
Bolesławiecki	2,2%	30,6%	Oleśnicki	1,4%	29,8%
Dzierżoniowski	2,3%	38,7%	Oławski	0,5%	49,6%
Głogowski	1,7%	29,2%	Polkowicki	3,8%	45,8%
Górowski	0,7%	14,6%	Strzebiński	1,2%	20,7%
Jaworski	3,2%	45,7%	Średzki	1,1%	29,4%
Jeleniogórski	2,5%	26,7%	Świdnicki	1,3%	34,0%
Kamiennogórski	2,4%	16,9%	Trzebnicki	0,9%	31,4%
Kłodzki	4,8%	43,9%	Wałbrzyski	1,8%	49,9%
Legnicki	0,6%	30,1%	Wołowski	2,4%	48,7%
Lubański	4,1%	29,0%	Wrocławski	1,7%	32,4%
Lubiński	2,7%	41,2%	Ząbkowicki	1,2%	32,4%
Lwówecki	1,7%	46,3%	Zgorzelecki	3,8%	28,8%
Milicki	1,5%	29,4%	Złotoryjski	2,0%	31,2%

Wykres 6. wskazuje natomiast na inne zjawisko, a mianowicie dominację zmiennych: położenia i liczby miast. Gdy mowa o położeniu, mamy praktycznie do czynienia z powtórzeniem wyniku, uzyskanego przy okazji badania umów partnerskich. Stwierdzono tam, że powiaty graniczne, dla których kategoria „obcokrajowca” lub „obcości” jest chlebem powszednim, są otwarte na wymianę i chętnie nawiązują współpracę, w przeciwieństwie do powiatów oddalonych od granicy, wykazując tym samym skłonność do modernizacji i

innowacji. Jak widać, tak samo stymulująco położenie względem granic działa na intensywność wymiany szkolnej. Natomiast korelacja ze zmienną „miasta” potwierdza ogólną prawidłowość, zgodnie z którą jakość nauczania, a wymiana uczniowska jest przecież częścią procesu dydaktycznego, jest wyższa w miastach, niż w regionach wiejskich. Zjawisko to dowodzi istnienia nierównych szans edukacyjnych miasta i wsi także w badanym tutaj zakresie.

Wykres 6. Współczynnik korelacji Pearsona wymiany uczniów i innych zmiennych (oś odciętych)



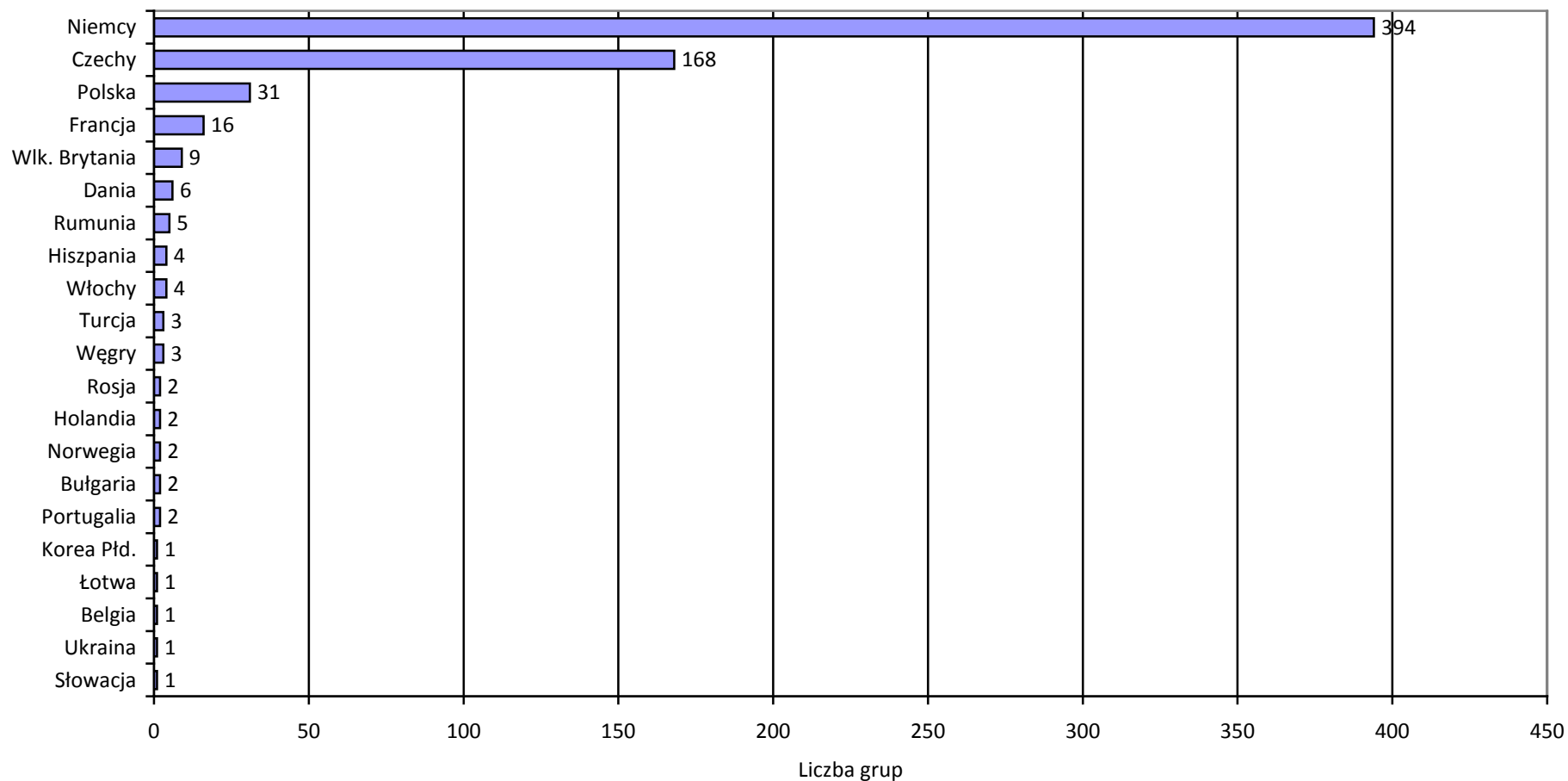
Jednak najbardziej niepokojącym spostrzeżeniem jest bardzo niski poziom udziału uczniów w wymianie zagranicznej (i krajowej). Nawet w najlepszych pod tym względem powiatach oszacowana średnia liczba uczniów wyjeżdżających na wymianę do zagranicznych szkół nie przekracza progu 5%, a średnia udziału wynosi 2,1% (rozkład powiatów poniżej średniej i ponad nią jest równomierny). Autorom nie są znane analogiczne wartości dla innych państw europejskich, niemniej jednak poziom ten, nawet przy założeniu, że wynik jest zaniżony z powodu błędu oszacowania ze strony nauczycieli, wydaje się niezadowolający i należałoby sugerować wspieranie wymiany szkolnej środkami publicznymi w taki sposób, aby

większa liczba uczennic i uczniów mogła zapoznać się z funkcjonowaniem szkolnictwa w innych systemach edukacyjnych.

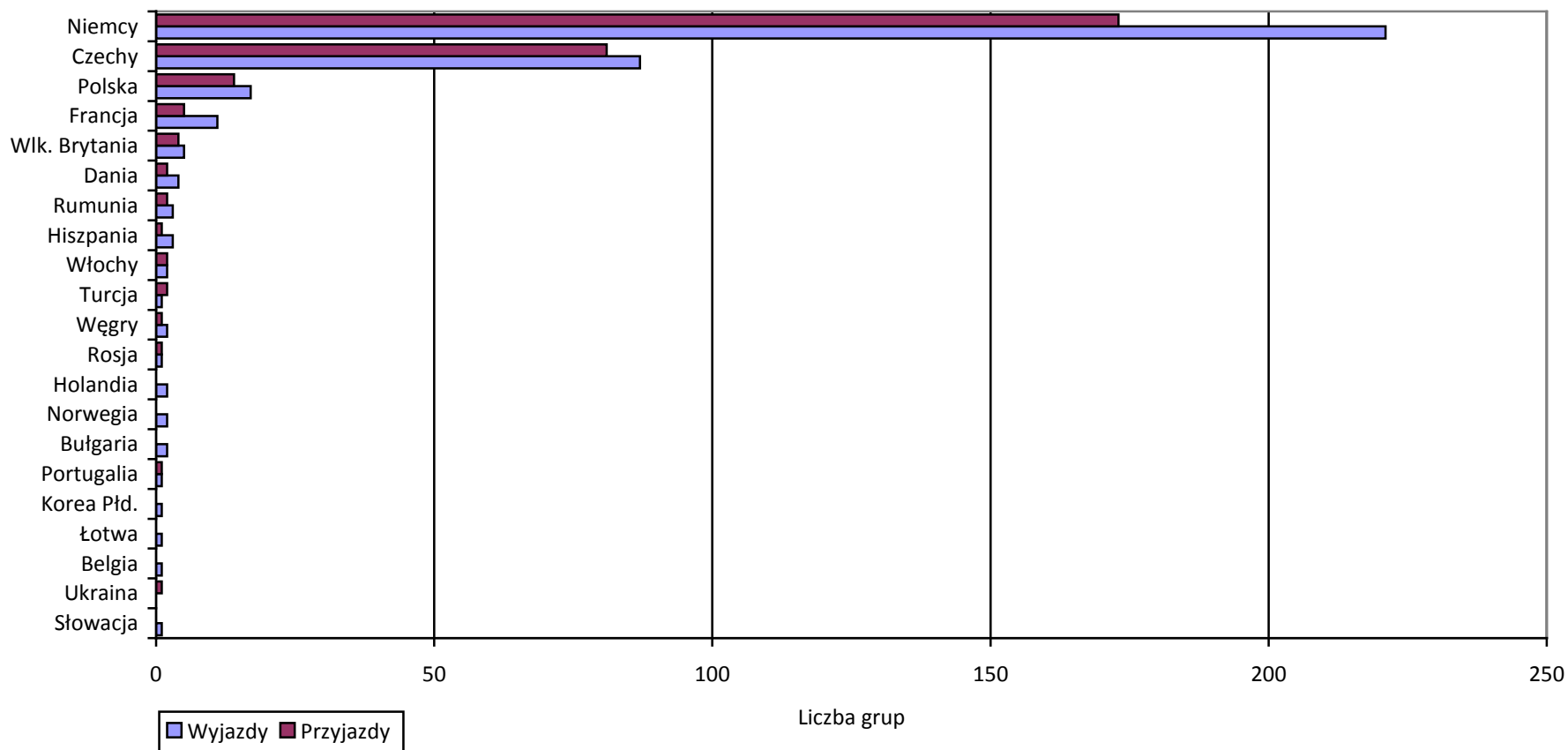
3.3.2 Kierunki wymiany szkolnej

Kierunki docelowe i państwa przyjmujące polskich uczniów przedstawiają układ nieco zbliżony do tego, który wystąpił przy analizie umów partnerskich. Okazuje się, że najintensywniej polscy uczniowie jeżdżą do Niemiec, również z Niemiec najczęściej przyjmowane są w Polsce grupy uczniowskie. Dane te ilustrują wykresy 7.–12. zamieszczone poniżej.

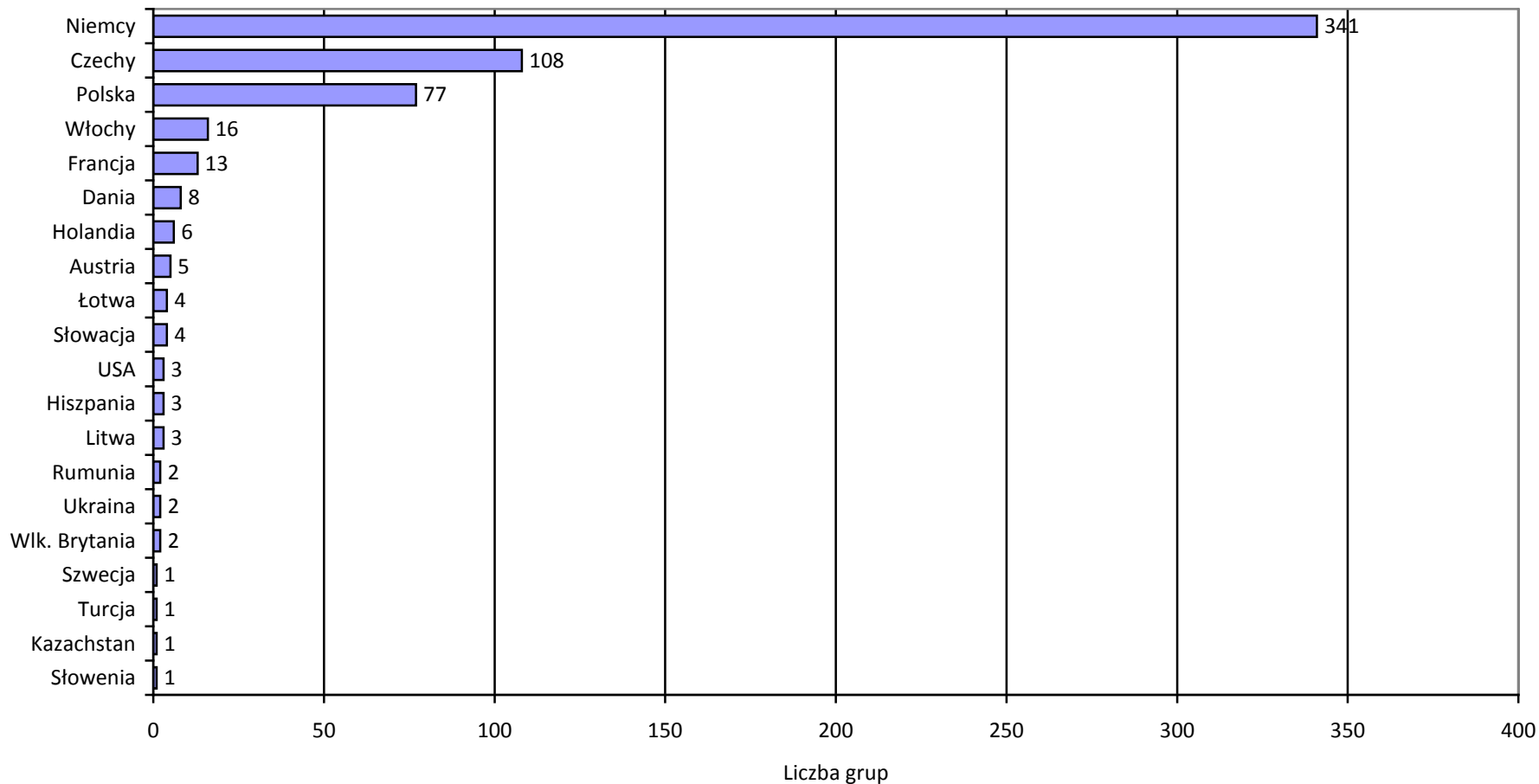
Wykres 7. Wyjazdy i przyjazdy uczniów w szkołach podstawowych ze względu na kraj (liczba grup łącznie)



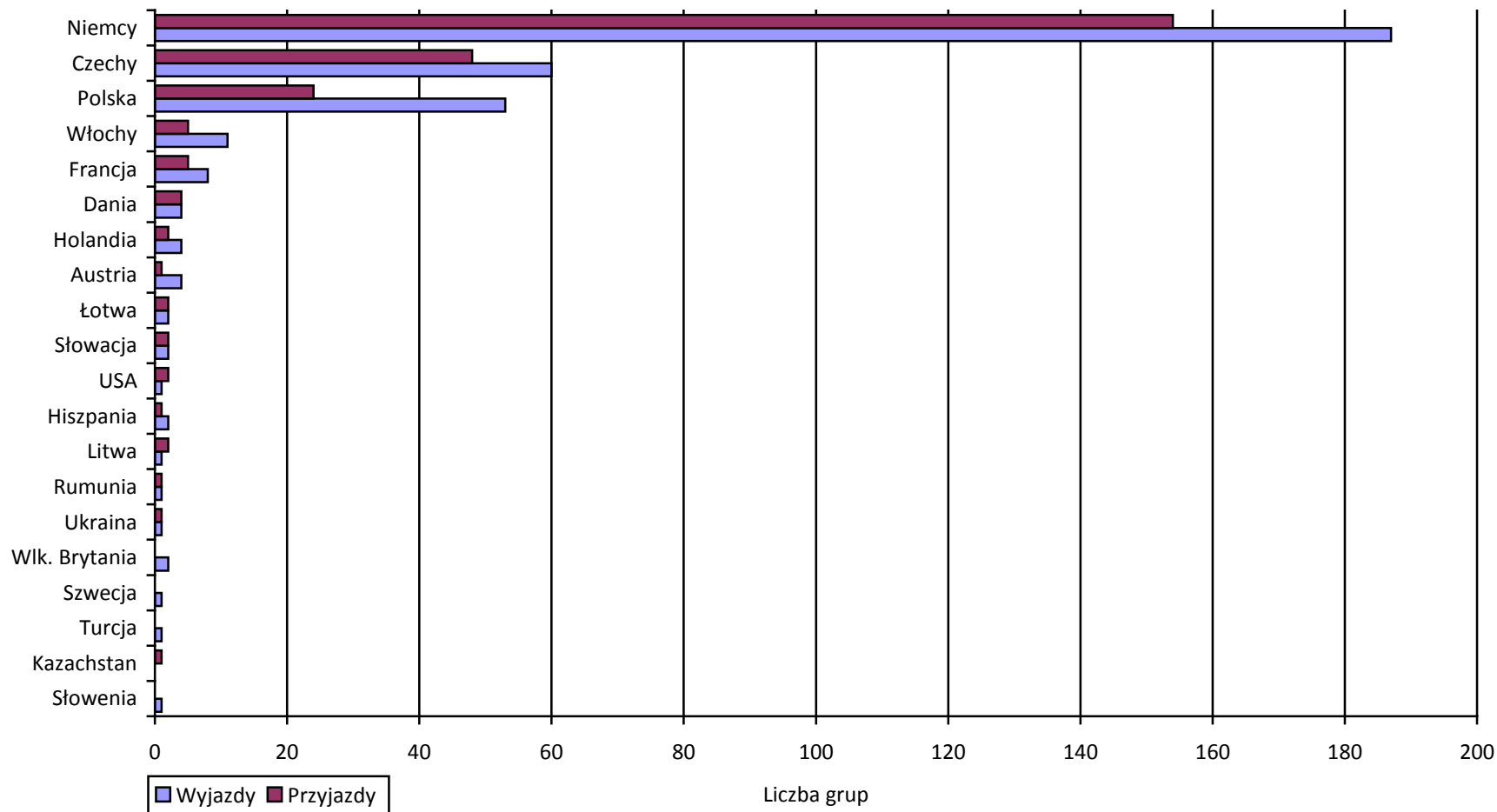
Wykres 8. Wyjazdy i przyjazdy w szkołach podstawowych ze względu na kraj (liczba grup)



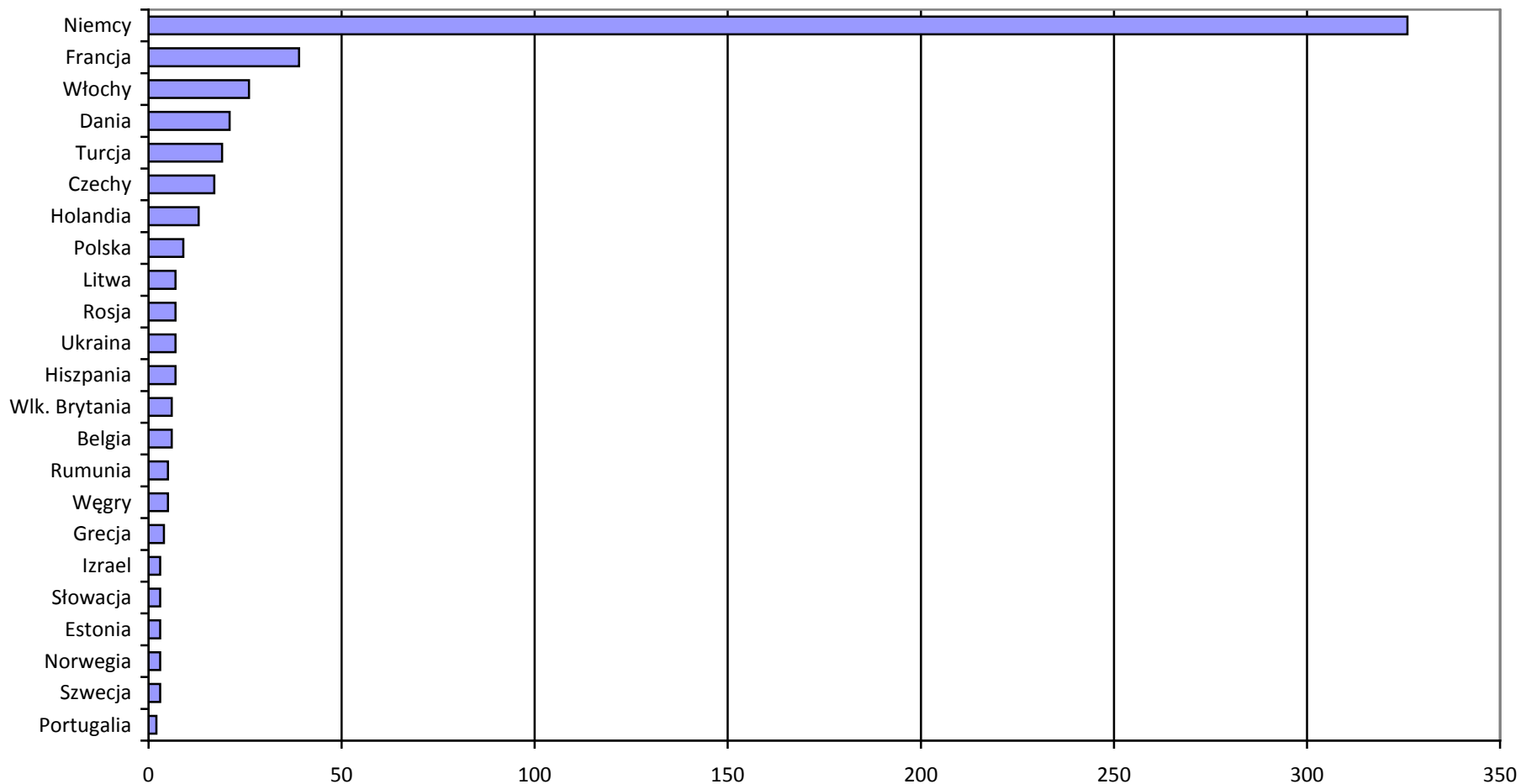
Wykres 9. Wyjazdy i przyjazdy w gimnazjach ze względu na kraj (liczba grup łącznie)



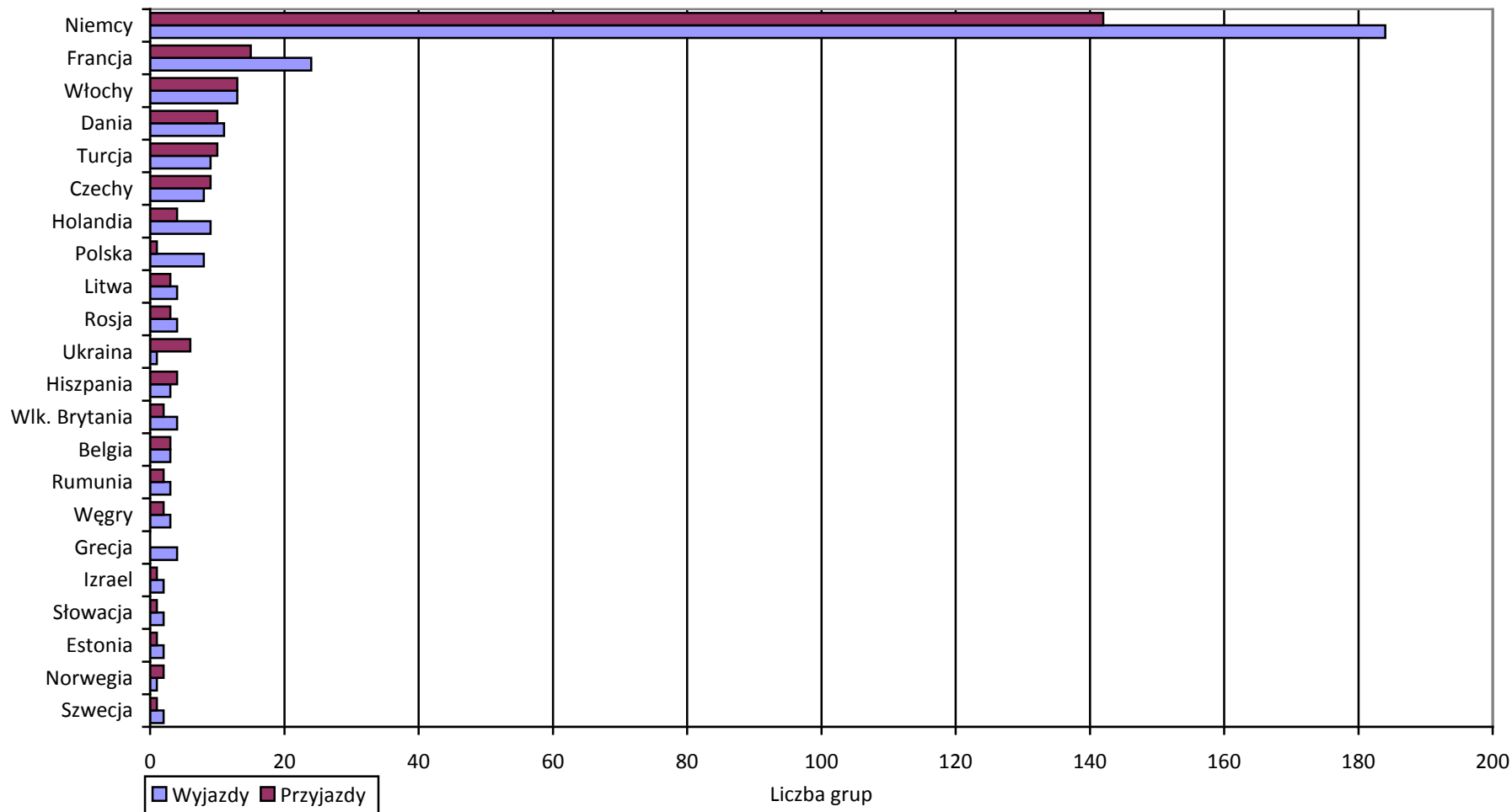
Wykres 10. Wyjazdy i przyjazdy w gimnazjach ze względu na kraj (liczba grup)



Wykres 11. Główne wyjazdy i przyjazdy w liceach i technikumach ze względu na kraj (liczba grup łącznie)



Wykres 12. Główne wyjazdy i przyjazdy w liceach i technikach ze względu na kraj (liczba grup)



Jak wcześniej wspomniano, liczba wymian w obszarze szkolnictwa zawodowego jest niewielka. Dlatego też zamiast wykresów przedstawiona zostanie tabela, ilustrująca rozkład państw, do których przyjeżdżano, oraz państw, z których uczniów przyjmowano.

Tab. 10. Wyjazdy i przyjazdy w szkołach zawodowych ze względu na kraj

	Wyjazdy	Przyjazdy	Suma
Niemcy	29	17	46
Francja	4	2	6
Czechy	1	2	3
Włochy	2	1	3
Turcja	2	0	2
Hiszpania	1	0	1
Belgia	1	0	1
Suma:	40	22	62

Analiza wykresów i tabel wskazuje, że najintensywniejsza wymiana prowadzona jest w Niemcami, w drugiej kolejności znajdują się Czechy, a na trzecim miejscu Polska. W sumie wymiana uczniowska obejmuje aż 40 państw, chociaż zdecydowana większość przypada na wymianę polsko-niemiecką i polsko-czeską.

Nieproporcjonalnie wysoką pozycję Niemiec należy wiązać z prowadzoną od początku lat 90. polityką pojednania polsko-niemieckiego i istnieniem całego systemu wspierania takiej wymiany po obu stronach granicy na Odrze i Nysie. Szkoły korzystają ze wsparcia finansowego, a oba społeczeństwa z satysfakcją inwestują swoją energię w zasypywanie historycznych przepaści. Układ taki wzorowany jest na procesie pojednania niemiecko-francuskiego, które także uwzględniało „symetryczną” naukę języków i wsparcie rządowe dla wymiany uczniowskiej. Politycy uznali, że skoro udało się pokonać opory pomiędzy Francją a Niemcami, podobnie będzie w przypadku Niemiec i Polski. Uzyskane wyniki pokazują empirycznie, że proces pojednania w współpracy nie jest fikcją, że realnie rozwija się ono na obszarze całego Dolnego Śląska.

Pozycję Czech łatwo wyjaśnić bliskością geograficzną powiatów granicznych, atrakcyjnością cenową wyjazdów do Czech oraz potrzebą nadrobienia strat w tkance społecznej, jakie spowodował okres sztucznego podziału, a nawet wrogości obu państw i

narodów, spowodowany wydarzeniami 1968 roku, a którego absurdalnym symbolem była droga przyjaźni polsko-czeskiej, pilnie strzeżona przez pograniczników wyposażonych w długą broń. Ciekawym wynikiem jest też pozycja Polski jako kraju wymiany uczniowskiej.

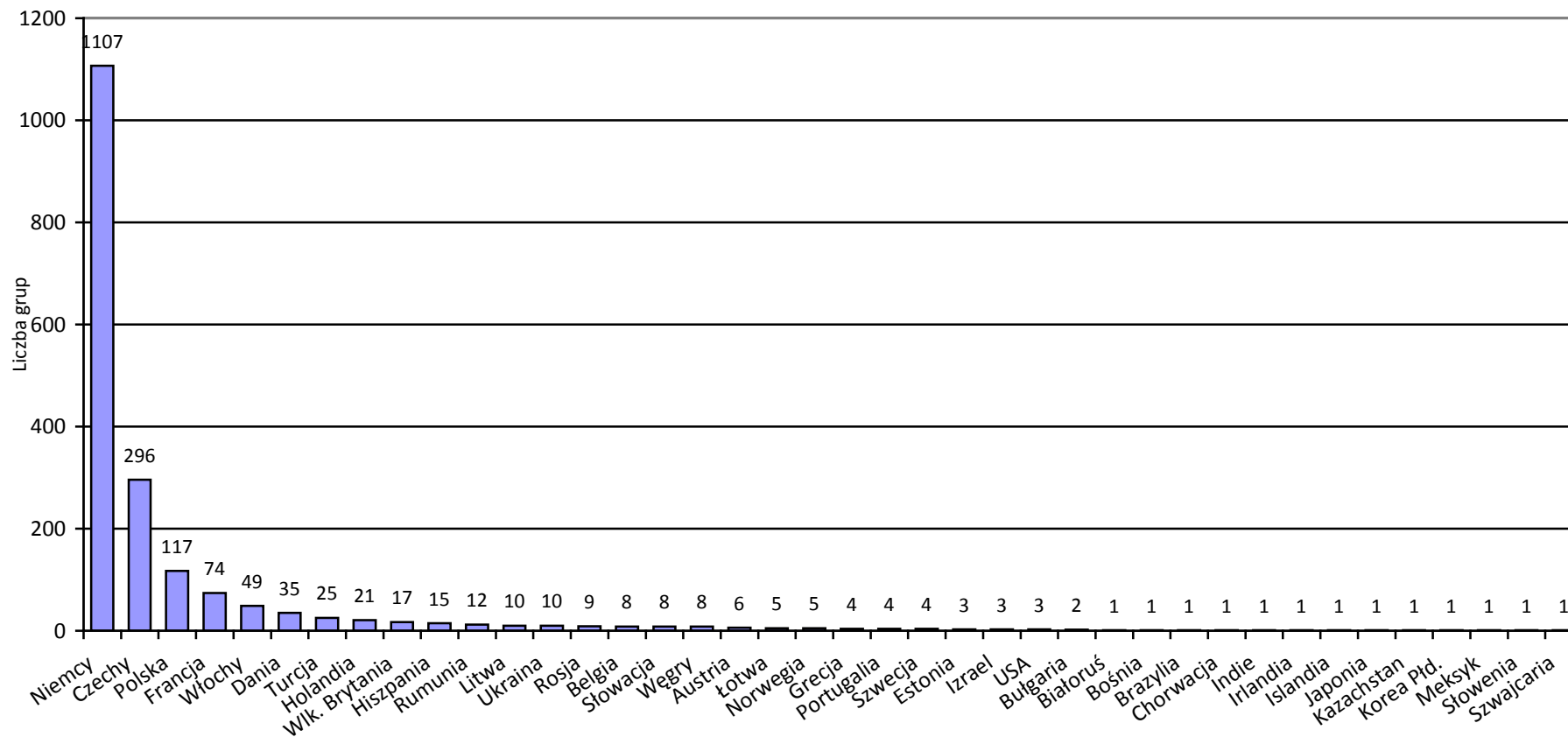
Sumaryczne wyniki wymiany przedstawiono w tabeli 11., która zawiera liczby grup uczniowskich z podziałem na typ szkoły, wyjazd i przyjazd. Wynik ten wskazuje na największą liczbę grup uczniowskich na poziomie szkoły podstawowej, a nie gimnazjalnej. Pozornie wynik ten kłóci się z rozumowaniem przedstawionym wcześniej, gdy mowa była o średniej uczniów wyjeżdżających na wymiany (tam gimnazjaliści jako środkowa grupa wiekowa mieli najwyższy wynik). W tym wypadku mamy jednak do czynienia z bezwzględnymi liczbami grup uczniowskich, a nie średnią przypadającą na szkołę. Biorąc pod uwagę fakt, iż szkoła podstawowa obejmuje aż sześć roczników, ponadto istnieje układ piramidy liczby szkół (najwięcej podstawowych, mniej gimnazjów, najmniej liceów), wynik przedstawiony w tabeli 11. staje się zrozumiały.

Tab. 11. Grupowe przyjazdy i wyjazdy uczniów ze względu na typ szkoły

	Państwa	Wyjazdy	Przyjazdy	Suma
Podstawowe	21	368	290	658
Gimnazja	20	346	255	601
Licea	34	310	242	552
Zawodowe	7	40	22	62
Suma:		1064	809	1873

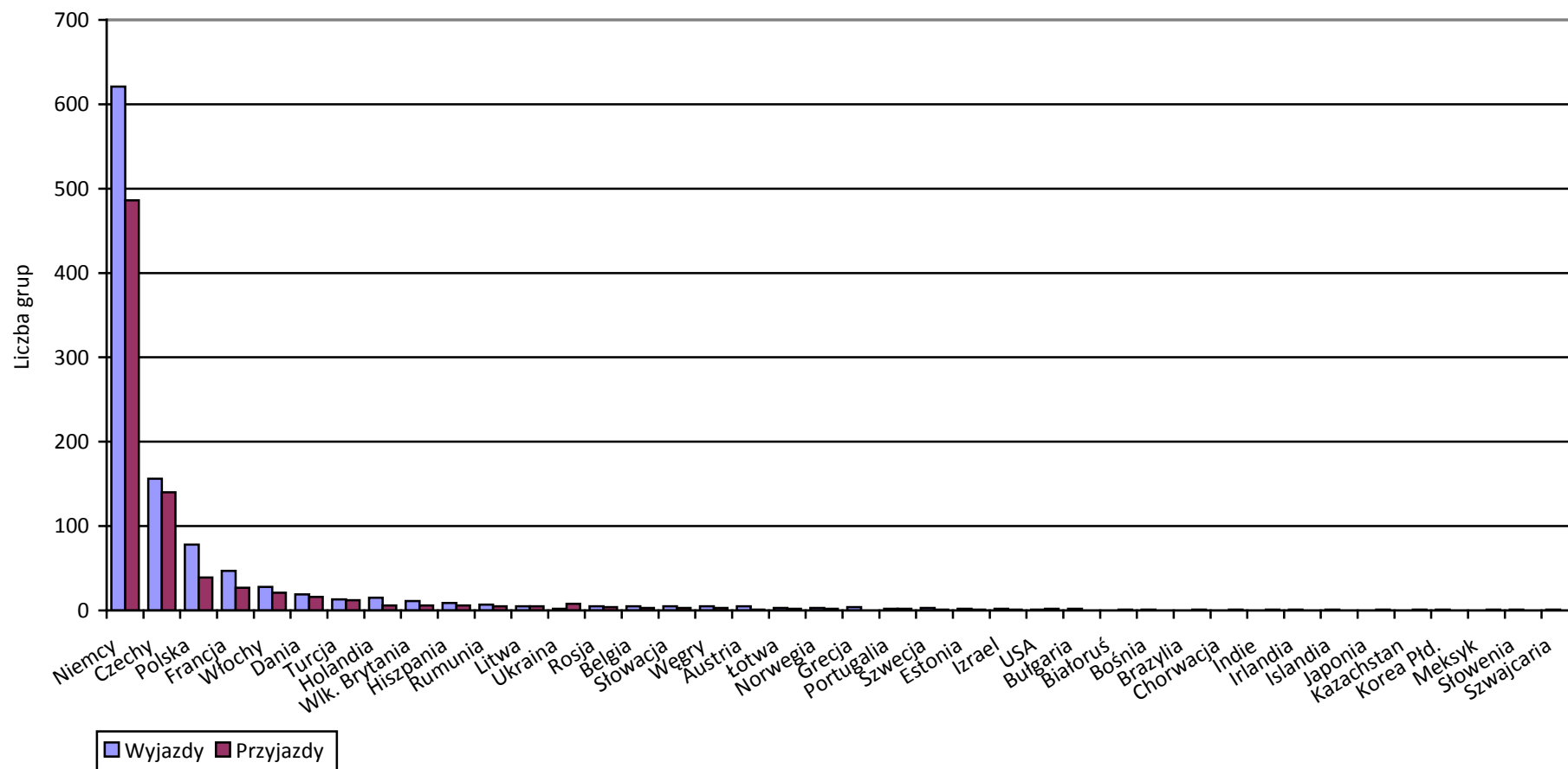
Poniżej przedstawiono wykresy z ogólnym rozkładem wyjazdów i przyjazdów (Wykresy 13.–14.). Ilustrują one dominację Niemiec, a w mniejszym stopniu Czech, jako preferowanych kierunków wymiany uczniowskiej na Dolnym Śląsku.

Wykres 13. Państwa wymiany szkolnej (wyjazdy i przyjazdy, liczba grup) – wszystkie typy szkół





Wykres 14. Państwa wymiany szkolnej (wyjazdy i przyjazdy osobno, liczba grup) – wszystkie typy szkół

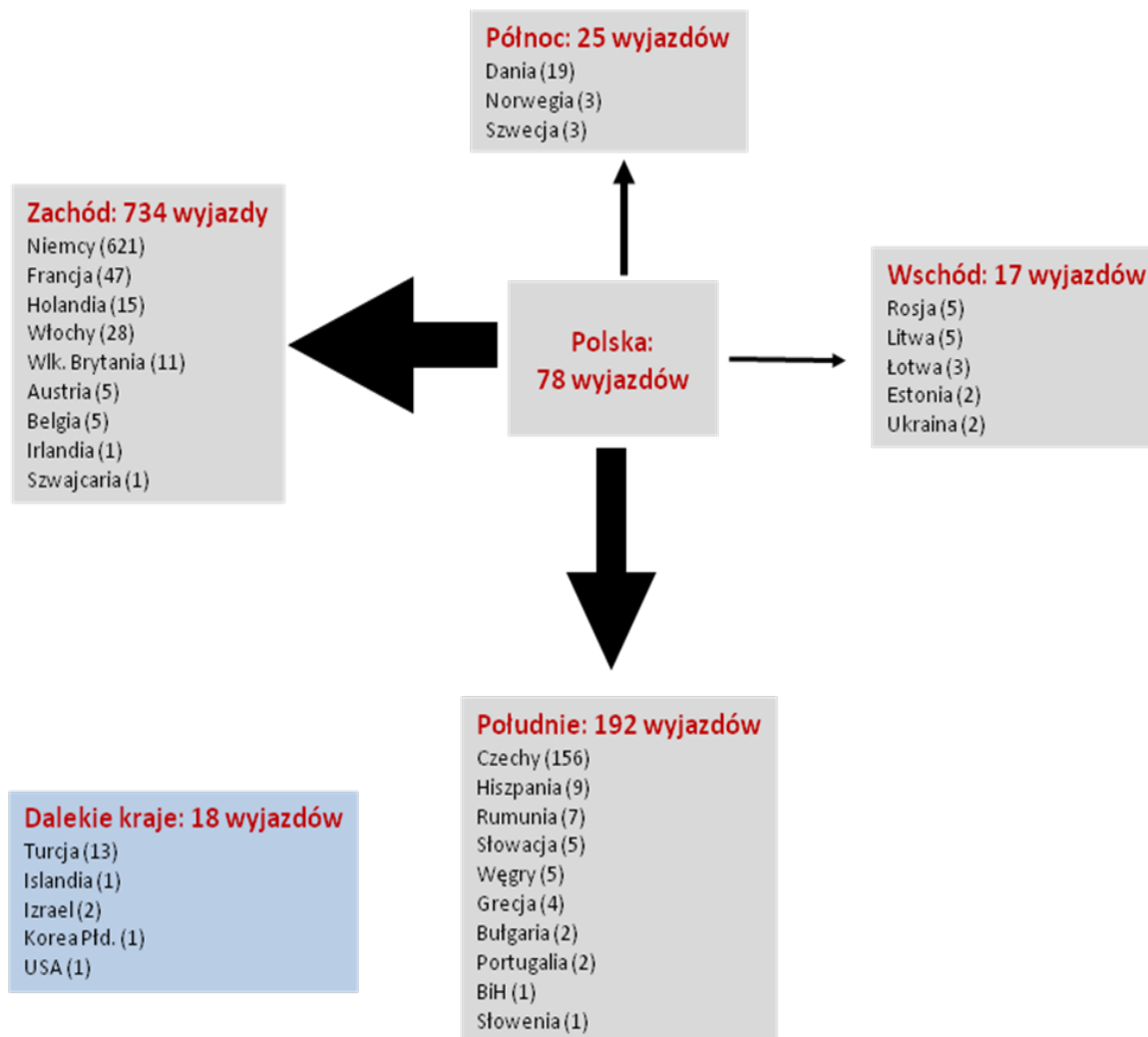


Analogicznie do rozdziału o umowach partnerskich przeprowadzono analizę kierunków wymiany uczniowskiej (Rys. 4.–6.). Przyjęto wszystkie przedstawione wcześniej założenia, dotyczące aksjologicznego nacechowania kierunków, ich swoistej semiotyki kulturowej.

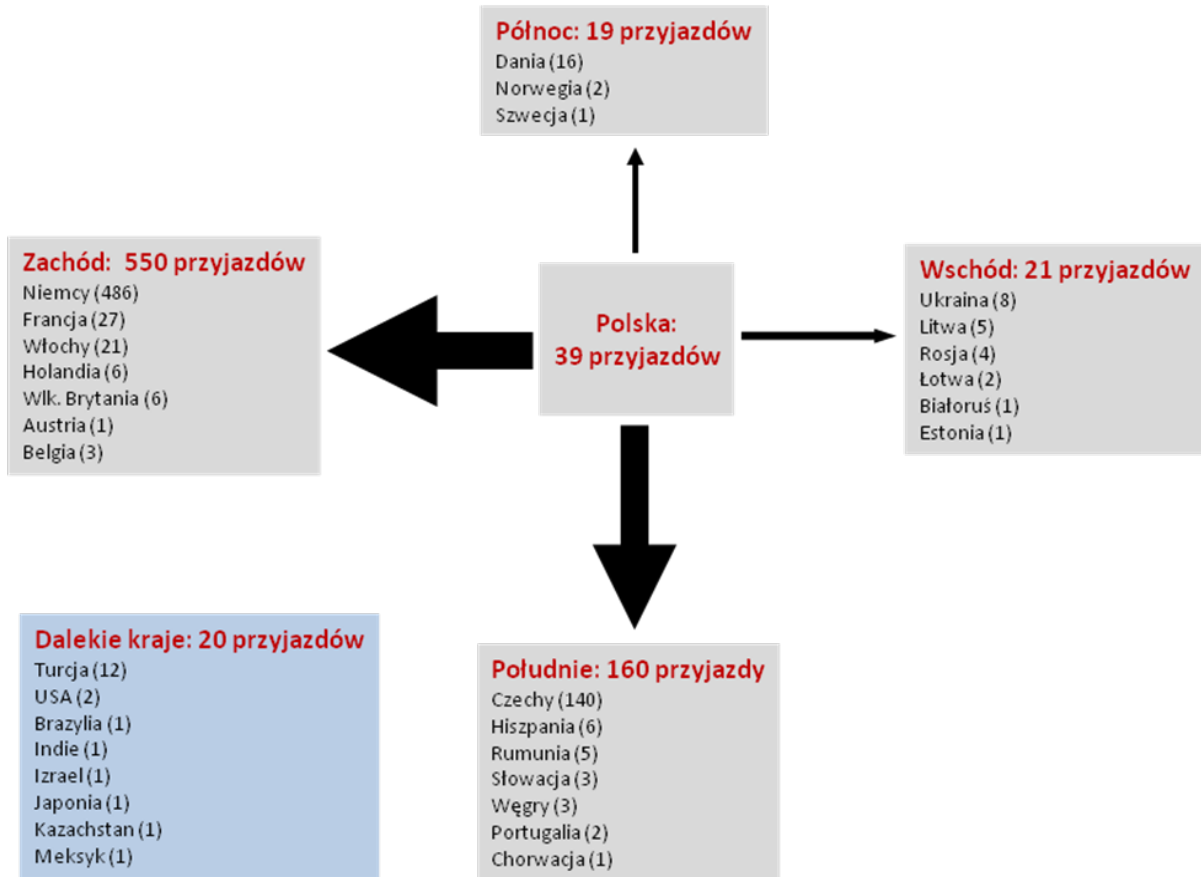
Układ, jaki uzyskano, jest bardzo podobny do tego, który wyłonił się z badań partnerstwa gmin i powiatów. Szkoły zdecydowanie preferują kierunek zachodni. Bardzo duża przewaga wyjazdów w tym kierunku wynika przede wszystkim z wysokiej pozycji Niemiec (wymiany z tym krajem stanowią 86% wszystkich wymian w tym kierunku, a więc wyjazdów i przyjazdów łącznie), lecz również Francja i Włochy funkcjonują jako chętnie wybierane cele dolnośląskich szkół. Są to kraje funkcjonujące w dyskursie edukacyjnym jako kolebka cywilizacji i kultury europejskiej (renesansowy humanizm, najstarsze uniwersytety, przenoszone na obszar ziem polskich wzorce estetyczne). Również kierunek południowy cieszy się względnie dużym powodzeniem, na ten jednak wynik składają się prawie wyłącznie wymiany z najbliższym sąsiadem – Czechami (prawie 85 % wszystkich wymian z państwami południowymi).

Warto wspomnieć o wymianie z państwami pozaeuropejskimi. Mimo bariery finansowej, jaka blokuje rozwój takiej wymiany, pojawiają się w tej kategorii bardzo dalekie i kosztowne „destynacje”. Państwem nieeuropejskim o dość wysokiej pozycji jest Turcja. Wynika to prawdopodobnie z jej aspiracji wstąpienia do Unii Europejskiej i dążenia do budowania związków z państwami tego obszaru.

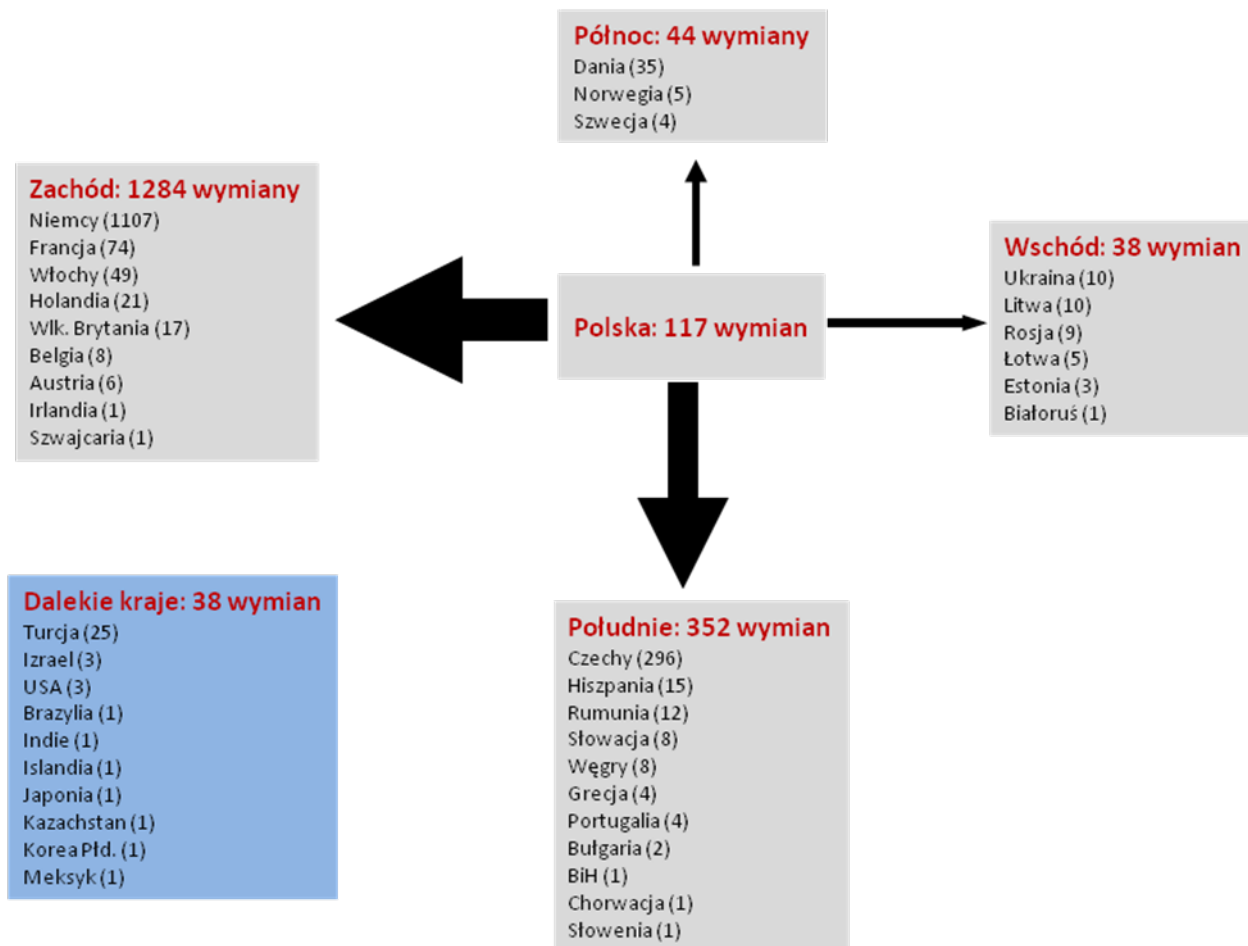
Rys. 4. Kierunki wyjazdów uczniów (w nawiasach podano liczbę grup wyjeżdżających) – wszystkie typy szkół



Rys. 5. Kraje macierzyste uczniów przyjeżdżających (w nawiasach podano liczbę grup)
– wszystkie typy szkół



Rys. 6. Kierunki wymiany uczniów (w nawiasach podano liczbę grup wyjeżdżających i przyjeżdżających łącznie) – wszystkie typy szkół



Za bardzo niepokojące należy uznać wyjątkowo niską obecność w rozkładzie wymian państw słowiańskich z południa Europy (Bałkany), a także państw „kresowych”, czyli Litwy, Białorusi i Ukrainy. Nieobecność kierunku bałkańskiego wynika najprawdopodobniej z trudności komunikacyjnych i braku jakichkolwiek zachęt (ze strony władz) do takiej wymiany. Natomiast barier wymiany pomiędzy Dolnym Śląskiem a szkołami z obszarów dawnej Rzeczypospolitej szukać należy w polityce (casus Białorusi), trudnościach komunikacyjnych i, rzecz chyba najbardziej oczywista, bardzo silnej identyfikacji Polaków z cywilizacją zachodnią (łacińską, atlantycką).

Ostatnią kwestią jest proporcja wyjazdów i przyjazdów. Obraz, jaki wyłonił się po analizie ankiet dowodzi, iż Dolny Śląsk (i Polska) nie funkcjonują w układzie symetrycznym. Praktycznie we wszystkich typach szkół większą wartość mają liczby grup wyjeżdżających.

Jest to szczególnie odczuwalne na kierunku zachodnim. Jedynie na kierunku wschodnim istnieje pod tym względem pewna równowaga, co wynika z zachodniego, i przez to atrakcyjnego, statusu Polski dla partnerów z „bardziej wschodniej” części Europy. Istnienie tego zjawiska, w bardzo silnym natężeniu, stwierdzono wcześniej przy okazji badań wymiany studenckiej (Pawłowski 2010).

3.4 Wymiana sportowa

Podobnie jak omawiane wyżej dziedziny życia, również sport jest obszarem aktywującym różnego rodzaju wymianę – głównie osob. Wielopłaszczyznowość kontaktów dokonujących się w ramach aktywności sportowych jest kolejnym czynnikiem, pozytywnie wpływającym na intensyfikację makroregionalnych powiązań Dolnego Śląska. Ze względu na swoją specyfikę sport generuje kontakty w wymiarze makroregionalnym na trzech zasadniczych płaszczyznach:

- a) udział sportowców wyczynowych w międzynarodowych imprezach sportowych,
- b) organizowanie na Dolnym Śląsku masowych i wyczynowych imprez sportowych o charakterze międzynarodowym,
- c) wymiana międzynarodowa grup sportowych dzieci i młodzieży.

Pierwszy z wymienionych punktów obejmuje aktywność dolnośląskich sportowców wyczynowych w imprezach rangi międzynarodowej. Uczestnictwo w tego typu imprezach organizowanych przede wszystkim za granicą, ale również w naszym regionie, jest bazą dla swoistego rodzaju kontaktów, w których uczestnicy pozostawiają pewien ślad w pamięci swoich konkurentów, organizatorów takich imprez, jak również wśród zainteresowanych nimi widzów. Następuje wtedy łatwiejsze identyfikowanie miast i/lub regionów, w miejscach, które tylko z rzadka są (lub wcale nie są) partnerami w wymianach i kontaktach innego rodzaju (partnerstwo miast, wymiana szkolna, sieć komunikacyjna).

Tego rodzaju sportowe kontakty podlegają jednak określonym ograniczeniom. Poza mało znaczącymi wyjątkami charakter imprez w sporcie wyczynowym wyklucza sytuacje, w których zawodnicy reprezentowaliby swój region – czyli Dolny Śląsk. Należy w tym miejscu

zaznaczyć, że takie reprezentacje regionalne tworzone są i biorą udział w różnego rodzaju zawodach – choć z pewnymi ograniczeniami – w krajach takich jak Niemcy czy Francja. Szczególnym wydarzeniem, osadzonym jednak w innym politycznym i społecznym kontekście, są np. mecze piłkarskie reprezentacji Katalonii lub Kraju Basków. Wydaje się jednak, że – jeśli nie w sporcie wyczynowym – możliwe byłoby powoływanie w szerszej niż ma to obecnie miejsce skali tego typu reprezentacji Dolnego Śląska dla uczestnictwa w imprezach sportowych o charakterze amatorskim, branżowym itp. Do minimum ograniczona jest natomiast możliwość identyfikacji regionu w ramach reprezentacji narodowych, zwłaszcza w sportach zespołowych. W sportach indywidualnych takie sytuacje zdarzają się, aczkolwiek bardzo rzadko. Warto w tym miejscu podać jednak przykład zaistnienia w świadomości międzynarodowej nazwy „Wrocław” przy okazji największej sportowej imprezy świata, jaką są igrzyska olimpijskie. Oto bowiem obraz zdobywającej w 1996 roku na igrzyskach w Atlancie złoty medal w strzelectwie zawodniczki wrocławskiego klubu sportowego „Śląsk” – Renaty Mauer – obiegał świat jako jeden z pierwszych na tych igrzyskach (wynikało to z terminarza zawodów), docierając do większej rzeszy odbiorców i nie gubiąc się w natłoku podobnych informacji z każdego następnego dnia trwania igrzysk. A w oficjalnym przekazie telewizyjnym obok imienia i nazwiska zawodniczki oraz kraju, jaki reprezentowała, widniała nazwa „Wrocław” w rubryce „residence”.

Nie ulega jednak wątpliwości, że szczególnie skutecznie informacja o mieście pojawia się w przekazach medialnych w przypadku gier zespołowych, gdy eksponuje się ją w trakcie konkretnej imprezy. Dla zaistnienia w świadomości makroregionalnej miast dolnośląskich korzystne są wszelkie kontakty przedstawicieli gier zespołowych w wymiarze międzynarodowym. Możliwe jest to głównie w przypadku udziału takich zespołów w rozgrywkach o charakterze europejskim – tym bardziej, że ich ranga sportowa, a co za tym idzie zainteresowanie kibiców i mediów, jest stosunkowo duża. Nieodpowiadająca randze i ambicjom regionu jest obecność w tego typu rozgrywkach dolnośląskich drużyn piłki nożnej (w ostatnim dziesięcioleciu ograniczona tylko do krótkotrwałych epizodów „Zagłębia” Lubin i „AZS” Wrocław w futbolu kobiecym). W popularnej i medialnej w wielu krajach europejskich koszykówce udział drużyn dolnośląskich w rozgrywkach europejskich jest coraz bardziej

znikomy. To samo dotyczy piłki ręcznej i siatkówki. Warto zastanowić się też, na ile skutecznie wykorzystano dwa lata temu udział zespołu koszykarskiego „Turowa” Zgorzelec w drugich co do ważności europejskich rozgrywkach pucharowych. Zgorzelczanie rozgrywali bowiem swoje mecze w charakterze gospodarza w nowoczesnej hali „Tipsport Arena” w czeskim Libercu. Na ile skuteczny w wymiarze makroregionalnym był w tym przypadku przekaz o zgorzeleckiej i dolnośląskiej proweniencji zespołu wydaje się pytaniem retorycznym.

W związku z powyższymi uwagami postulować należy efektywne wspieranie drużyn dolnośląskich w grach zespołowych, między innymi przez sprzyjanie wszelkim inwestycjom sponsorskim, prowadzącym do zwiększenia poziomu sportowego i rozwoju bazy infrastrukturalnej (por. kompromitujący brak odpowiednich hal sportowych w Lubinie i Zgorzelcu). Tylko wtedy możliwe będzie ich kwalifikowanie się do rozgrywek europejskich (finansowa pomoc instytucji samorządowych i lokalnych jest tu szczególnie pożądana, ze względu na bardzo wysokie koszty uczestnictwa), w których przecież nie reprezentują oni tylko samych siebie, ale również konkretne miasta i cały dolnośląski region. A to z kolei przyczynia się bezpośrednio do zwiększenia obecności i rozpoznawalności Dolnego Śląska w świadomości makroregionalnej.

Drugi z wymienionych wyżej punktów dotyczy imprez sportowych na terenie naszego regionu, których organizacja nie wynika bezpośrednio ze zdeterminowanego przez odpowiednio wysoki poziom sportowy udziału dolnośląskich sportowców w określonych fazach cyklicznych rozgrywek (np. kolejne osiągnięte etapy rywalizacji w grach zespołowych). Należą do nich wszelkie imprezy rangi mistrzowskiej (europejskiej lub światowej), których przeprowadzenie generuje przyjazd do konkretnego miasta sportowców lub drużyn – zwłaszcza reprezentacji narodowych w grach zespołowych. Z racji rangi imprezy i popularności określonych dyscyplin wydarzenia takie odbijają się dużym echem medialnym, relacjonowane są szeroko w krajach ich uczestników, nierzadko ściągają też kibiców z tych krajów do miejsca organizacji imprezy. Zaznaczyć jednak należy, iż często pewna część praw marketingowych związanych z taką imprezą pozostaje w gestii zlecniodawcy, którym są międzynarodowe organizacje sportowe (np. koszykarska „FIBA Europe” czy piłkarska



„UEFA”), co ogranicza pole działania w obszarze, skutkującym zwiększeniem rozpoznawalności miasta i regionu organizujących taką imprezę.

Ograniczenia tego typu są natomiast zminimalizowane w przypadku cyklicznych imprez sportowych pozbawionych charakteru mistrzowskiego. W wielu dyscyplinach organizowane są bowiem zawody w systemie rankingowym. Przykładem mogą być zawody w randze Pucharu Świata w narciarstwie klasycznym planowane w Jakuszycach w roku 2012. Wejście do stałego kalendarza kolejnych edycji pucharu byłoby niezwykle ważnym czynnikiem propagującym ten obszar i w sposób trwały wprowadzającym go do świadomości międzynarodowej. Oprócz cykliczności imprezy i możliwie szerokiego zasięgu międzynarodowego jej uczestników, kolejnym czynnikiem skutecznie zwiększającym pozytywne makroregionalne postrzeganie miasta i regionu jest międzynarodowa popularność dyscypliny sportu, nawet przy niższym poziomie sportowym jej uczestników. Taką dużą popularnością w wymiarze wręcz globalnym cieszy się np. tenis ziemny. Stąd jako dużą stratę należy traktować rezygnację z organizowania we Wrocławiu cyklicznej imprezy tenisowej „Polish indoor open”, która po kilku latach funkcjonowania zdobyła wysoką rangę w swojej klasie (tzw. challenger) i była rozpoznawalna w dość hermetycznym świecie miast-organizatorów imprez tenisowych.

Ostatnią grupę imprez sportowych kreujących pozytywny wizerunek Dolnego Śląska w wymiarze makroregionalnym stanowią masowe imprezy sportowe o charakterze międzynarodowym. Przykładem takiej imprezy jest corocznie organizowany w Jakuszycach narciarski Bieg Piastów. Impreza ta gromadzi wiele tysięcy uczestników – zarówno wyczynowców, jak i przede wszystkim amatorów – i wchodzi w skład prestiżowego międzynarodowego stowarzyszenia takich biegów – „World Loppet” – zrzeszającego największe i najlepiej organizowane tego typu imprezy na świecie. Jej rola w zwiększaniu obecności Dolnego Śląska w świadomości makroregionalnej jest zatem niebagatelna.

Postulować więc należy jak największą aktywność władz regionalnych i lokalnych, instytucji, podmiotów gospodarczych itp. w celu wykorzystania potencjału tkwiącego w sporcie do promowania marki Dolnego Śląska i poszczególnych miast. Uczynić to można nie tylko przez zdobywanie praw do organizowania imprez mistrzowskich, lecz także przez



wspieranie dalszego rozwoju cyklicznych imprez sportowych o charakterze międzynarodowym, zarówno wyczynowych, jak i masowych. Warto także zwrócić uwagę na wszelkie inicjatywy mające na celu kreowanie kolejnych tego typu wydarzeń sportowych na terenie Dolnego Śląska.

Ostatnim punktem generującym kontakty sportowe w wymiarze makroregionalnym jest wymiana grup młodzieżowych. Podstawą takiej wymiany nie jest w pierwszej kolejności jakość poziomu sportowego, co decyduje o odmiennym charakterze tworzonych w ten sposób związków Dolnego Śląska w wymiarze makroregionalnym. Wymiana grup sportowych dzieci i młodzieży zakłada pewną masowość tego zjawiska i możliwa jest zarówno w postaci wizyt takich grup za granicą, jak i goszczenia zagranicznych grup w regionie. W swoim zasięgu może być bilateralna oraz multilateralna. Duża liczba uczestników takich wymian pojawia się zwłaszcza w przypadku popularnych dyscyplin zespołowych, takich jak piłka nożna czy koszykówka. Organizowane mogą być pobyty o charakterze treningowym, jak też w celu rozegrania różnego rodzaju turniejów. Warto zaznaczyć, że wymiana taka łączy aktywność czysto sportową z poznawaniem kraju/regionu strony przyjmującej, zacieśnianiem indywidualnych kontaktów i przyjaźni itp. Wspieranie i koordynowanie tego typu działań wydaje się ważnym postulatem zwłaszcza w obliczu coraz większej ilości tego typu działań podejmowanych aktualnie w wielu krajach i regionach Europy.

3.5 Sieć komunikacyjna

Realizowana przez Komisję Europejską polityka spójności znalazła swoje odbicie w przyjętym w lipcu 2010 przez Radę Ministrów RP dokumencie o nazwie „Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2010–2020: regiony, miasta, obszary wiejskie”. Ponieważ strategia ta z jednej strony ma stanowić podstawę do dystrybucji środków z funduszy europejskich w latach 2014–2020, z drugiej zaś – jest jedną z dziewięciu strategii rozwoju realizujących średnio- i długoterminowy plan rozwoju kraju (Kołtuniak, 2010), a wśród pozostałych ośmiu strategii znajduje się także strategia rozwoju transportu, istotnym punktem wydaje się analiza wzajemnych relacji między rozwojem transportu a rozwojem regionalnym. Rozwój możliwości transportowych na terenie Dolnego Śląska wykracza zresztą poza granice regionu – jest ważnym czynnikiem umożliwiającym wielorakie kontakty na płaszczyźnie ponadregionalnej zarówno w ujęciu ogólnopolskim, jak i międzynarodowym (transgranicznym). Z punktu widzenia makroregionalnego wspieranie efektywności realizacji tych celów jest możliwe przez ciągłą rozbudowę i modernizację regionalnej sieci komunikacyjnej. Działania takie są zresztą fundamentem „rozwoju infrastruktury transportowej na Dolnym Śląsku”, który to rozwój jest jednym z dziesięciu priorytetów w ramach „Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007–2013”.

Sieć komunikacyjna w rozumieniu prezentowanym tutaj obejmuje fizyczne i infrastrukturalne środki przewozu towarów i osób, zapewniające i podtrzymujące kontakt regionu z bliższym i dalszym otoczeniem. Struktura ta stanowi więc element składowy całościowo rozumianego „usieciowienia” regionu dolnośląskiego, ponieważ jest fundamentem wszelkiej wymiany handlowej i/lub towarowej zarówno w wymiarze wielo- lub dwustronnym, jak też w wymiarze jednostronnym (zakup, sprzedaż). Jak z powyższego wynika, transfer towarów i osób jest jednym z podstawowych elementów współtworzących strategię spójności regionu.

Sieć komunikacyjna tworzona jest przez transport kolejowy, drogowy, lotniczy i wodny. Uzyskanie pełnego obrazu wymiany w powyższych obszarach jest niezwykle trudne z

uwagi na uwarunkowania formalno-prawne (wymienione tu rodzaje transportu regulowane są różnymi ustawami), odrębne formy własności (prywatna, samorządowa, państwowa), specyficzne tradycje i style zarządzania (model biznesowy, partnerstwo publiczno-prywatne, scentralizowany model zarządzania instytucją publiczną, zdecentralizowany model zarządzania instytucją samorządową), wreszcie przyporządkowanie różnym organom nadzorczym i/lub właścicielskim.

Poniżej zostaną omówione zasoby infrastrukturalne systemów komunikacji kolejowej, lotniczej i wodnej, ze szczególnym naciskiem na ich stan obecny oraz potencjał rozwoju. Transport drogowy na Dolnym Śląsku był przedmiotem profesjonalnych opracowań sporządzonych przez zespół specjalistów kierowany przez prof. Tadeusza Zipsera z Politechniki Wrocławskiej (Zipser i in., 2008).

3.5.1 Transport kolejowy

Transport kolejowy jest wykorzystywany zarówno dla przewozu towarów, jak i przewozu osób. Według statystyk UIC⁷ w wymiarze globalnym kolejowe przewozy towarowe stanowią aż 80–90% wszystkich przewozów kolejowych. Stan ten jest jednak szczególnie charakterystyczny dla obszarów ze słabszą – wynikającą z dużych odległości i trudnego terenu – infrastrukturą drogową (północne Chiny, wschodnia Rosja, Ameryka Północna, Australia). W warunkach europejskich rola przewozów pasażerskich wyraźnie wzrasta. Czynnikiem ją kształtującymi są z jednej strony bogata tradycja, z drugiej zaś czysta pragmatyka. Kolej jest mianowicie najefektywniejszym środkiem transportu osobowego na tzw. średnich dystansach, czyli tam, gdzie odległości są zbyt małe z punktu widzenia połączeń lotniczych. Z drugiej zaś strony koleje posiadają techniczną możliwość jednorazowego obsłużenia większej liczby pasażerów, niż jakakolwiek forma transportu samochodowego – czy to publicznego, czy to indywidualnego. Sprawia to, że transport kolejowy nabiera

⁷ UIC – „Union internationale des chemins de fer”. Światowa organizacja zrzeszająca instytucje o charakterze narodowych przewoźników kolejowych.



szczególnego znaczenia w wymiarze europejskich makroregionów, a jego gęsta sieć stanowi niezaprzeczalny atut w strategiach spójności poszczególnych miast i całych regionów, pozwalający efektywnie nawiązywać i/lub intensyfikować ich kontakty z innymi regionami.

Na terenie Dolnego Śląska aktywnych jest 21⁸ linii kolejowych obsługujących ruch pasażerski (Rys. 7.). Niestety tylko jedna ma znaczenie centralne z punktu widzenia ogólnopolskiego⁹ – chodzi o trasę z Wrocławia do Warszawy przez Ostrów i Łódź (200)¹⁰. Jej rola centralna pozostaje jednak czysto hipotetyczna. W związku z fatalnym stanem infrastruktury torowej i znacząco ograniczoną przepustowością węzła łódzkiego przejazd z Wrocławia do Warszawy tą trasą trwa ponad 6 godzin. Główny ruch pasażerski między tymi miastami przejmują więc na siebie linie prowadzące przez Poznań, Katowice lub Częstochowę i Koluszki. Nawet w przypadku koniecznych przesiadek czas przejazdu na trasie Wrocław – stolica Polski spada poniżej 5 i pół godziny, a w przypadku przejazdu bezpośredniego – do 5 godzin. W tym miejscu należy podkreślić, iż brak możliwości przejazdu koleją z Wrocławia do Warszawy – miast odległych od siebie o ok. 380 kilometrów – w czasie wyraźnie poniżej 5 godzin jest elementem dezintegrującym spójność terytorialną w wymiarze ogólnopolskim i makroregionalnym. Fundamentalna dla wielu obszarów życia społecznego elementarna efektywność dotarcia do stolicy kraju tworzy w przypadku Wrocławia i Dolnego Śląska deficyt cywilizacyjny trudny do nadrobienia w inny sposób¹¹ i stawiający nasz region w sytuacji wyraźnie nieuprzywilejowanej w stosunku do innych polskich regionów i ich centrów (np. Poznań, Katowice, Kraków, Gdańsk).

Z regionalnego punktu widzenia częścią trasy 200 jest odcinek Wrocław–Oleśnica. Ponadregionalny charakter mają połączenia prowadzące z Wrocławia przez Oławę (220) na Opolszczyznę i Górny Śląsk (Opole, Kędzierzyn-Koźle, Katowice) oraz z Wrocławia przez

⁸ Przyjmujemy tu stan na październik 2010. W letnim (rządziej również zimowym) okresie wakacyjno-urlopowym uruchamiane są niekiedy dodatkowe połączenia okresowe wykorzystujące linie nieaktywne w pozostałej części roku. W roku 2010 przypadek taki dotyczył np. ruchu na linii 2470 Sędziszów–Lubawka przez Kamienną Górę. W ciągu ostatnich 10 lat czasowo aktywnych było na Dolnym Śląsku pięć dalszych linii. Rokrocznie w grudniu przewoźnicy zrzeszeni w UCI (Międzynarodowy Związek Kolei) ogłaszają natomiast swój nowy rozkład jazdy, który w realiach dolnośląskich może oznaczać zawieszenie aktywności lub rządziej ponowne uruchomienie niektórych linii o znaczeniu regionalnym bądź lokalnym.

⁹ W praktyce chodzi tu o 5 linii łączących Warszawę z centrami ważniejszych regionów Polski.

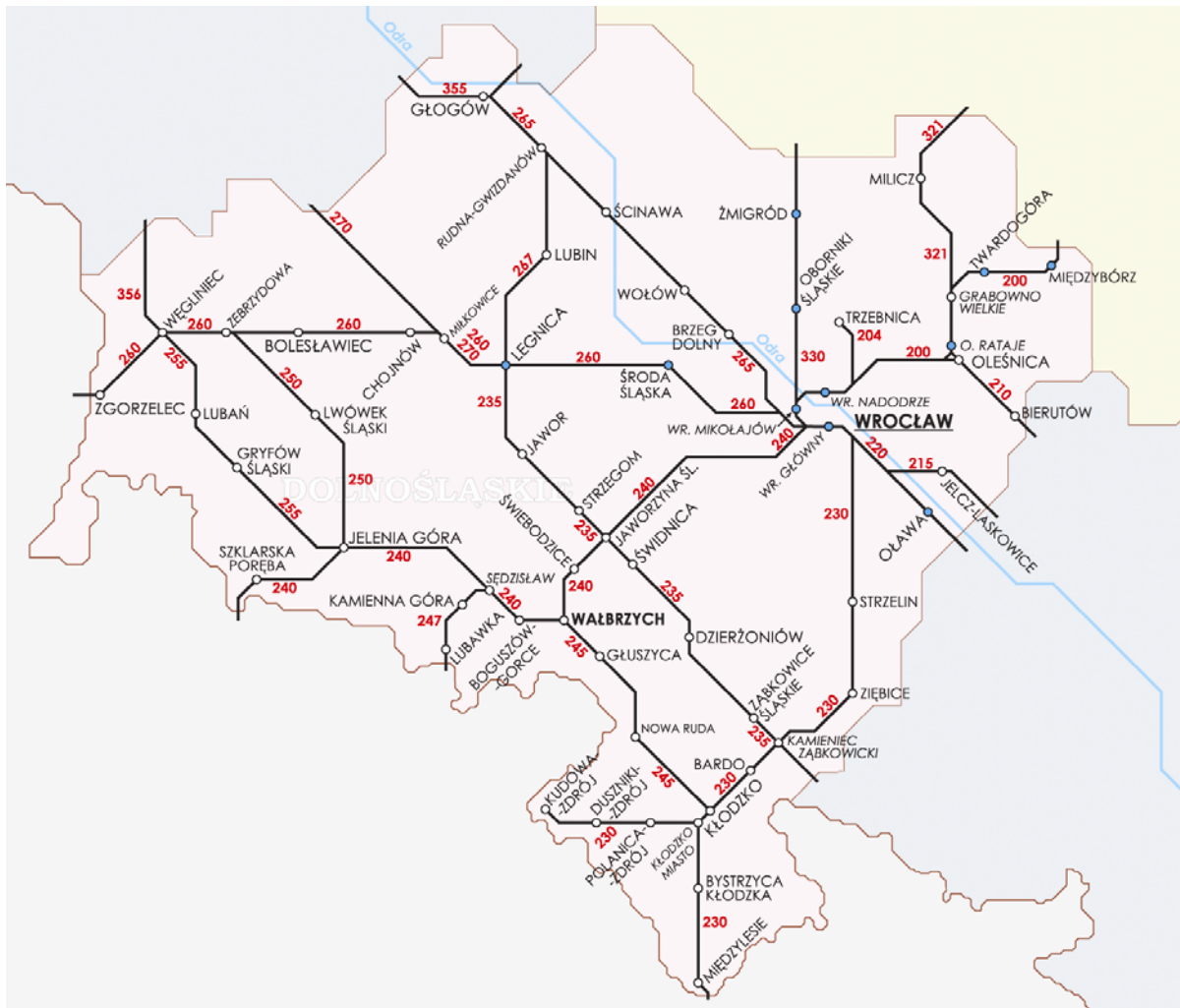
¹⁰ Stosowane tu oznaczenia linii kolejowych pochodzą z tabelarycznej numeracji stosowanej w Sieciowych Rozkładach Jazdy Pociągów.

¹¹ Wiele do życzenia pozostawia też na tym obszarze stan infrastruktury drogowej.



Oborniki Śląskie i Żmigród do Poznania (330). Charakter głównych tras regionalnych mają połączenia stolicy regionu Wrocławia z Kłodzkiem i Międzyzlesiem (230), umożliwiające ruch transgraniczny (dwa odgałęzienia tej trasy z Kłodzka do Kudowy-Zdroju oraz do Stronia Śląskiego utrzymują ruch kolejowy niestabilnie, dodatkowym utrudnieniem są tu istotne dewastacje infrastruktury torowej w wyniku częstych powodzi), z Wałbrzychem i Jelenią Górą (240) wraz z kilkoma niestabilnie uruchamianymi odgałęzieniami tej trasy (np. do Szklarskiej Poręby, do Mieroszowa) oraz z Legnicą, Bolesławcem i Zgorzelcem (260) również umożliwiające ruch transgraniczny. Regionalna trasa z Wrocławia przez Wołów do Głogowa (265) znajduje niejako swoje naturalne przedłużenie od Głogowa w kierunku Zielonej Góry (i dalej Kostrzyzna z możliwością ruchu transgranicznego) w postaci linii 355. Regionalny charakter posiadają również trasy pozawrocławskie: zwłaszcza 235 z Legnicy przez m.in. Jawor, Strzegom, Jaworzynę Śląską, Świdnicę, Dzierżoniów do Kamieńca Ząbkowickiego (trasa wiedzie dalej przez Nysę do Kędzierzyna-Koźła); oraz 250 z Jeleniej Góry przez Lwówek Śląski do Zebrzydowej i Węglińca; 255 z Jeleniej Góry przez Lubań Śląski także do Zebrzydowej i Węglińca; 245 z Kłodzka przez Nowa Rudę do Wałbrzycha; 270 – z Legnicy do Żar i dalej do Zasiaków z możliwością ruchu transgranicznego i 321 – z Oleśnicy do Milicza i Cieszkowa wiodąca dalej do miejscowości wielkopolskich: Krotoszyna, Jarocina i Gniezna. Ruch pociągów na liniach 235, 250 i 245 był w ciągu ostatnich 10 lat kilkakrotnie zawieszany.

Rys. 7. Schemat sieci kolejowej na Dolnym Śląsku (wg Sietciowego rozkładu jazdy pociągów)



Jeszcze częściej zawieszany jest ruch pasażerski na trasach o charakterze lokalnym. W ostatnim dziesięcioleciu aktywne były lub są linie lokalne: 204 z Wrocławia do Trzebnicy, 215 z Wrocławia do Jelcza-Laskowic (trasa wiedzie co prawda dalej do Opola, lecz komunikacja Wrocław–Opole odbywa się na krótszej, szybszej i dysponującej wieloma połączeniami linii 220), 223 z Wrocławia przez Sobótkę do Świdnicy, 247 z Sędziszawia przez Kamienną Górę do Lubawki i dalej z możliwością ruchu transgranicznego, 249 z Legnicy przez Złotoryję do Jerzmanic-Zdroju, 251 ze Szklarskiej Poręby do Jakuszyca i dalej z możliwością ruchu transgranicznego, 252 z Lubania Śl. do Zgorzelca, 267 z Legnicy przez Lubin do Rudnej Gwizdanów. Komunikację lokalną (niekiedy zawieszaną) na obszarze Dolnego Śląska dodatkowo zapewniają też linie, które w większej swojej części obsługują inne, sąsiednie

regiony kraju: 210 z Oleśnicy w kierunku Kluczborka, 320 także z Oleśnicy w kierunku Kępna, 350 z Głogowa w kierunku Leszna i Ostrowa Wielkopolskiego i 356 z Węglińca w kierunku Zielonej Góry.

Owe 21 linii kolejowych prowadzących ruch pasażerski, aktywnych w momencie sporządzania niniejszego opracowania, stawia Dolny Śląsk w ścisłej czołówce krajowej, co ilustruje tabela poniżej (Tab. 12.)¹².

Tab. 12. Linie kolejowe w ruchu pasażerskim w polskich województwach (stan na 2010 r.)

Województwo	Liczba linii
Dolnośląskie	21
Kujawsko-Pomorskie	12
Lubelskie	8
Lubuskie	11
Łódzkie	12
Małopolskie	13
Mazowieckie	16
Opolskie	13
Podkarpackie	10
Podlaskie	6
Pomorskie	13
Śląskie	24
Świętokrzyskie	4
Warmińsko-Mazurskie	10
Wielkopolskie	16
Zachodniopomorskie	13

Jedynie w województwie śląskim aktywnych jest w tej chwili więcej linii obsługujących ruch pasażerski niż w województwie dolnośląskim. Oba te województwa zaś w sposób znaczący wyprzedzają pod tym względem pozostałe województwa w kraju. Województwo śląskie posiada również największy kilometrów eksploatowanych linii kolejowych (2127 km). Województwo dolnośląskie z 1766 kilometrami ustępuje pod tym względem jeszcze Wielkopolsce (1942 km), podobny kilometrów ma natomiast województwo mazowieckie (1710 km). Pozostałe 12 województw ma już zdecydowanie mniejszy (o minimum 500 km) kilometrów (Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, 2006).

¹² Odgałęzienia nie są w niej traktowane jako osobne linie. Jeśli któraś z linii w całym swym przebiegu na terenie danego województwa pokrywa się z inną linią również nie jest traktowana jako linia osobna.



W kolejnej tabeli (Tab. 13.) uwzględniony został jeszcze parametr relatywizujący poprzednie dane. Jest nim liczba kilometrów eksploatowanych linii kolejowych na 100 kilometrów kwadratowych powierzchni województwa¹³, pozwalający zilustrować nasycenie liniami kolejowymi poszczególnych województw i wskazujący na ich rangę w poszczególnych wojewódzkich sieciach komunikacyjnych.

Tab. 13. Kilometraż linii kolejowych na 100 km² powierzchni województwa

Województwo	Linie kolejowe do powierzchni województwa w kilometrach
Śląskie	17,2
Opolskie	9,0
Dolnośląskie	8,9
Małopolskie	7,3
Kujawsko-Pomorskie	7,1
Lubuskie	7,0
Pomorskie	6,9
Warmińsko-Mazurskie	6,5
Świętokrzyskie	6,0
Łódzkie	5,8
Zachodniopomorskie	5,3
Podkarpackie	5,2
Wielkopolskie	5,0
Mazowieckie	4,8
Lubelskie	4,1
Podlaskie	3,4

Wysokie wskaźniki absolutnego kilometrażu (por. Tab. 12.) relatywizują się znacząco w przypadku województw wielkopolskiego i mazowieckiego. Województwami zaś o największym nasyceniu eksploatowanymi liniami kolejowymi pozostają sąsiadujące z sobą śląskie, opolskie i dolnośląskie. Warto też zauważyć, że analogiczny wskaźnik, dotyczący dróg publicznych o twardej nawierzchni, wciąż jest największy w województwie śląskim, ale kolejne miejsca zajmują już województwa małopolskie i świętokrzyskie i dopiero na czwartym miejscu pojawia się Dolny Śląsk (zresztą z bardzo zbliżonym wynikiem do województwa łódzkiego), a na szóstym Opolszczyzna. Podkreśla to szczególne miejsce, jakie

¹³ Dane pochodzą z „Rocznika statystycznego Rzeczypospolitej Polskiej 2006”.

kolej zajmuje w sieci komunikacyjnej województwa dolnośląskiego. Powyższe dane wskazują więc na istotną rolę w wielu wymiarach – w tym również w strategii spójności Dolnego Śląska – jaką winno odgrywać wykorzystanie ogromnego potencjału tkwiącego w infrastrukturze kolejowej regionu.

Kolejna tabela (Tab. 14.) ilustruje zasięg czynnych linii kolejowych obsługujących ruch pasażerski z punktu widzenia powiatów dolnośląskich. W tabeli uwzględniono wszystkie te linie, które były aktywnie eksploatowane na terenie Dolnego Śląska w ciągu ostatnich 10 lat.

Tab. 14. Zasięg linii kolejowych na Dolnym Śląsku

Numer linii kolejowej	Liczba powiatów	Nazwy powiatów
200	3	wrocławski grodzki, wrocławski ziemski, oleśnicki
204	2	wrocławski grodzki, trzebnicki
210	1	oleśnicki
215	3	wrocławski grodzki, wrocławski ziemski, oławski
220	3	wrocławski grodzki, wrocławski ziemski, oławski
223	3	wrocławski grodzki, wrocławski ziemski, świdnicki
230	5	wrocławski grodzki, wrocławski ziemski, strzeliński, ząbkowicki, kłodzki
235	6	legnicki grodzki, legnicki ziemski, jaworski, świdnicki, dzierzoniowski, ząbkowicki
240	8	wrocławski grodzki, wrocławski ziemski, świdnicki, wałbrzyski, kamiennogórski, jeleniogórski grodzki, jeleniogórski ziemski
245	3	wałbrzyski, kłodzki
247	1	kamiennogórski
249	3	legnicki grodzki, legnicki ziemski, złotoryjski
250	4	jeleniogórski grodzki, jeleniogórski ziemski, lwówecki, bolesławiecki
251	1	jeleniogórski ziemski
252	2	lubański, zgorzelecki
255	6	jeleniogórski grodzki, jeleniogórski ziemski, lwówecki, lubański, bolesławiecki, zgorzelecki
260	6	wrocławski grodzki, średzki, legnicki grodzki, legnicki ziemski, bolesławiecki, zgorzelecki
265	6	wrocławski grodzki, średzki, wołowski, lubiński, polkowicki, głogowski
267	3	legnicki grodzki, legnicki ziemski, lubiński
270	3	legnicki grodzki, legnicki ziemski, bolesławiecki
320	1	oleśnicki
321	2	oleśnicki, milicki
330	2	wrocławski grodzki, trzebnicki
350	1	głogowski
355	1	głogowski
356	1	zgorzelecki

Zwraca uwagę fakt, że sześć linii (230, 235, 240, 255, 260, 265) umożliwia komunikację w obrębie pięciu i więcej powiatów. Ewentualne likwidacje lub zawieszenia w eksploatacji tych linii w ruchu pasażerskim, na całej ich długości lub tylko na poszczególnych odcinkach – miewa to miejsce w przypadku linii 235 – odbijałoby się szczególnie negatywnie na jakości kolejowej sieci komunikacyjnej Dolnego Śląska. Większość z siedmiu linii obsługujących tylko jeden dolnośląski powiat (np. 210, 320, 350, 355, 356) znajduje na terenie naszego województwa jedynie swoją końcową lub początkową stację, a ich podstawowa komunikacyjna funkcja polega na obsłudze sąsiednich regionów. W tabeli 15 zestawiono powiaty Dolnego Śląska wraz z ich stolicami ze względu na ich dostęp do aktualnie czynnych linii kolejowych (wg stanu na październik 2010)

Tab. 15. Usieciwienie powiatów dolnośląskich czynnymi liniami kolejowymi
(stan na październik 2010)

Powiat	Liczba linii kolejowych w powiecie	Numery linii kolejowych	Liczba linii obsługujących stolicę powiatu
bolesławiecki	4	250, 255, 260, 270	1
dzierżoniowski	1	235	1
gólogowski	3	265, 350, 355	3
górowski	0	-	0
jaworski	1	235	1
jeleniogórski grodzki	3	240, 250, 255	3
jeleniogórski ziemski	4	240, 250, 255	
kamiennogórski	1	240	0
kłodzki	2	230, 245	2
legnicki grodzki	3	235, 260, 270	3
legnicki ziemski	3	235, 260, 270	
lubański	2	252, 255	2
lubiński	1 ¹⁴	265	0
lwówecki	2	250, 255	1
milicki	1	321	1
oleśnicki	3	200, 210, 321	3
oławski	2	215, 220	1
polkowicki	1	265	0
strzeliński	1	230	1
średzki	2	260, 265	2
świdnicki	2	235, 240	1
trzebnicki	2	204, 330	1

¹⁴ Eksploatacja linii 267 nie obejmuje wszystkich dni tygodnia.



Powiat	Liczba linii kolejowych w powiecie	Numery linii kolejowych	Liczba linii obsługujących stolicę powiatu
wałbrzyski	2	240, 245	2
wołowski	1	265	1
wrocławski grodzki	9	200, 204, 215, 220, 230, 240, 260, 265, 330	9
wrocławski ziemski	5	200, 215, 220, 230, 240	
ząbkowicki	2	230, 235	1
zgorzelecki	4	252, 255, 260, 356	2
złotoryjski	0	-	0

Pośród 29 dolnośląskich powiatów (ziemskich i grodzkich) dwa pozostają aktualnie poza siecią czynnych linii kolejowych prowadzących ruch pasażerski. Są to powiaty górowski i złotoryjski. W przypadku drugiego z nich wynika to z faktu, że na linii 249 ponownie zawieszono regularną komunikację. Powiat górowski jest natomiast ilustracją procesu charakterystycznego dla funkcjonowania sieci kolejowej na Dolnym Śląsku¹⁵: jest nim daleko posunięta jej dezintegracja. W „Regionalnym Programie Operacyjnym dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007–2013”, wydanym w roku 2007, stwierdza się co prawda, że „w ostatnich latach długość czynnych linii kolejowych na Dolnym Śląsku wyraźnie się zmniejszyła, a w ślad za tym ich przestrzenna dostępność. Według stanu z końca 2005 roku w województwie dolnośląskim eksploatowanych było 1766 km (w roku 1999–2042 km)” (s. 34). Jeśli jednak spojrzeć na ten problem w szerszym kontekście czasowym, to należy zauważyć, że charakterystyczna dla naszego regionu bardzo dobra infrastruktura kolejowa i wyjątkowa – jak na polskie warunki – gęstość usieciowienia regionu liniami kolejowymi obsługującymi ruch pasażerski, jest niejako spadkiem po czasach, gdy Dolny Śląsk stanowił część państwa niemieckiego będącego – zarówno wtedy, jak i dzisiaj – jednym z najbardziej rozwiniętych pod względem kolejnictwa krajów Europy i świata – przecież to właśnie z Wrocławia do Oławy, a dalej do Brzegu, wyruszył w 1842 roku pierwszy pociąg na dzisiejszych ziemiach polskich. Po usunięciu zniszczeń wojennych kolej stała się więc na Dolnym Śląsku podstawowym środkiem komunikacji masowej.

¹⁵ Należy jednak w tym miejscu zauważyć, że omawiane tendencje nie są typowo dolnośląskim zjawiskiem. Dotyczą one – choć w różnym stopniu – zarówno innych regionów polskich, jak i wielu regionów lub państw europejskich.



Jeszcze na początku lat 70. XX wieku na terenie Dolnego Śląska eksploatowanych w ruchu pasażerskim było o prawie 20 linii więcej niż w pierwszym dziesięcioleciu wieku XXI. Również na terenie dzisiejszego powiatu górowskiego działały linie kolejowe i umożliwiały komunikację pasażerską nie tylko stolicy powiatu, Górze, lecz także ważniejszym miejscowościom w jej pobliżu (np. Wąsosz, Niechlów). Okresem, w którym nastąpiła najdalej idąca dezintegracja kolejowej sieci komunikacyjnej, był schyłek PRL. W coraz gorszym funkcjonowaniu przewozów kolejowych dały się bowiem rozpoznać najważniejsze słabości ówczesnego systemu polityczno-gospodarczego. Postępująca dewastacja stanu technicznego wynikała zarówno z braku poczucia odpowiedzialności wśród pracowników różnego szczebla i użytkowników kolei, jak też z braku jakiegokolwiek wizji jej rozwoju i zrozumienia jej funkcji. W potężnym państwowym molochu, jakim były PKP, ważniejsze były socjalne przywileje pracowników tej firmy, obciążające znacząco jej budżet, niż jakikolwiek rachunek ekonomiczny. Generowana przez system degrengolada moralna sprzyjała coraz gorszej jakości usług (np. niewyobrażalny wręcz brak punktualności, korupcja w sprzedaży niektórych typów biletów). W połączeniu ze stałym rozwojem indywidualnej komunikacji samochodowej czynniki te powodowały spadek liczby użytkowników kolei, który dawał PKP pretekst do likwidowania niektórych (zwłaszcza lokalnych) linii. Jednak upadek większości z nich i poważne ograniczenia w częstotliwości kursowania pociągów na innych liniach wynikały w pierwszym rzędzie z szeroko rozumianego braku gospodarności w monopolistycznej instytucji zarządzającej kolejami. Proces likwidacji konkretnych linii kolejowych – a one wydają się ważniejsze niż same kilometry, którymi operuje się w niektórych statystykach – był najbardziej drastyczny w latach 80. i na początku lat 90. XX wieku. Właśnie wtedy pozbawiono wiele miast, gmin i wsi Dolnego Śląska (oprócz wymienionych już miejscowości dzisiejszego powiatu górowskiego – między innymi także Polkowice, Chocianów, Przemków, Bogatynię, Sulików, Świeradów, Kowary, Świerzawę, Wojcieszów, Łagiewniki, Niemcę, Wiązów, Złoty Stok, Radków) bezpośredniego dostępu do czynnych linii kolejowych, mimo iż na ich terenie wciąż znajdowały się elementy infrastruktury kolejowej (tory, dworce itp.).



Również w ostatnich dziesięciu latach kilku linii dotyczyły likwidacja bądź czasowe zawieszanie (m.in. linie 223, 235, 249, 267, 320). Powody takiego stanu rzeczy pozostają wciąż te same: zły stan techniczny infrastruktury torowej i taboru, a także – szczególnie chętnie podnoszony przez teraz już uświadomionego ekonomicznego przewoźnika – mniej podróżujących. Należy jednak koniecznie podkreślić, że ten drugi czynnik wynika w dużej mierze z pierwszego. Jeśli pociągi kursują rzadko, nieregularnie, czy też powoli, pozostają w świadomości potencjalnego użytkownika niepewnym środkiem transportu, którego często się nie wybiera, nawet jeśli istnieje taka możliwość. Przywracanie zawieszonych linii nie może bazować na – stosowanych przez przewoźnika – zwykle krótkotrwałych okresach próbnych, bo takowe nie są w stanie przywrócić zaufania potencjalnych pasażerów. Konieczne są tu oprócz oczywistej poprawy jakości oferowanych usług również regularność i cierpliwość.

Pozytywnym przykładem respektującym powyższe zasady jest połączenie Wrocław–Trzebnica (linia 204). Popularną przed kilkudziesięciu laty (również w formie kolei wąskotorowej) linię reaktywowano dla przewozów pasażerskich we wrześniu 2009 roku. Aktualna liczba połączeń na tej linii wynosi od 9 do 11, w zależności od dnia tygodnia. A w ciągu roku swojego funkcjonowania dzienna liczba pasażerów korzystających z połączeń na tej linii wzrosła ponad trzykrotnie i wynosi obecnie ok. 700¹⁶. W nowym rozkładzie jazdy zapowiadane jest zwiększenie liczby połączeń do 13 dziennie. Należy zwrócić też uwagę na fakt, że szybkość przejazdu wciąż nie jest imponująca, co wynika głównie z kolizyjności torów i przecinanych przez nie dróg ruchu samochodowego. Ale 42 minuty potrzebne na przejazd między stacjami Wrocław Nadodrze i Trzebnica mogą stanowić nawet już teraz alternatywę dla połączeń samochodowych na niezmiernie zatłoczonej trasie z Wrocławia do Trzebnicy będącej częścią ekstremalnie ruchliwej drogi E261 prowadzącej z Wrocławia w kierunku Poznania. Dalsza dynamika rozwoju tej linii, zwiększanie liczby podróżnych i co za tym idzie coraz większe zyski ekonomiczne dla przewoźnika wymagają w pierwszej linii inwestycji w infrastrukturę torową, która bezpośrednio pozwoli skrócić czas przejazdu i uczyni ją konkurencyjną dla innych form podróżowania na odcinku Wrocław–Trzebnica.

¹⁶ Takie dane przedstawia przewoźnik (Koleje Dolnośląskie S.A.) na swojej stronie internetowej www.kolejedolnoslaskie.eu.



Należy wskazać jednak również na przykład negatywny. Z tabeli 15 wynika, że choć tylko dwa dolnośląskie powiaty pozostają aktualnie poza siecią eksploatowanych w ruchu pasażerskim linii kolejowych, to jednak aż pięć miast powiatowych nie ma stałego dostępu do czynnych linii kolejowych. Są to wspomniana już Góra, której, podobnie jak Polkowic, stan ten dotyka już od wielu lat, a także Kamienna Góra i Złotoryja, przez które przebiegają trasy na liniach tylko okresowo aktywowanych. Szczególnym zaś przypadkiem pozostaje Lubin: prawie 80-tysięczne miasto, ważne regionalne centrum administracyjne i silny, ponadregionalny ośrodek gospodarczy, pozostaje drugim co do wielkości polskim miastem bez dostępu do stałe czynnej linii kolejowej (największe to ok. 15 tysięcy mieszkańców od Lubina większe Jastrzębie-Zdrój w województwie śląskim). Użytkowana przed transformacją ustrojową regularnie linia 267 była stopniowo coraz częściej zawieszana i w okresie ostatnich 10 lat praktycznie nie funkcjonowała. Podobnie jak w przypadku linii 204 z Wrocławia do Trzebnicy reaktywowano ją w roku 2009. Pociągi kursowały z Rudnej Gwizdanów przez Lubin do Legnicy i dalej bezpośrednio do Wrocławia. Niestety ruch pociągów na tej trasie z powodów, o których mowa była już wyżej, został w roku 2010 ponownie zawieszony, a następnie uruchomiono jedno połączenie na dobę do Legnicy, które jest czynne tylko w dniach roboczych od poniedziałku do piątku. Aktualnie kursują na odcinkach do Legnicy i do Rudnej Miasto również busy. Brak stosownej inicjatywy, połączonej z cierpliwością potencjalnego przewoźnika, powoduje, że jest to z punktu widzenia aktualnego usieciowienia kolejowego regionu najpoważniejszy deficyt. I to nie tylko w wymiarze regionalnym, lecz także makroregionalnym. Wszystkie powyższe dane ilustrują wysokie zagęszczenie połączeń szynowych w regionie dolnośląskim oraz postępującą degradację tego systemu. Ten aspekt regionalny, rozumiany jako dostępność przestrzenna, jest fundamentem dla skutecznego rozwoju sieci kolejowej w wymiarze transgranicznym (ten wątek zostanie dalej szczegółowo omówiony).

Województwo dolnośląskie, z racji swojego przygranicznego położenia, może uruchamiać połączenia kolejowe w ruchu transgranicznym. Stanowi to potencjalny czynnik aktywizacji gospodarczej, społecznej, zawodowej, a w efekcie końcowym zamożności

regionu. Poniższa tabela (Tab. 16.) ilustruje aktywność poszczególnych polskich województw przygranicznych w tym względzie.

Tab. 16. Transgraniczne połączenia kolejowe polskich województw

Województwo	Liczba kolejowych linii w ruchu transgranicznym (w tym linie okresowe aktualnie ¹⁷ zawieszony)	Sąsiednie państwa połączone ruchem transgranicznym
Dolnośląskie	4 (1)	Czechy (3 linie) Niemcy (1 linia)
Lubelskie	3 (1)	Białoruś (1 linia) Ukraina (2 linie)
Lubuskie	3	Niemcy (3 linie)
Małopolskie	1 (1)	Słowacja (1 linia)
Opolskie	1	Czechy (1 linia)
Podkarpackie	3 (1)	Słowacja (1 linia) Ukraina (2 linie)
Podlaskie	3	Białoruś (2 linie) Litwa (1 linia)
Śląskie	3	Czechy (2 linie) Słowacja (1 linia)
Warmińsko-Mazurskie	1 (1)	Rosja (1 linia)
Zachodniopomorskie	2	Niemcy (2 linie)

Widoczna w tabeli 16. największa wśród polskich województw przygranicznych liczba transgranicznych linii kolejowych, jaka przypada na Dolny Śląsk, nie powinna dziwić, ponieważ dwoma czynnikami determinującymi ten stan rzeczy są dobrze rozwinięta infrastruktura kolejowa w samym województwie (por. tabele 12. i 13.) oraz długość międzypaństwowego odcinka granicznego przypadającego na poszczególne województwa. Spośród trzech najlepiej usieciowionych liniami kolejowymi polskich województw (śląskie, opolskie, dolnośląskie) Dolny Śląsk posiada zdecydowanie najdłuższy odcinek granicy, na który składa się granica z Republiką Federalną Niemiec (granicznym landem niemieckim jest Saksonia) oraz z Republiką Czeską (graniczne kraje¹⁸ to: liberecki, hradecki, pardubicki i ołomuniecki). Transgraniczny ruch kolejowy na terenie Dolnego Śląska umożliwiają

¹⁷ Stan na październik 2010.

¹⁸ Chodzi o tzw. kraje samorządowe, jednostki samorządu terytorialnego, odpowiadające w pewnej mierze polskim województwom.

eksploatowane kolejowe przejścia graniczne: polsko-niemieckie Zgorzelec–Görlitz, oraz polsko-czeskie Jakuszyce–Harrachov, Lubawka–Kralovec i Międzylesie–Lichkov. Kolejowe połączenia transgraniczne na Dolnym Śląsku obejmują zarówno ruch lokalny, jak i dalekobieżny (w tym tranzytowy), co ilustruje poniższa tabela (Tab. 17.), w której zawarto dane dotyczące wszystkich – również tylko czasowo – czynnych linii.

Tab. 17. Kolejowe połączenia transgraniczne na Dolnym Śląsku

Trasa (stacja początkowa i końcowa)	Rodzaj połączenia	Liczba kursów na dobę w jedną stronę
Kraków–Lüneburg/Hamburg	tranzytowe dalekobieżne	1
Wrocław–Drezno	dalekobieżne	3
Wrocław–Pardubice	dalekobieżne	1
Międzylesie–Lichkov	lokalne	2
Międzylesie–Česka Třebová	lokalne	1
Jelenia Góra–Trutnov ¹⁹	lokalne	3 (w okresie letnim)
Szklarska Poręba–Kořenov	lokalne	4 (od 12.12.2010)

Ideą trasy Wrocław–Pardubice jest połączenie stolicy Dolnego Śląska ze stolicą Republiki Czeskiej – Pragą. Z przyczyn technicznych linia ma aktualnie swoją stację końcową w Pardubicach, gdzie można przesiąść się do skomunikowanego pociągu do Pragi. Dobrze skomunikowane są również połączenia Wrocławia z Dreznem po stronie niemieckiej. Stosunkowo łatwo można dostać się dalej pociągami w kierunku Lipska i Frankfurtu nad Menem, Berlina, Monachium. Pociąg relacji Kraków–Hamburg oferuje jedyne bezpośrednie połączenie z Wrocławia do Berlina. Podróż trwa jednak w tym wypadku prawie 6 godzin, a w takim samym (niekiedy nawet nieco krótszym) czasie można dostać się z Wrocławia do Berlina, korzystając co prawda z dłuższej, ale szybszej trasy przez Poznań, mimo koniecznej tam przesiadki. Problem nieefektywnego czasowo połączenia Wrocław–Berlin w ramach relacji Kraków–Hamburg wynika z trasy, którą pokonuje pociąg. Po polskiej stronie prowadzi ona przez Legnicę, Żagań i Żary do przejścia granicznego Zasięki–Forst w województwie lubuskim. Stan techniczny infrastruktury torowej pogarsza się, począwszy od Legnicy aż do samej granicy, co uniemożliwia szybszą jazdę pociągu. Po stronie niemieckiej trasa prowadzi

¹⁹ Jeden z kursów prowadził dalej aż do miejscowości Svoboda nad Upou.



przez atrakcyjne krajobrazowo tereny Spreewaldu, lecz stan tamtejszych torów również nie nadaje się do eksploatacji dla pociągów kategorii Intercity. Lokalne władze saksońskie od ponad roku próbują przekonać przewoźników, czyli Deutsche Bahn i PKP Intercity, do zmiany trasy tego połączenia i przekraczania granicy polsko-niemieckiej w Zgorzelcu-Görlitz. Po ostatecznym (realnie możliwym w pierwszym półroczu 2011 roku) zakończeniu prac modernizacyjnych na całej linii od Wrocławia do Zgorzelca, jak i na kilku odcinkach w Saksonii, pociąg relacji Wrocław-Görlitz (przez Drezno lub Cottbus) aż do Berlina byłby w stanie pokonać całą trasę w czasie niewiele przekraczającym 4 godziny.

Aktualnie Wrocław nie posiada już – istniejących jeszcze przed kilku laty – bezpośrednich połączeń z Budapesztem oraz Kijowem/Odessą. Bezpośrednie połączenia ze stolicą Węgier (a po drodze również Słowacji – Bratysławą), które utrzymują Warszawa, Katowice i Kraków są mało komfortowe, gdyż niedostateczne skomunikowanie tych pociągów z innymi na terenie Czech powoduje dodatkowe przerwy w podróży, znacznie wydłużające czas przejazdu. Podobnie rzecz ma się z połączeniami na Ukrainę. We Wrocławiu można wprawdzie wsiąść do wagonów jadących np. do Kijowa lub Odessy, lecz długi czas postoju w Przemyślu (łączenie wagonów z różnych pociągów), nie pozwala na traktowanie takiego rodzaju połączenia jako faktycznie bezpośredniego. Warto jednak zwrócić uwagę na deficyt wynikający z braku bezpośrednich połączeń z Wrocławia przez Kędzierzyn-Koźle do polsko-czeskiego przejścia granicznego w Chałupkach-Bohuminie i leżącej tuż za tym przejściem Ostrawy, będącej dużym węzłem kolejowym, umożliwiającym dalszą, dobrze skomunikowaną podróż np. w stronę Brna i dalej Wiednia lub Bratysławy oraz Budapesztu.

Na ile zadowalające jest skomunikowanie Wrocławia z innymi miastami/regionami europejskimi w formie połączeń kolejowych ilustruje porównanie go z pod wieloma parametrami bardzo zbliżonym miastem, jakim jest niemieckie Drezno. Obie – powiązane z sobą jeszcze przed 1989 rokiem umową partnerską – metropolie mają podobną liczbę mieszkańców, obie są centrami administracyjnymi, gospodarczymi i kulturalnymi swoich regionów: Dolnego Śląska i Saksonii. Obie z racji pewnej wspólnoty historycznej i geograficznej (położenie nad dużą rzeką, w pewnej bliskości gór i niebezpośrednio przy

granicy) dysponują porównywalnym potencjałem infrastruktury transportowej (np. podobne możliwości obsługi i rozwoju ruchu lotniczego). Oba miasta są bezpośrednio z sobą połączone linią kolejową (3 pociągi dziennie). Ich wspólnym naturalnym kierunkiem aktywizowania pasażerskiego ruchu kolejowego są Czechy (oba centra leżą w porównywalnej z punktu widzenia kolejowego odległości od Pragi: Wrocław – ok. 280 km, Drezno – ok. 200 km). Jak już wyżej wspomniano, Wrocław posiada tylko jedno połączenie dziennie z Pragą, utrudnione dodatkowo (należy mieć nadzieję, że tylko chwilowo) koniecznością przesiadki w Pardubicach. I jest to w ogóle jedyne połączenie kolejowe tego miasta z Republiką Czeską. Tymczasem z Drezna do Pragi kursuje dziewięć pociągów dziennie (dodatkowo w zależności od pory roku i dnia tygodnia dochodzą jeszcze na tej samej linii dwa połączenia dziennie do Usti nad Łabą i Litomierzyc). Większość pociągów jadących do Pragi nie kończy w niej swojego biegu. siedem z nich jedzie dalej bezpośrednio do Brna, cztery do Bratysławy, a po trzy – do Budapesztu i do Wiednia. Do tego należy dodać cztery bezpośrednie połączenia z Libercem (pięć kolejnych wymaga tylko wygodnie skomunikowanej przesiadki w Zittau). Liczba pociągów w dalekobieżnym ruchu transgranicznym wyjeżdżających dziennie z Wrocławia wynosi więc sześć (trzy pociągi do Drezna, i po jednym do Berlina, Pragi i Kijowa – ze wspomnianymi już zastrzeżeniami), natomiast w przypadku Drezna, licząc minimalnie – 13. Dysproporcja ta ilustruje, jak wciąż niedostatecznie wykorzystywany jest potencjał kolejowego ruchu transgranicznego dla zwiększenia spójności Wrocławia w wymiarze makroregionalnym.

Tab. 18. Porównanie usieciowienia Wrocławia i Drezna: dzienna liczba bezpośrednich połączeń zagranicznych

Miast docelowe	Wrocław	Drezno
Wrocław	-----	3
Drezno	3	-----
Praga	1	9
Brno	0	7
Bratysława	0	4
Budapeszt	0	3
Wiedeń	0	3
Kijów	1	0
Berlin	1	-----
Warszawa	-----	0



W przypadku istniejących już transgranicznych tras dalekobieżnych podstawowym postulatem zdaje się więc systematyczne zwiększanie liczby połączeń. Szczególnie dotyczy to kierunku praskiego, gdzie jedno połączenie w ciągu doby jest zdecydowanie niewystarczające. Natomiast kolejne połączenia z Wrocławia do Drezna ułatwiałyby jednocześnie – coraz bardziej w ostatnich latach przez ograniczanie liczby połączeń utrudniane – podróżowanie ze Zgorzelca i Bolesławca do Wrocławia. To samo dotyczy połączeń o charakterze lokalnym. Przykładem godnym naśladowania jest polityka prowadzona przez narodowego przewoźnika kolejowego w Austrii – ÖBB (Österreichische Bundesbahnen). Wykorzystując istniejącą infrastrukturę jeszcze z czasów Monarchii Austro-Węgierskiej, koleje austriackie utrzymują połączenia z miast swojego kraju do granicznych węzłów kolejowych przede wszystkim na Węgrzech. I tak np. ze stolicy Styrii, Grazu, do granicznej miejscowości węgierskiej Szentgotthard kursuje dziennie po 12 pociągów w każdą stronę (ok. 90 km w ok. 1,5 godz.). Natomiast z Wiener Neustadt do odległego o niecałe 40 kilometrów Sopronu w czasie 30–40 minut przejechać można w ciągu jednego dnia aż 38 połączeniami. Dodać należy, że zarówno z Szentgotthard, jak i z Sopronu, można dostać się w miarę wygodnie miejscowymi kolejami dalej w głąb Węgier. Z samego Wiednia zaś kursuje 18 pociągów dziennie do Győr, a co drugi z nich jedzie bezpośrednio dalej do Budapesztu. Niewątpliwie tak liczne połączenia kolejowe tworzą na terytorium Austrii i Węgier wspólną spójną sieć komunikacyjną, w wymiarze makroregionalnym stanowiącą swoisty fundament dla różnego rodzaju kontaktów między tymi dwoma krajami i przyczyniającą się do wzrostu ich zamożności.

Podobną sytuację można sobie wyobrazić np. w Międzylesiu, które mogłoby być stacją końcową dla czeskich linii doprowadzających kolejowy ruch pasażerski do granicznego Lichkova (aktualnie jest to ograniczone do trzech połączeń, por. Tab. 17.). Większa i lepiej wyposażona stacja w Międzylesiu odległa od Lichkova o niespełna 10 minut jazdy pozwalałaby lepiej przeprowadzać pewne procedury techniczne konieczne na stacjach końcowych. Przemyślane skomunikowanie docierających tak do Międzylesia pociągów z

połączeniami do Kłodzka i dalej do Wrocławia intensyfikowałoby dalsze usieciwienie kolejowe Dolnego Śląska w wymiarze makroregionalnym.

W przypadku połączeń lokalnych oprócz zwiększania ich liczby ważnym pozytywnym krokiem byłoby utrzymywanie ich przez cały rok. Połączenia z Jeleniej Góry przez m. in. Kamienną Górę i Lubawkę do czeskiego Trutnova oraz ze Szklarskiej Poręby (sensowne byłoby rozpoczynanie tych połączeń także w Jeleniej Górze) do czeskiego Harrachova i Kořenova są bardzo wygodne w tzw. małym ruchu turystycznym, który nie ogranicza się tylko do dwóch miesięcy letnich wakacji (połączenie z Trutnovem), czy tylko okresu zimowego (połączenie z Harrachovem i Kořenovem). Rodzące się w dużych bólach dzięki uporowi społeczności lokalnych po obu stronach granicy pełne (przez pewien czas przeszkodą pozostawał np. brak stosownego połączenia telefonicznego między poszczególnymi stacjami) uruchomienie pociągów na odcinku ze Szklarskiej Poręby przez Jakuszcze do Harrachova i Kořenova przewidziane jest na 12 grudnia 2010 roku, czyli dzień wprowadzenia nowego rozkładu jazdy pociągów.

To z pozoru tylko lokalne wydarzenie może być wykorzystane zarówno w wymiarze regionalnym, jak i makroregionalnym. Uruchomienie połączenia kolejowego sprawi, że odległe od siebie o około 5 km dwa centra turystyki i sportu zimowego – polskie Jakuszcze i czeski Harrachov – będą z sobą skomunikowane za pomocą regularnego (miejmy nadzieję) transportu publicznego. Ich oferta dla turystów i sportowców amatorów stanie się pełniejsza: Jakuszcze dysponują znakomitym kompleksem tras do narciarstwa biegowego, wokół Harrachova zaś znajdują się liczne, dobrze utrzymane trasy dla narciarstwa zjazdowego. Oprócz tego w Harrachovie stoją skocznie narciarskie. Oba te ośrodki organizują już imprezy w sporcie wyczynowym: Harrachov np. mistrzostwa świata i zawody pucharu świata w skokach i lotach narciarskich, Jakuszcze np. narciarski Bieg Piastów i być może w roku 2012 zawody pucharu świata w biegach narciarskich.

Współpraca w tej dziedzinie mogłaby stworzyć coraz większe możliwości organizacyjne Harrachova i Jakuszcyc, i zaowocować w przyszłości organizacją kompleksowych imprez rangi mistrzowskiej w narciarstwie klasycznym. Imprezy sportowe takiej rangi zwiększą popularność tych ośrodków poza granicami Czech i Polski i przyciągną

coraz więcej turystów i sportowców amatorów, szczególnie z nieodległych Niemiec, lecz także z Austrii czy Słowacji. Istotnym elementem wspierającym turystykę w tym rejonie musi być nie tylko regularność i częstość połączeń kolejowych, lecz także ich skorelowanie z połączeniami obejmującymi duże ośrodki miejskie. Z końcowej czeskiej stacji uruchamianej linii – z Kořenova – można bowiem dotrzeć pociągiem w ciągu następnej godziny do Jablonca nad Nisou i dalej w ciągu kolejnych 30 minut do sudeckiej metropolii – Liberca. Tenże z kolei prowadzi regularne połączenia kolejowe z Pragą, Dreznem, Görlitz. Po polskiej stronie nie można natomiast zadowolić się tylko możliwością dotarcia do Jakuszyca i Harrachova ze Szklarskiej Poręby, lecz włączać w ten zintegrowany ciąg komunikacyjny również Jelenią Górę i, poprzez dalszą modernizację linii kolejowej 240, przede wszystkim Wrocław jako największe skupisko ludności na Dolnym Śląsku.

Niestety wciąż jedną z barier nie pozwalających na pełne wykorzystanie zalet, płynących z uruchomienia połączenia między Jakuszycami i Harrachovem w wymiarze ponadlokalnym, jest fakt, że niespełna 130 kilometrów dzielących Jelenią Górę od Wrocławia pociągiem pokonuje się w ciągu aż trzech i pół godziny. Niebagatelne znaczenie ma też fakt, że coraz lepsza infrastruktura połączeń kolejowych wpłynie na odciążenie głównie indywidualnego ruchu samochodowego, co w przypadku obszaru o wysokich walorach przyrodniczych, a takim są okolice Jakuszyca i Harrachova, spowoduje zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego.

Powyższy przykład wskazuje na kolejny istotny czynnik zwiększający usieciowienie Dolnego Śląska w wymiarze makroregionalnym, jakim jest dostęp do transgranicznych linii kolejowych operujących na terenie naszego województwa. Poniższa tabela (Tab. 19.) ilustruje usieciowienie powiatów dolnośląskich w kolejowym ruchu transgranicznym.

Tab. 19. Usieciowienie powiatów dolnośląskich w kolejowym ruchu transgranicznym

Trasa (stacja początkowa i końcowa)	Dolnośląskie miejscowości ze stacjami na trasie	Liczba dolnośląskich powiatów ze stacjami na trasie
Kraków–Lüneburg/Hamburg	Wrocław, Legnica	2 (wrocławski grodzki, legnicki grodzki)
Wrocław–Drezno	Wrocław, Legnica, Bolesławiec, Węglińiec, Zgorzelec	4 (wrocławski grodzki, legnicki grodzki, bolesławiecki, zgorzelecki)

Wrocław–Pardubice	Wrocław, Strzelin, Ziębice, Kamieniec Ząbk., Bardo Śl., Kłodzko, Bystrzyca Kł., Domaszków, Międzyzlesie	4 (wrocławski grodzki, strzeliński, ząbkowicki, kłodzki)
Międzyzlesie - Lichkov	Międzyzlesie	1 (kłodzki)
Międzyzlesie–Česka Třebová	Międzyzlesie	1 (kłodzki)
Jelenia Góra–Trutnov	Jelenia Góra, Wojanów, Trzczańsko, Janowice Wlk., Ciechanowice, Marciszów, Sędziszów, Kamienna Góra, Błazkowa, Lubawka	3 (jeleniogórski grodzki, jeleniogórski ziemski, kamiennogórski)
Szklarska Poręba–Kořenov	Szklarska Poręba, Jakuszyce	1 (jeleniogórski ziemski)

Jak wynika z tabeli 19. spośród 29 powiatów województwa dolnośląskiego tylko 10 ma dostęp do linii kolejowych w ruchu transgranicznym, co stanowi ok. 34%. Są to: wrocławski grodzki, legnicki grodzki, bolesławiecki, zgorzelecki, strzeliński, ząbkowicki, kłodzki, jeleniogórski grodzki, jeleniogórski ziemski i kamiennogórski. Dodać też należy, że w przypadku trzech ostatnich powiatów dostęp ten jest tylko okresowy, a w przypadku powiatu ząbkowickiego nie obejmuje stolicy powiatu – Ząbkowic Śląskich. Ze względu na swoje położenie bezpośredniego dostępu do lokalnych linii transgranicznych nie posiada też siłą rzeczy Wrocław.

Efektywny dostęp większej liczby powiatów do transgranicznego ruchu kolejowego, minimalizujący dysproporcje między ich potencjałem komunikacyjnym, mogą zapewnić dwa czynniki. Pierwszy z nich to zintegrowanie powiatów z trasami transgranicznymi poprzez rozwijanie (reaktywację linii kiedyś czynnych) kolejowej sieci regionalnej oraz sensowne skomunikowanie takich integrujących połączeń w rozkładzie jazdy. Szczególną rolę może tu pełnić np. linia 235, która obsługuje relatywnie dużą liczbę powiatów (pięć, por. Tab. 13.) i łączy Legnicę z Kamieńcem Ząbkowickim, czyli dwa główne transgraniczne kierunki: niemiecki i czeski. Stąd po raz kolejny należy wskazać na to, jak istotne jest utrzymanie nieokresowego, regularnego i jak najczęstszego ruchu pasażerskiego na tej linii.

Drugim czynnikiem stymulującym usieciwienie Dolnego Śląska jest reaktywacja większej niż obecnie liczby linii transgranicznych. Zilustrujmy to zagadnieniem następującym przykładem. Jeszcze w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku kursował po Polsce pociąg relacji Suwałki–Bogatynia, który niejako symbolicznie łączył najdalsze krańce kraju:



północno-wschodni z południowo-zachodnim. Na obszarze dolnośląskim obsługiwany był na najdłuższym odcinku przez linię 260 z Wrocławia do Zgorzelca, która w Zgorzelcu właśnie odgałęziała się na południe i prowadziła w głąb tzw. worka turoszowskiego do Bogatyni. Najpierw prowadziła ona przez Sulików w kierunku Radomierzyc, by potem w długim fragmencie przebiegać równoległe do Nysy łużyckiej, która stanowi tam linię graniczną między Polską a Niemcami i wreszcie przy Turoszowie odbić do Bogatyni. Odgałęzienie to padło ofiarą likwidacji przez PKP przewozów pasażerskich na wielu lokalnych liniach w końcu XX wieku i w ostatnim dziesięcioleciu nie było eksploatowane przez żadnego z polskich przewoźników.

Tymczasem po zjednoczeniu Niemiec doszło w tym państwie również do zmian strukturalnych w obrębie potężnego przedsiębiorstwa będącego narodowym przewoźnikiem kolejowym, które po wchłonięciu kolei byłej NRD (Deutsche Reichsbahn) przyjęło nazwę Deutsche Bahn (DB). Zgodnie jednak z filozofią rządzenia państwem federalnym – jakim są przecież Niemcy – również w ramach działalności gospodarczej preferowane są mniejsze przedsiębiorstwa o charakterze lokalnym. I tak powstają w pełni logistycznie z DB zintegrowane mniejsze spółki obsługujące kolejowy ruch pasażerski na niektórych liniach lokalnych. Jedną z nich jest Ostdeutsche Eisenbahn GmbH prowadząca połączenie z Görlitz na południe do Zittau (Żytawa)²⁰. Interesujące jest jednak, że trasa tego połączenia po ok. 11 km od Görlitz i minięciu niemieckiej miejscowości Hagenwerder, stanowiącej przed drugą wojną światową wspólny organizm z polskimi Radomierzycami, przecina graniczną Nysę łużycką i przez następne kilkanaście kilometrów prowadzi po terytorium Polski. Ze szczególną sytuacją mamy do czynienia na należącej do polskiego przewoźnika (czyli PKP) stacji Krzewina Zgorzelecka. Wsiadający na niej podróżni przechodzą przez niewielki mostek przy samej niemal stacji i znajdują się w niemieckim Ostritz – niewielkim, ale największym między Görlitz a Zittau, miasteczkiem, będącym lokalną, chętnie odwiedzaną atrakcją turystyczną, ze względu na znany klasztor St. Marienthal. Linia kolejowa kilkakrotnie przecina meandrującą rzekę i na wysokości Turoszowa oraz niemieckiego Hirschfelde niejako

²⁰ W związku z prowadzonymi pracami modernizacyjnymi (remont torowisk) uniemożliwiającymi ruch kolejowy uruchomiona została okresowo na tej trasie zastępcza komunikacja autobusowa.

rozdwiają się, prowadząc albo nieeksploatowanym jej fragmentem do Bogatyni, albo przez ok. 7 km już po terytorium niemieckim bezpośrednio do Zittau. Mamy więc do czynienia ze swoistym paradoksem, kiedy to w pełni infrastrukturalnie wyposażona (istnieją także stacje) linia kolejowa, biegnąca po terytorium polskim, eksploatowana jest przez przewoźnika niemieckiego, przy braku zainteresowania ze strony polskiej. Dla kompletności tego obrazu dodajmy, iż z Zittau kursują dalej na południe z dużą częstotliwością pociągi do nieodległego czeskiego Liberca. Obsługujące tę linię pociągi, zarówno niemieckie, jak i czeskie, przejeżdżają przez niespełna czterokilometrowy odcinek terytorium polskiego z dużą wsią Porajów, będącą centrum specjalnej strefy ekonomicznej.

Oczywiście w dobie daleko idącej integracji europejskiej nie ma nic zdrożnego w opisanej tu sytuacji, zwłaszcza że wszystkie trzy kraje należą do grupy Schengen, wobec tego takie wielokrotne przekraczanie granic przez kursujące pociągi nie wiąże się z żadnymi komplikacjami w postaci kontroli granicznych, celnych itp. Wręcz przeciwnie – okoliczności te tworzą potężny kapitał promocyjny, który przez Polskę i Dolny Śląsk nie jest należycie wykorzystany. Obszar ten – będący przecież jądrem Euroregionu Nysa – między Görlitz/Zgorzelcem, Zittau a Libercem z włączeniem Bogatyni, obejmujący przygraniczne obszary aż trzech państw (Polska, Niemcy, Czechy), jest bowiem niezwykle interesujący turystycznie. Znakomite walory przyrodnicze i krajobrazowe posiadają kurorty Oybin i Jonsdorf pod Zittau. Odcinek doliny Nysy Łużyckiej między Ostritz a Turossowem – gdzie rzeka jest granicą państwową – nadaje się znakomicie do wytyczenia szlaków pieszych, rowerowych czy narciarskich. Oprócz wymienionego już klasztoru w Ostritz bardzo cenne są również zabytki architektury w Görlitz, a także charakterystyczne dla tego właśnie regionu kompleksy tzw. łużyckich domów przysłupowych w Bogatyni, czy w Sulikowie (gdyby nie dramat powodzi pozostawałyby one wciąż poza powszechną świadomością turystów a nawet wielbicieli zabytków architektury). Wiele do zaoferowania – również w dziedzinie rozrywki – ma także centrum administracyjne, gospodarcze i kulturalne, jakim jest Liberec.

Czynnikiem umożliwiającym wykorzystanie tego potencjału regionu jest wygodna komunikacja wewnętrzna, którą skutecznie gwarantują połączenia kolejowe, dzięki istniejącej już dobrej infrastrukturze. Konieczne jest jednak w tym wypadku współdziałanie



przewoźników wszystkich trzech krajów (również zupełnie nieaktywnych w tym momencie przewoźników polskich), dla stworzenia zintegrowanego systemu, który pozwoli zwiększyć usieciowienie wszystkich trzech obszarów przygranicznych (dolnośląskiego, saksońskiego i północno-czeskiego) w wymiarze makroregionalnym. Istnieją zresztą fora do takiej współpracy, jak choćby Stowarzyszenie Euroregion Neisse-Nisa-Nysa.

Ze względu na wspomnianą już wyżej relatywnie bogatą – będącą spadkiem po działających tu wcześniej kolejach niemieckich – infrastrukturę kolejową na Dolnym Śląsku, istnieje na jego terenach przygranicznych ogromny, a przy tym niewykorzystany, potencjał kolejnych lokalnych połączeń transgranicznych, które można reaktywować. Przywrócenie istniejącej infrastruktury torowej czy stacyjnej wymagałoby rzecz jasna zaangażowania określonych środków finansowych. Podkreślić jednak należy, że takie nakłady byłyby niewspółmiernie mniejsze, niż te, które należy ponieść w przypadku budowania zupełnie nowych linii.

I tak istnieje możliwość reaktywacji wspomnianego już wyżej odgałęzienia linii 260 ze Zgorzelca przez Radomierzyce i Zawidów do czeskiego Frýdlantu i dalej do Liberca. Z tego samego Frýdlantu prowadzi linia po czeskiej stronie do miejscowości Nové Město pod Smrkem i dalej przez Indřichovice pod Smrkem po niecałych trzech kilometrach dociera ona do Wolimierza i dalej do Mirska i Gryfowa. Z Wałbrzycha jest odgałęzienie trasy 240 do Mieroszowa, skąd prowadzi ona dalej przez Golińsk, na czeską stronę do Meziměstí, i stamtąd rozwidła się w kierunku miejscowości Teplice nad Metují i Adršpach (znanych centrów turystycznych ze skalnymi rezerwatami będącymi północno-zachodnim zwieńczeniem krajobrazu Gór Stołowych) albo do Broumova.

Znaczny stopień zdewastowania infrastruktury torowej na odcinku na południowy wschód od Broumova za Otovicami, a po polskiej stronie w okolicach Tłumaczowa, utrudnia natychmiastowe uruchomienie linii Broumov–Nowa Ruda lub Radków. Wydaje się, że opłacalne byłoby natomiast wydłużenie odgałęzienia linii 230 z Kudowy-Zdroju do czeskiego Nachodu, co otwierałoby możliwość szybszego dotarcia do Hradca-Králové, Pardubic i w efekcie do Pragi. Również na odcinku granicy dolnośląsko-saksońskiej istnieje linia prowadząca z Węglińca, przez Nysę Łużycką, na stronę niemiecką do miejscowości

Hoyerswerda, która pozwoliłaby znacząco skrócić czas dość skomplikowanych w tej chwili możliwości połączenia Wrocławia z Berlinem.

Rozwiązanie większości z powyżej opisanych problemów i zrealizowanie proponowanych postulatów pozostaje bezpośrednio lub przynajmniej pośrednio w gestii konkretnych przewoźników obsługujących kolejowe przewozy pasażerskie na Dolnym Śląsku. Aktualna lista takich przewoźników obejmuje²¹:

- a) PKP Intercity,
- b) PKP Przewozy Regionalne,
- c) Koleje Dolnośląskie,
- d) Koleje Lubuskie,
- e) Deutsche Bahn.

Zasięg działania dwóch ostatnich jest ograniczony. Niemiecka Deutsche Bahn obsługuje dalekobieżne połączenie transgraniczne Wrocław–Drezno. Koleje Lubuskie natomiast obsługują lokalne połączenia głównie Żagania i Żar z Węglińcem i Legnicą. Obie firmy przewozowe (PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne) powstałe po rozpadzie hegemonia i monopolisty, jakim były do niedawna Polskie Koleje Państwowe, są instytucjami o charakterze scentralizowanym i podejmowane przez nie decyzje mają na uwadze w pierwszym rzędzie wymiar ogólnopolski. Mimo oczywistości, zakładającej, iż konkurencja wpływa korzystnie na poziom świadczonych usług, rywalizacja między tymi dwoma przewoźnikami doprowadza do absurdalnych sytuacji, zmniejszających komfort podróżowania (ewenementem na skalę międzynarodową jest wzajemne niehonorowanie biletów poszczególnych przewoźników w przypadku tras integrujących linie obsługiwane wyłącznie przez jednego z nich), co bezpośrednio obniża zaufanie potencjalnych pasażerów do przewoźnika i w szerszym wymiarze do sposobu podróżowania – właśnie kolejną – w ogóle. Sensowne porozumienie obu firm, mające na uwadze w pierwszym rzędzie szeroko rozumianą wygodę klienta, wydaje się wręcz przymusem chwili.

²¹ Pomijamy tu incydentalny udział w przewozach po terytorium Dolnego Śląska takich przewoźników jak niemieckie Ostdeutsche Eisenbahn, czy narodowy przewoźnik czeski ČD (České Drahy).

Koleje Dolnośląskie są przewoźnikiem lokalnym, którego funkcjonowanie pozostaje w gestii władz regionalnych – czyli Sejmiku Dolnośląskiego. W sposób oczywisty koncentrują się one przede wszystkim na połączeniach lokalnych. Właśnie dzięki temu przewoźnikowi udało się między innymi ustabilizować ruch pociągów na ważnej linii 235, czy też z sukcesem reaktywować połączenia na linii Wrocław–Trzebnica. Koniecznością wydaje się dalsze wspieranie rozwoju Kolei Dolnośląskich, zwiększanie liczby obsługiwanych przez nie linii (głównie reaktywowanie linii zawieszonych) i, poprzez stałe poszerzanie taboru, zwiększanie częstotliwości kursowania pociągów. Szczególnej poprawy wymaga stan infrastruktury stacyjnej i torowej, który bezpośrednio umożliwi zwiększenie prędkości kursujących pociągów. Do osiągnięcia tego celu potrzebna byłaby też współpraca z przewoźnikami lokalnymi w Wielkopolsce i na Opolszczyźnie (w pewnym stopniu funkcjonująca już z Kolejami Lubuskimi). Nieodzowne są też ciągłe próby zintegrowania oferty Kolei Dolnośląskich z wszystkimi pozostałymi przewoźnikami operującymi na terenie województwa.

Właśnie lokalne spółki przewozowe mogą być inicjatorem projektów integrujących ruch kolejowy (a także inne środki transportu publicznego) w wymiarze makroregionalnym. Przykładem takich działań jest tzw. ZVON (Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz–Niederschlesien), obejmujący po stronie niemieckiej tereny Saksonii od granicy polsko-niemieckiej po łużyckie Bautzen (Budziszyn), po stronie czeskiej przygraniczne obszary kraju libereckiego włącznie z Libercem oraz po stronie polskiej przygraniczne powiaty dolnośląskie aż po Bolesławiec i Jelenią Górę (zob. Rys. 8.).

Ideą tej niemieckiej inicjatywy jest umożliwienie podróżnym przemieszczania się po wymienionym obszarze na podstawie jednego, korzystnego cenowo biletu (ważny przez jeden dzień bilet ZVON kosztuje 10 euro), w domyśle ważnego we wszystkich niemieckich, czeskich i polskich działających na tym terenie środkach transportu publicznego – nie tylko w pociągach, ale też w autobusach lub w komunikacji miejskiej. Stwierdzenie „w domyśle” wskazuje na wciąż niedostateczne zintegrowanie wszystkich przewoźników w tym względzie. Szczególnie po polskiej stronie brak jest koniecznej woli przynależności do sieci ZVON różnych przewoźników, np. kolejowych spółek PKP lub PKS. Projekt ZVON, mimo prawie



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



DOLNY
ŚLĄSK

DWVG
Dolnośląska Agencja Współpracy Gospodarczej

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



trzyletniej działalności, jest za słabo rozpropagowany (duże są dysproporcje między działalnością uświadamiającą po stronie niemieckiej, a taką samą po stronie czeskiej i polskiej). Ograniczony i przez to nierzadko zniechęcający jest dostęp do punktów sprzedaży takich zintegrowanych biletów. Sprzedaje się je mianowicie tylko na terenie ich obowiązywania, co znacząco utrudnia planowanie podróży w ten region np. z Drezna, Wrocławia czy Pragi. Podkreślić jednak należy, że w przypadku skuteczniejszych wspólnych działań promocyjnych i dalszej poprawy organizacyjnej, projekt ten stanowi znakomity przykład integracji przygranicznych regionów i zwiększania ich – w tym Dolnego Śląska – spójności w wymiarze makroregionalnym. Wskazane byłoby w przyszłości rozszerzenie obszaru działania projektu (np. na całą Saksonię, Dolny Śląsk i Kraj Libercki) i/lub powoływanie kolejnych tego typu inicjatyw w innych przygranicznych regionach (np. Ziemia Kłodzka i graniczne powiaty Kraju Pardubickiego i Ołomunieckiego).



Rys. 8. Połączenia kolejowe wchodzące w skład projektu ZVON (wg. www.zvon.de)



Podsumowując powyższe dane i analizy, trzeba zaznaczyć, że transport kolejowy, zwłaszcza w ruchu pasażerskim, jest czynnikiem zdecydowanie zwiększającym spójność Dolnego Śląska w wymiarze makroregionalnym. Mimo daleko idącej dezintegracji sieci kolejowej regionu, jaka miała miejsce pod koniec ubiegłego wieku, istnieje realna szansa na przywrócenie jej gęstości. Potężny potencjał kolejnictwa na Dolnym Śląsku jest efektem jego rozwoju historycznego i przejętej po roku 1945 bogatej – na tle regionów wschodnich – infrastruktury. Jej pełna reaktywacja i konsekwentna modernizacja nie wymagałaby więc tak wielkich nakładów, jak te, potrzebne na jej tworzenie od podstaw. Perspektywa rozwoju w tym względzie winna uwzględniać następujące elementy:

A. Zwiększanie dostępności do kolejowej sieci transgranicznej jak największej liczby powiatów, gmin, miast dolnośląskich. Możliwe to jest tylko dzięki konsekwentnej odbudowie i reaktywacji lokalnych linii kolejowych oraz prowadzeniu na nich połączeń w sposób stabilny, regularny i coraz częstszy. Konieczne jest prowadzenie w tym względzie perspektywicznych programów, takich jak np. idea Dolnośląskich Kolei Dojazdowych.

B. Podnoszenie jakości oferowanych usług, a szczególności punktualności, szybkości i komfortu jazdy.

C. Zwiększanie liczby linii i oferowanych na nich połączeń w ruchu transgranicznym, zarówno lokalnych jak i dalekobieżnych.

D. Zintegrowanie w tym względzie działań różnych przewoźników, zarówno polskich, jak i tych z krajów sąsiednich: Niemiec i Czech (np. skomunikowanie rozkładów jazdy). W konsekwencji zaś coraz szersze udostępnianie linii polskich takim przewoźnikom, co zwiększyłoby konkurencję i podniosło poziom oferowanych usług.

E. Umożliwianie współdziałania w zakresie komunikacji szynowej nowym podmiotom (prywatni inwestorzy, stowarzyszenia), czego dobrym przykładem było uruchomienie, po ponad 50 latach dyskusji na ten temat, połączenia ze Szklarskiej Poręby do Harrachova, dokonane niejako „na złość” PKP.

F. W przypadku połączeń transgranicznych konieczna jest odpowiednia polityka cenowa. Konieczne jest odejście od zupełnie nierealistycznych taryf międzynarodowych, na rzecz działań promocyjnych, obniżających ceny za przejazdy międzynarodowe pociągami i

zwiększającymi w ten sposób konkurencyjność tego typu przewozów, zwłaszcza w porównaniu do ofert mniej efektywnych i bardziej szkodzących środowisku naturalnemu przewozów samochodowych, zarówno publicznych, jak i indywidualnych.

G. Wszelkie działania podejmowane czy to w wymiarze dolnośląskim, czy też transgranicznym, winny mieć na uwadze priorytety formułowane w ramach projektu rozwoju sieci europejskich kolei TEN w ramach działań prowadzonych przez europejskie i światowe organizacje kolejowe, jak np. CER i UCI (zob. www.cer.be).

3.5.2 Transport lotniczy

Wykorzystanie transportu lotniczego w strategii usieciowienia Dolnego Śląska w wymiarze makroregionalnym zależy od kilku czynników. Pierwszy z nich ma charakter infrastrukturalny i implikuje wszystkie pozostałe. Jest nim liczba i jakość lotnisk oraz lądowisk mogących spełniać założone funkcje w transporcie lotniczym. Na terenie województwa znajduje się jeden port lotniczy, funkcjonujący jako spółka akcyjna „Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika” we Wrocławiu. Ponadto działa na Dolnym Śląsku kilka lądowisk wykorzystywanych w celach komercyjno-usługowych (np. lotnictwo sportowe), ratowniczo-medycznych czy dla przeprowadzania innych specjalnych akcji transportowych (np. w rolnictwie, budownictwie). Lądowiska takie znajdują się lub planowane są między innymi w Jeleniej Górze, Wałbrzychu, Lubinie, Bystrzycy Kłodzkiej, Dzierżoniowie, Świebodzicach, Mieroszowie, Bolesławcu oraz w bezpośredniej bliskości Wrocławia, np. w Mirosławicach i Szymanowie (zob. Rys. 9.). Stopień ich wykorzystania dla makroregionalnego usieciowienia dolnośląskiego transportu lotniczego jest w tej chwili znikomy. Choć ich potencjał w tym względzie jest bez wątpienia ograniczony, warto rozwijać inicjatywy prowadzące do jego aktywizacji. Na obszarach przygranicznych możliwy jest rozwój turystyki przy wykorzystaniu lokalnych lądowisk, zwłaszcza tam, gdzie ukształtowanie terenu (np. góry) utrudnia transport innego rodzaju. Nieodzowne jest w takim przypadku zintegrowanie działań z bezpośrednimi sąsiadami (Saksonia, Czechy) i w razie potrzeby organizowanie kolejnych takich lądowisk, tym bardziej że nie pociąga to za sobą nadmiernie wysokich kosztów. Godne podkreślenia są



też plany aeroklubu wrocławskiego i wojewódzkiego Urzędu Marszałkowskiego przystosowania aktualnych lądowisk do tzw. małego ruchu lotniczego, głównie biznesowego, ale również turystycznego.

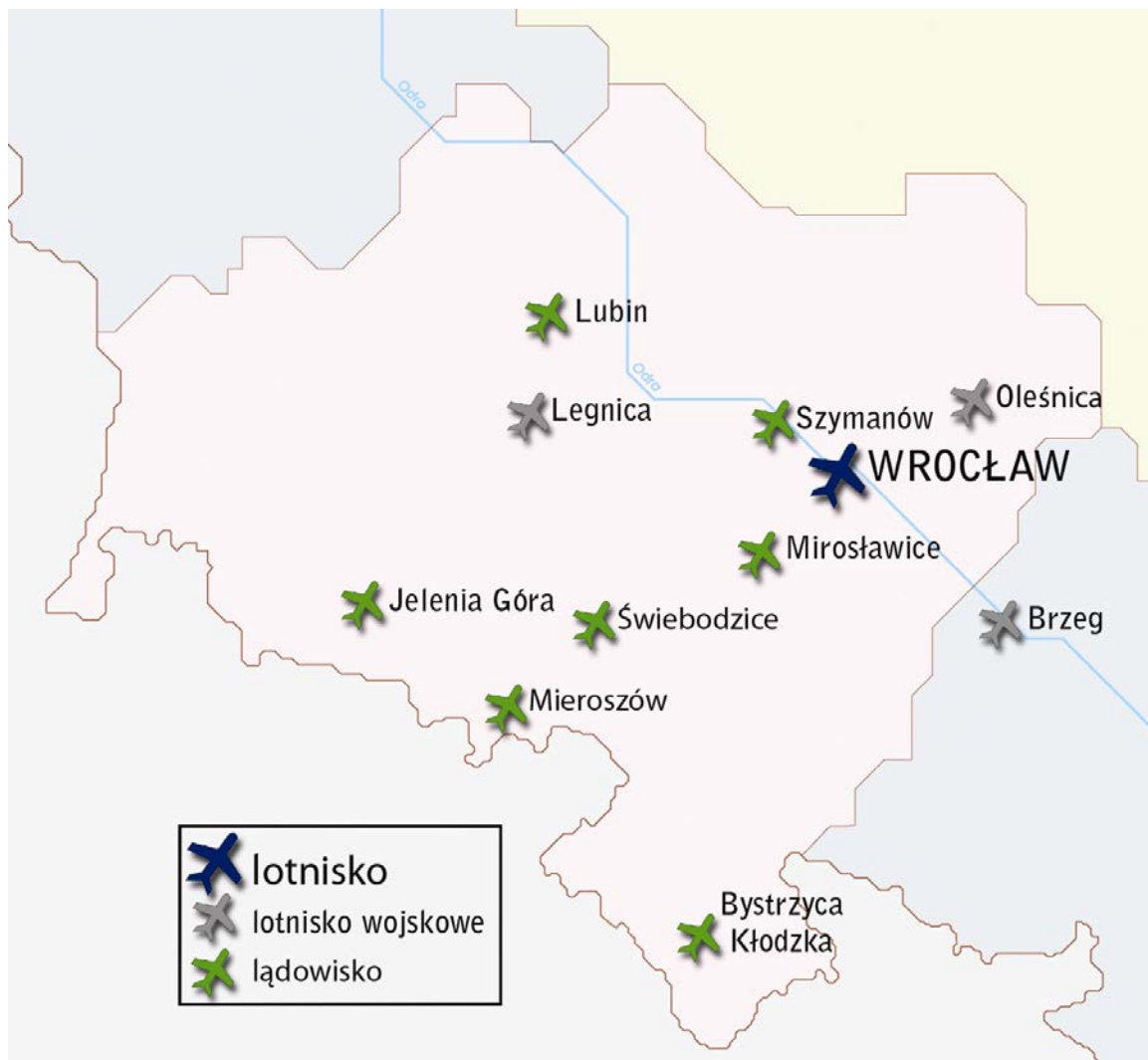
Kolejnym czynnikiem, mogącym wpłynąć korzystnie na zwiększenie makroregionalnego usieciowienia transportu lotniczego w naszym województwie jest wykorzystanie nieeksploatowanych lotnisk wojskowych, należących przed 1989 rokiem do Armii Radzieckiej. Dwa²² z nich – w Legnicy i w Brzegu (mimo iż formalnie Brzeg leży w województwie opolskim) – wydają się posiadać, po odpowiednim przystosowaniu technicznym i infrastrukturalnym, odpowiedni potencjał do przejęcia w przyszłości niektórych połączeń lotniczych (czy to krajowych, czy międzynarodowych) i odciążenia w ten sposób wciąż rozrastającego się lotniska wrocławskiego (choćby w jego funkcji lotniska przesiadkowego). Oba te lotniska leżą bowiem w niewielkiej odległości od Wrocławia (głównego skupiska ludności i węzła komunikacyjnego): Legnica ok. 60 km, Brzeg ok. 40 km. W wielu europejskich metropoliach lotniska znajdują się w podobnych – nierzadko nawet większych – odległościach od centrów miast (np. Barcelona, Londyn, Paryż). Dodatkowym atutem jest, że zarówno Legnica, jak i Brzeg, leżą w bezpośredniej bliskości autostrady A4 oraz linii kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym (obsługującymi połączenia transgraniczne), co umożliwi relatywnie szybkie i wygodne dotarcie nie tylko do samego Wrocławia, ale również do celów znajdujących się w przeciwnych do niego kierunkach. Takie – niejako filialne – lotniska, nieodległe od większego portu lotniczego, stanowią też ważny element w strategii zapewnienia bezpieczeństwa transportu lotniczego.

Jest jeszcze inna możliwość wykorzystania poradzieckich lotnisk w Legnicy i/lub Brzegu. Jak wiadomo, na terenie wrocławskiego portu lotniczego znajduje się też lotnisko wojskowe, ze względu na swoje korzystne parametry techniczne (przystosowanie do przyjmowania potężnych samolotów transportowych) często wykorzystywane, np. dla obsługi sprzętowej polskich misji wojskowych (choćby w Iraku czy w Afganistanie). Fakt ten stanowi niewątpliwie element zwiększający obecność wrocławskiego lotniska w

²² W przypadku innego byłego lotniska wojskowego – w Oleśnicy – trwają właśnie działania władz miejskich w celu przejęcia go dla potrzeb cywilnego lądowiska.

transportowej sieci (tu wojskowej) międzynarodowej. Otwartym pozostaje pytanie, czy wojskowe funkcje lotniska wrocławskiego mogłyby zostać przeniesione na któreś z lotnisk poradzieckich, rzecz jasna po ich uprzednim kompleksowym (łącznie z wymogami bezpieczeństwa dla okolicznej ludności cywilnej) dostosowaniu do prowadzenia takich zadań, i czy zwiększyłoby to stan bezpieczeństwa podróżnych korzystających z wrocławskiego portu lotniczego w ruchu pasażerskim.

Rys. 9. Lotniska i ważniejsze lądowiska na Dolnym Śląsku



Bez wątpienia jednak najistotniejszym elementem konstytuującym makroregionalne usieciwienie Dolnego Śląska w transporcie lotniczym pozostaje wrocławski port lotniczy na



Strachowicach. Znaczenie w wymiarze makroregionalnym posiadają – podobnie jak w przypadku transportu kolejowego – nie tylko bezpośrednie połączenia międzynarodowe, lecz także lotniczy ruch krajowy, mogący zapewnić mieszkańcom naszego regionu skorzystanie z połączeń międzynarodowych prowadzonych przez inne porty lotnicze w Polsce. Główną przeszkodą w tej materii pozostaje jednak fakt, iż aktualnie Wrocław posiada regularne połączenie lotnicze tylko z Warszawą. I o ile utrzymywanie takich połączeń np. z Katowicami czy Poznaniem jest ze względu na zbyt małą odległość między tymi miastami w pewnej mierze zrozumiałe, to znak zapytania należy postawić w przypadku efektywności takiego połączenia z Krakowem²³, zaś jako ewidentny deficyt traktować trzeba brak regularnych połączeń lotniczych na linii Wrocław–Gdańsk.

Usieciowienie makroregionalne wynika natomiast w pierwszym rzędzie z aktywności wrocławskiego portu lotniczego w ruchu międzynarodowym. Potencjał rozwoju pasażerskiego transportu lotniczego w wymiarze międzynarodowym jest praktycznie nieograniczony, podobnie jak jego zasięg. Podstawowym czynnikiem determinującym ilość połączeń jest interes ekonomiczny konkretnych przewoźników. Wrocław jest portem wykorzystywanym zarówno przez wielkich przewoźników narodowych (np. niemiecka Lufthansa), jak i przez tzw. tanie linie lotnicze (np. Ryan Air, Eurowings, Wizz Air), choć różnica między tymi dwiema kategoriami przewoźników lotniczych coraz bardziej się zaciera. Pozyskiwanie nowych przewoźników, jak też rozszerzanie działalności przez tych, którzy już z wrocławskim portem lotniczym współpracują, jest podstawowym zadaniem stojącym przed spółką zarządzającą wrocławskim lotniskiem.

Ciągła rozbudowa lotniska, zwiększanie jego przepustowości, poprawa komfortu i bezpieczeństwa podróży są czynnikami bezpośrednio zwiększającymi atrakcyjność Wrocławia w międzynarodowej sieci lotnisk. I o ile w tym względzie podejmowane są konkretne działania, o tyle niepokojącym wydaje się rozwój wypadków w kwestii skomunikowania lotniska z centrum miasta za pomocą transportu publicznego. Nie ulega

²³ Zdarzają się wszak podróźni, którzy wykorzystując fakt istnienia połączeń zarówno Wrocławia jak i Krakowa z Frankfurtem nad Menem, wybierają właśnie drogę lotniczą, by dostać się z Wrocławia do Krakowa. Paradoksalnie lot z Wrocławia do Frankfurtu i zaraz potem z Frankfurtu do Krakowa (przy dogodnym rozkładzie godzinowym lotów) jest najszybszym sposobem podróżowania między tymi dwiema polskimi metropoliami.

wątpliwości, że obecny system dojazdowy jest niewydolny (stosunkowo rzadko kursujące autobusy jednej tylko linii komunikacji miejskiej) i nie podoła wyzwaniu, które będzie czekać na niego po zakończeniu trwającej fazy rozbudowy lotniska. Nowy system komunikacji wokół lotniska wydaje się więc absolutnie konieczny. Idea połączenia lotniska z centrum miasta linią kolejową jest często wykorzystywana w Europie (np. Amsterdam, Frankfurt nad Menem, Paryż), a także w Polsce (Kraków, wkrótce także Warszawa). Czy taka kolej powstanie we Wrocławiu? Mimo prowadzonych prac przygotowawczych na samym lotnisku brak jest stosownych działań ze strony przewoźnika kolejowego.

Być może rozwiązaniem sytuacji byłoby przekazanie wykonania tej inwestycji innej firmie zajmującej się transportem kolejowym, niekoniecznie wyrosłej z dawnego hegemonia na tym rynku – PKP, lub powołanie zupełnie nowej tego typu firmy, która mogłaby z biegiem czasu przejmować coraz więcej zadań i funkcji w tej materii. Rozwiązanie z wykorzystaniem transportu kolejowego (czy szerzej: szynowego) wydaje się dużo efektywniejsze niż ewentualne zwiększanie częstotliwości kursów autobusów, ze względu na konieczność udziału tych ostatnich w przeładowanym i zakorkowanym ruchu samochodowym, nie tylko w okolicy lotniska, ale i w centrum miasta.

Podstawowymi barierami o charakterze ogólnym ograniczającymi rozwój transportu lotniczego są przede wszystkim: wysokie koszty przewozu (paliwo, opłaty lotniskowe, prymat zysku ekonomicznego przewoźnika), restrykcyjne stosowanie się do obowiązujących wymogów bezpieczeństwa, częstsze w porównaniu z innymi środkami transportu zakłócenia w ruchu, powodowane np. przez niekorzystne zjawiska pogodowe, ograniczenia strukturalne dotyczące gabarytów bagażu²⁴, nieprzewidziane zmiany opłat lotniskowych. Dodatkowo w wymiarze lokalnym problemem jest nieudolna polityka narodowego przewoźnika, który nie sprzyja rozwojowi regionalnych centrów ruchu lotniczego.

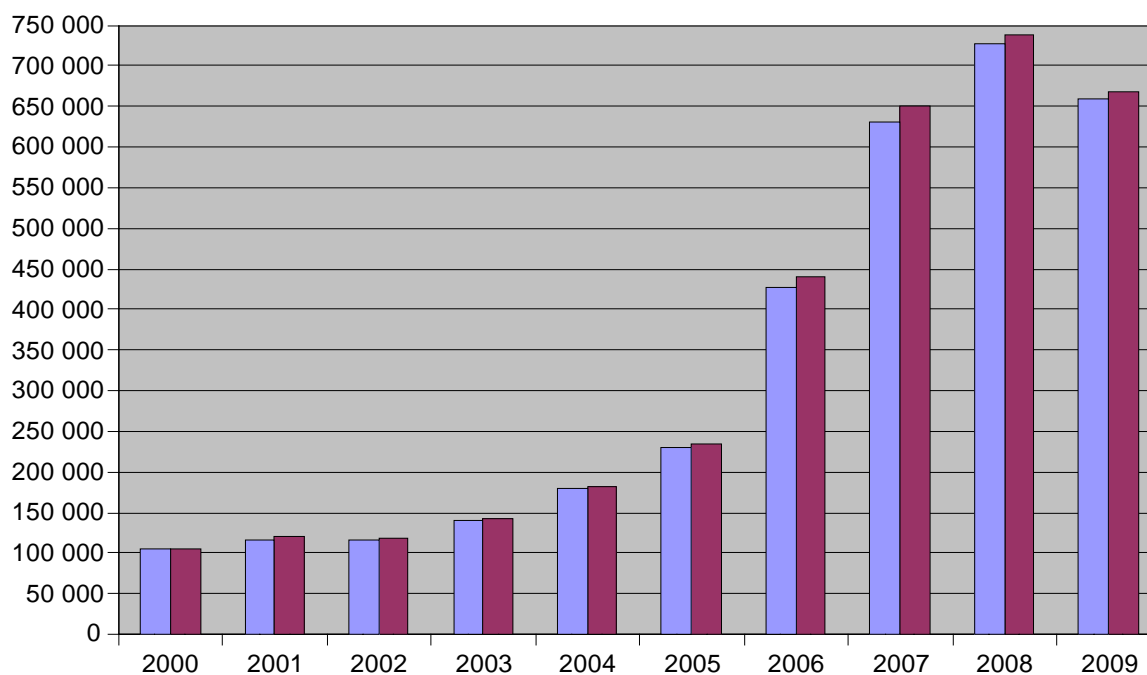
Międzynarodowe połączenia lotnicze obsługiwane przez wrocławski port lotniczy cechuje duża dynamika zmian: wprowadzanie nowych tras, likwidacja tras już istniejących, zmiana częstotliwości lotów, okresowość połączeń. Wyróżnić można kilka kierunków,

²⁴ W szerszym kontekście jest to czynnik ograniczający efektywność lotniczego transportu towarowego.

w których rozwija się aktywność wrocławskiego lotniska: jest to kierunek północny z połączeniami do Kopenhagi i Oslo, kierunek niemiecki z połączeniami do Frankfurtu nad Menem i Monachium, kierunek brytyjsko-irlandzki z połączeniami do Londynu i Dublina oraz kierunek południowy z połączeniami do Rzymu, Barcelony oraz Alicante.

Na wykresie 15. przedstawiona została dynamika ruchu pasażerskiego w transporcie lotniczym na terenie Dolnego Śląska obejmująca przyloty (kolor niebieski) i odloty (kolor fioletowy) w ostatnich dziesięciu latach.

Wykres 15. Dynamika wzrostu lotniczego ruchu osobowego na Dolnym Śląsku w latach 2000–2009²⁵



Jak ilustruje powyższy wykres, w latach 2006 i 2007 nastąpił skokowy wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez wrocławski port lotniczy, co ma bezpośredni związek ze zwiększeniem aktywności mniejszych linii lotniczych na naszym lotnisku. Maksymalny poziom osiągnięty został w roku 2008, a w roku 2009 obniżył się w stosunku do roku poprzedniego o ok. 9 %, co wynika z ekonomicznych kłopotów przewoźników, związanych z

²⁵ Dane na podstawie Banku Danych Regionalnych dostępnych na stronie internetowej www.bdr.gov.pl.

ogólnoświatowym kryzysem. By ten spadek mimo niekorzystnych warunków makroekonomicznych zahamować, należy przyciągać coraz więcej linii lotniczych do Wrocławia oraz przekonywać spółki obecnie współpracujące z wrocławskim portem lotniczym do zwiększania swojej aktywności. Pomóc w tym mogą wymienione już wyżej działania zwiększające atrakcyjność i konkurencyjność wrocławskiego lotniska. Zwrócić uwagę należy także na – co prawda dość ograniczoną, ale zauważalną – niekorzystną relację przylotów do wylotów – tych drugich jest wciąż nieznacznie więcej.

Według danych Banku Danych Regionalnych (www.bdr.gov.pl) w roku 2008 Wrocław zaczął pełnić funkcję istotnego przesiadkowego portu lotniczego ²⁶. Z przesiadki we Wrocławiu skorzystało niecałe trzy tysiące pasażerów. Natomiast już w roku 2009 liczba ta wzrosła do prawie 18 tysięcy. Wskazuje to na niepodważany potencjał, jakim dysponuje w tym względzie lotnisko wrocławskie – zarówno w związku ze swoim położeniem, jak i zintegrowaniem ruchu lotniczego z innymi lotniskami w Polsce i poza jej granicami.

Wszelkie działania rozwijające ten potencjał mogą się zdecydowanie przyczynić do podniesienia stopnia usieciowienia Wrocławia i Dolnego Śląska w sferze makroregionalnej. Należą do nich zarówno stosowna kooperacja z pozostałymi lotniskami w Polsce, obsługującymi kierunki inne, niż te eksploatowane przez nasz port lotniczy (np. połączenia ze wschodem Europy), jak również tego typu zintegrowanie z lotniczymi centrami za granicą. Szczególną rolę może pełnić Wrocław w kontekście współpracy z Berlinem, w którym właśnie rozpoczyna działalność potężny i nowoczesny port lotniczy, zastępujący rozdrobnione, mniejsze lotniska (co było skutkiem podziałów miasta). Dla efektywnej obsługi możliwe dużego obszaru, z którego pochodzą klienci nowego lotniska berlińskiego, wykraczającego poza obszar regionu berlińskiego, czy w ogóle Niemiec, zarząd portu otwarty jest na współpracę z mniejszymi lotniskami, pozostającymi odległości w na tyle niewielkiej – rzecz jasna z punktu widzenia komunikacji lotniczej – by móc współistnieć w swoistej sieci połączeń z portem w Berlinie, jednocześnie stanowiąc dla niego bazę przesiadkową.

²⁶ Przed rokiem 2001 z przesiadek we Wrocławiu korzystało zaledwie ok. 150 osób.



Idealnym pod względem wspomnianych parametrów odległościowych lotniskiem tego typu jest właśnie port we Wrocławiu. Lotniska w Poznaniu lub w Dreźnie są zbyt blisko Berlina, a porty w Hamburgu, Frankfurtie nad Menem, Pradze czy Warszawie prowadzą jako duże centra swoją własną politykę przewozową, stojącą do tej prowadzonej przez Berlin przede wszystkim w relacji konkurencji. Szansa stojąca przed portem wrocławskim jest szczególna, gdyż pozwoli ona korzystać mieszkańcom regionu w łatwiejszy sposób z oferty lotniska w Berlinie, pogłębi współpracę z narodowym przewoźnikiem niemieckim, Lufthansą, oraz aktywnymi w tamtym regionie mniejszymi przewoźnikami. Samemu portowi wrocławskiemu umożliwi zaś dalszy rozwój w kierunkach, które byłyby nieosiągalne przy działaniach jednostkowych, osadzając go w sieci zintegrowanych połączeń międzynarodowych, co przyczyni się do powiększenia znaczenia zarówno lotniska, jak też miasta i całego regionu, w wymiarze makroregionalnym i globalnym.

3.5.3 Transport wodny

Spośród omawianych w niniejszym studium różnych środków transportu tworzących kompleksową sieć komunikacyjną Dolnego Śląska, transport wodny zajmuje najmniej eksponowane miejsce. Potencjał tego rodzaju transportu jest znacznie mniejszy niż potencjał kolei i lotnictwa, a także systemu transportu drogowego. Wynika to z ograniczoności zasobów, jakimi są naturalne i sztuczne drogi wodne oraz z faktu, że w związku z położeniem geograficznym regionu, możemy mówić tylko o wodnym transporcie śródlądowym. W skali ogólnopolskiej przewozy ładunków śródlądowym transportem wodnym stanowią jedynie 0,7% wszelkich środków transportu, a w przypadku przewozów pasażerskich jeszcze mniej – 0,1%.²⁷

W warunkach dolnośląskich transfer drogą wodną jest ograniczony tylko do towarów i obejmuje rzekę Odrę. Sam szlak transportowy na Odrze ma charakter ponadregionalny i z dolnośląskiego punktu widzenia w dużej mierze tranzytowy, co wynika z infrastrukturalnego

²⁷ Dane te są relatywnie stabilne na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat (Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2006, 2006, s. 524-525).

przystosowania rzeki do potrzeb transportowych i żeglugowych na odcinku od Górnego Śląska na wschodzie aż do Szczecina na północy kraju. W wymiarze ogólnopolskim możliwości transportowe Odry wspierane są systemem kanałów ułatwiających skomunikowanie ze szlakiem transportowym Warty i dalej Wisły. Jak stwierdza się w „Regionalnym Programie Operacyjnym dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007–2013”: *„Efektywne udrożnienie szlaku komunikacyjnego na rzece Odrze wymaga wsparcia infrastruktury transportu śródlądowego w aspekcie ponadregionalnym. Dlatego też przedsięwzięcia z zakresu poprawy stanu śródlądowych dróg wodnych na górnej Odrze będą wspierane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, wdrażanego na poziomie krajowym”* (2007, s. 35). Jednak te właśnie działania stanowią też podstawę do efektywniejszego wykorzystania transportu wodnego na Dolnym Śląsku w wymiarze makroregionalnym.

W obszarze granicznym polsko-niemieckim odrzański szlak transportowy staje się jednak częścią zintegrowanego wieloma kanałami systemu komunikacji i transportu wodnego obejmującego tereny środkowych i północnych Niemiec aż po Holandię i Flandrię. Liczne niemieckie kanały komunikują Odrę z Łabą i dalej z dorzeczem Renu, co umożliwia transport ładunków z Odry do wielkich portów europejskich takich jak Hamburg, Brema, czy nawet Rotterdam. W cytowanym już wyżej „Regionalnym Programie Operacyjnym dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007–2013” zwraca się uwagę także na fakt, że *„rzeka Odra stanowi element projektowanego, europejskiego korytarza transportowego na osi północ–południe, łączącego Skandynawię i północne Włochy oraz Bałkany, przebiegającego przez Polskę, Czechy i Austrię”* (ibidem, s. 34).

Wśród zalet tego rodzaju transportu wymienić należy niską kosztocłonność utrzymania głównej części infrastruktury drogi wodnej i niskie zużycie energii, w związku z wykorzystaniem sił natury. Szczególnie ważny podkreślenia jest też fakt, że efektywniejsze wykorzystanie dróg wodnych w transporcie towarów może prowadzić do przeniesienia pewnej ich części z dróg i szyn właśnie na wodę, czyli może zmniejszyć przeładowany system transportu samochodowego i/lub kolejowego. Nie jest tajemnicą, że dla utrzymania wysokiego standardu infrastruktury torowej konieczne jest konsekwentne ograniczanie

kolejowych przewozów towarowych. Każde zmniejszenie towarowego transportu samochodowego jest natomiast niezwykle korzystne z punktu widzenia ochrony środowiska naturalnego. Transport wodny jest też efektywny ze względu na duży potencjał ładunkowy. I mimo określonych wad, takich jak wydłużony czas transportu, czy ewentualne nieprzewidziane dłuższe przerwy w jego prowadzeniu, wynikające z niekorzystnego stanu wód (częste w ostatnich latach powodzie w dorzeczach takich rzek jak Odra czy Łąba) należy postulować dalsze wspieranie i rozwój instytucji zajmujących się śródlądowym transportem wodnym w wymiarze makroregionalnym.

Dodatковым czynnikiem mogącym aktywizować wykorzystanie dróg wodnych dla komunikacyjnego usieciowienia Dolnego Śląska może być też wykorzystanie potencjału wynikającego z faktu granicznej funkcji Nysy Łużyckiej. Chodziłoby o inicjatywy propagujące rejony przygraniczne zwłaszcza na obszarze granicy polsko-niemieckiej, wskazujące na łączący charakter rzeki. Wiele z takich inicjatyw może wykorzystywać mała flotę turystyczną – czerpiąc choćby z saksońsko-czeskich wzorów integrujących obie strony granicy dzięki wykorzystaniu rzeki Łąby.

3.5.4 Podsumowanie

Mimo iż w niniejszym opracowaniu nie omawiano – z przyczyn podanych wcześniej – systematycznie transportu drogowego, warto jednak zauważyć, że w ramach kompleksowej sieci publicznego transportu osobowego w wymiarze transgranicznym odgrywa on bardzo istotną rolę. Należy więc w tym miejscu podkreślić, że podobnie jak w przypadku kolei, osobowy transport samochodowy w regionie ulega daleko idącej dezintegracji. Dotychczasowy hegemon – PKS – stopniowo ogranicza liczbę obsługiwanych linii i realizowanych kursów, kierując się przede wszystkim zyskiem ekonomicznym. Dodatkowymi czynnikami determinującymi coraz bardziej ograniczony zasięg działania tej firmy są przestarzały tabor i fatalny stan niektórych dróg lokalnych. Z drugiej jednak strony pojawiają się w coraz większej liczbie przewoźnicy prywatni, dobrze odczytujący potrzeby lokalnych społeczności i próbujący wypełnić lukę po wycofującym się PKS oraz oferować zupełnie nowe



połączenia. Należy jednak mieć na uwadze, iż ci prywatni przewoźnicy również będą się kierować w pierwszym rzędzie ekonomią i niestety wciąż jeszcze ich tabor (głównie busy) pozostawia wiele do życzenia, jeśli chodzi o komfort i bezpieczeństwo jazdy. Kursują one jeszcze nie wystarczająco regularnie, niezadowolający jest też sposób informowania o rozkładach jazdy. Przykładem takiego stanu rzeczy jest jedno z największych miejskich centrów regionu – Wałbrzych. Drastycznie zredukowana liczba obsługujących to miasto połączeń firmy PKS jest co prawda w sporej mierze rekompensowana przez dynamicznie rozwijający się rynek przewozów prywatnych, jednak informacja o nich jest chaotyczna, niepełna i często zdezaktualizowana, co znacząco utrudnia orientację pasażerów, zniechęcając ich wręcz do korzystania z tego typu usług. Scenariusz poprawy istniejącej sytuacji winien zakładać jakiegoś rodzaju dotowanie (np. przez lokalne władze, przedsiębiorców) tras z mniejszą liczbą pasażerów i ich obsługę przez przedsiębiorstwo państwowe/samorządowe oraz wspieranie rozwoju (np. przez stawianie wymagań co do stanu technicznego, regularności obsługi i sposobów informowania) osobowej komunikacji samochodowej prywatnej.

Podobnie jak w przypadku pasażerskiego transportu kolejowego zagęszczanie sieci połączeń regionalnych jest pierwszym krokiem do zwiększania dostępu podróżnych z różnych miejscowości Dolnego Śląska do połączeń transgranicznych. Linie obsługujące osobowy transport samochodowy o charakterze makroregionalnym oferują z racji położenia Dolnego Śląska bogaty serwis połączeń międzynarodowych głównie z Wrocławia, ale także z niektórych miast leżących na takich międzynarodowych trasach (np. Legnica, Kłodzko). Głównym kierunkiem autobusowych linii transgranicznych są Niemcy. Oferowane są połączenia z praktycznie wszystkimi regionami i ważniejszymi miastami tzw. starej Republiki Federalnej Niemiec. Oprócz tego na liście celów międzynarodowych linii autobusowych znajdują się też miasta włoskie, hiszpańskie, francuskie, brytyjskie, krajów Beneluksu i Skandynawii oraz Austrii i Szwajcarii. Dolny Śląsk jest również zintegrowany z liniami obsługującymi tzw. kierunek wschodni i północno-wschodni (Ukraina, Białoruś, Litwa, Łotwa, Estonia). Należy więc zauważyć, że żaden inny środek transportu nie oferuje Dolnoślązacom tak bogatej oferty połączeń międzynarodowych.



Deficytami w sieci osobowego transportu samochodowego są jednak brakujące połączenia do miast i regionów leżących w bezpośrednim sąsiedztwie granicy. Należałoby wspierać więc inicjatywy prowadzące do uruchomienia i regularnego prowadzenia tzw. małego ruchu przygranicznego, z lokalnymi saksońskimi i czeskimi centrami turystycznymi, handlowymi, kulturalnymi (np. Bautzen, Zittau, Liberec, Hradec Králové; a może nawet Drezno lub Praga). Prowadzona głównie przez PKS eksploatacja takich lokalnych połączeń transgranicznych jest zazwyczaj nieregularna, co ogranicza do niej dostęp szerszej rzeszy podróżnych.

Pamiętać jednak należy, że wszelkie połączenia autobusowe/busowe obsługują w porównaniu do kolei tylko ograniczoną liczbę pasażerów i wprowadzają niekiedy daleko idące ograniczenia w przewozie bagażu. Mogą więc one jedynie stanowić uzupełnienie dla komunikacji kolejowej, nie są zaś w stanie jej w pełni efektywnie zastąpić.

Z przedstawionych powyżej rozważań wynikają następujące wnioski i postulaty mające na celu zwiększenie efektywności kompleksowo rozumianej sieci komunikacyjnej Dolnego Śląska w wymiarze makroregionalnym:

A) Fundamentem zwiększania spójności regionu w wymiarze makroregionalnym przez kształtowanie sieci komunikacyjnej jest stały jej rozwój w wymiarze regionalnym, generujący szerszy dostęp mieszkańców różnych części Dolnego Śląska do wszelkich elementów komunikacyjnej sieci transgranicznej.

B) Wielość środków transportu osobowego działających już po części w sposób komplementarny w stosunku do siebie wymaga przemyślanego systemu zintegrowania ich ofert przewozowych, by dopełniały się wzajemnie, a nie dublowały swoich działań. Takie zintegrowanie byłoby skuteczniejsze, gdyby poszczególne środki transportu pozostawały pod wspólnym nadzorem jednej instytucji możliwie wysokiego szczebla, stymulującej ich spójny rozwój i społecznie odpowiedzialne funkcjonowanie. Warte rozważenia byłoby powołanie tego typu jednostki na poziomie regionu.

C) Kolejnym poziomem zintegrowania w ramach kompleksowego systemu komunikacji publicznej pozostaje ścisła kooperacja z przewoźnikami oraz instytucjami

zagranicznymi koordynującymi ten obszar działań w swoich państwach i regionach, a także na poziomie makroregionalnym i ponadpaństwowym.

D) Wzmacnianie sieci transportu publicznego winno koncentrować się zarówno na czynniku ilościowym (więcej połączeń), jak i jakościowym (inwestycje infrastrukturalne, podnoszenie poziomu i zwiększenie bezpieczeństwa oferowanych usług). Charakterystyczne dla Dolnego Śląska są duże możliwości rewitalizacyjne w zakresie infrastruktury, zwłaszcza kolejowej.

E) Efektywniejsze wykorzystanie elementów sieci transportowej zarówno w wymiarze regionalnym, jak i makroregionalnym, zapewni skonsolidowana polityka informacyjna na temat istniejącej oferty w tym zakresie.

F) Zdecydowana większość transportu towarowego i niemała część osobowego obsługiwana jest przez poszczególne podmioty gospodarcze (firmy, instytucje itp. prywatne i/lub centralnie zarządzane) samodzielnie określające cele, formy, zasięg, wielkość itp. swoich działań. Do minimum ograniczony jest w takich sytuacjach bezpośredni wpływ w tym zakresie jednostek administracji dolnośląskiej różnych szczebli. W tych jednak niewielu obszarach, w których np. samorząd wojewódzki jest decydentem, zauważalna jest ciągła poprawa w ramach podejmowanych działań (por. Koleje Dolnośląskie). Wskazane jest więc systematyczne rozszerzanie pól do takich aktywności w ramach już istniejących możliwości formalno-prawnych, oraz permanentny nacisk na instytucje szczebla centralnego, prowadzący do przekazywania przez nie na rzecz instytucji regionalnych i lokalnych coraz większych sfer działalności w obszarze szeroko rozumianej sieci komunikacyjnej.

G) Wszelkie działania w sferze zwiększania usieciowienia Dolnego Śląska w obszarze transportu – zwłaszcza osobowego i publicznego w jego wymiarze makroregionalnym winny pozostawać w ścisłym związku z priorytetowymi systemami promującymi region w innych jego wymiarach, np. turystyka, kultura, sport, nauka, gospodarka itp.

4. Wnioski

Zgodnie z założeniami przedstawionego opracowania poddano analizie zjawiska i procesy włączające Dolny Śląsk w ponadregionalne struktury o charakterze społecznym, politycznym, gospodarczym i komunikacyjnym, przyczyniające się do zwiększenia stopnia zintegrowania naszego regionu z jego politycznym i administracyjnym otoczeniem (w wymiarze europejskim i globalnym). Przyjęto, że podstawą tak rozumianej sieci jest potencjał transportowy regionu w postaci infrastruktury transportu publicznego – kolejowego, lotniczego, wodnego (ocenę infrastruktury drogowej znaleźć można w odrębnym opracowaniu – por. Zipser et al., 2008). Innym fundamentem mogącym wspierać rozwój sieci integracyjnej jest działalność polityczna, obejmująca zawieranie przez jednostki administracji lokalnej (miejskiej, gminnej) umów o partnerstwie i współpracy z analogicznymi jednostkami administracji lokalnej innych państw. Analiza objęła również transfery osób w młodym wieku, decydujące o przyszłym profilu społecznym regionu dolnośląskiego, obejmujące wymianę szkolną i sportową. W kolejnych rozdziałach przedstawiono szczegółowe podsumowania, zawierające, oprócz opisu stanu rzeczy w poszczególnych obszarach, postulaty służące jego poprawie w długim okresie czasu.

Najważniejsze wnioski natury ogólnej, wynikające z przeprowadzonych analiz, są następujące:

A. Miasta i gminy dolnośląskie dość efektywnie wykorzystują możliwości zawierania umów partnerskich z podmiotami zagranicznymi, przynajmniej jeżeli chodzi o wartości średnie liczby umów dla całego województwa. Jednak aktywność wielu powiatów i gmin jest w tej dziedzinie zbyt słaba (dane szczegółowe w aneksie). Przedstawione wyniki uzyskałyby większą wiarygodność poprzez porównanie ich z analogicznymi obserwacjami i pomiarami dla pozostałych regionów Polski, a także Czech i Niemiec (takie dane nie zostały jak dotąd wytworzone). Dodatkowe wnioski mogłyby również wynikać z systemowej oceny stopnia faktycznego wykorzystania istniejących umów w procesie integrowania regionu w wymiarze europejskim i globalnym (takich danych również brak).



B. Umowy partnerskie, mimo zastrzeżeń co do ich realnego znaczenia w konkretnych przypadkach, pozwalają na wyrysowanie siatki realnego zainteresowania miast i gmin Dolnego Śląska kontaktami i współpracą zarówno w wymiarze zarówno wewnątrz krajowym, jak i międzynarodowym. W szczególności rysuje się bardzo prozachodni profil naszego województwa, widoczne jest także pęknięcie Polski na linii Wisły, czyli dominacja w umowach Polski zachodniej, północnej i południowej, a z drugiej strony bardzo słaba obecność województw wschodnich.

C. Umowy wskazują na bardzo niski poziom zainteresowania gmin i powiatów dolnośląskich współpracą zagraniczną na kierunku północnym i wschodnim. Zupełnie niezrozumiałą jest praktyczny brak współpracy ze Słowacją, przy intensywnej wymianie z Czechami. Fakty te trudno racjonalnie wytłumaczyć, należy je jednak ocenić negatywnie.

D. Różne obszary aktywności społecznej i gospodarczej uruchamiają procesy integrujące w postaci kontaktów i wymian interpersonalnych. Są nimi m.in. kultura, nauka, biznes i turystyka. Jednak z uwagi na zakres przedstawianego opracowania nie były one w dostatecznym stopniu analizowane. Skoncentrowano się natomiast na dwóch obszarach generujących tego rodzaju kontakty, czyli na wymianie szkolnej i kontaktach sportowych.

E. Mimo instytucjonalnych możliwości prowadzenia wymiany młodzieży szkolnej, potencjał ten nie jest w pełni wykorzystany. Wprawdzie, podobnie jak w punkcie A., brak jest danych porównawczych, jednak przedstawione w raporcie liczby zdecydowanie wskazują, że bardzo niewielki odsetek dolnośląskiej młodzieży szkolnej jest beneficjentem realizowanych przez szkoły programów wymian. Fakt ten, jak również rażąca dysproporcje w wielkości wymian w zależności od typu szkoły, wskazują na konieczność prowadzenia skoordynowanej opieki instytucjonalnej nad tą formą aktywności i wspierania jej przez władze.

F. Taki sam strategiczny plan działania powinien służyć wspieraniu aktywności sportowej na Dolnym Śląsku, zarówno w stosunku do sportu wyczynowego i zawodowego, jak i amatorskiego (masowego). Specyfika tego obszaru aktywności może tworzyć własną sieć działań, wspierającą procesy integracyjne w kulturze i gospodarce.

G. Fundamentem rozwijania praktycznie wszystkich form współpracy jednostek administracyjnych i osób prywatnych w wymiarach regionalnym i europejskim jest sprawna,

spójna sieć komunikacyjna, umożliwiającą skuteczny transport towarów i ludzi. Dzięki przeprowadzonym analizom wskazano realne możliwości rozwoju istniejącej sieci, służące intensyfikacji procesów integrujących Dolny Śląsk na poziomie regionalnym, makroregionalnym (połączenia transgraniczne) i europejskim.

H. Analiza wniosków cząstkowych wskazuje na wyraźne korelacje pomiędzy poszczególnymi czynnikami, wspierającymi integrację naszego regionu z jego otoczeniem. Pozostają one w interakcji i wzajemnie się stymulują. Oznacza to, że na przykład inwestycja w edukację (wymiany szkolne lub sportowe) może przynieść w następnych latach korzyści gospodarcze lub naukowe, a inwestycja w infrastrukturę kolejową zwiększy liczbę umów partnerskich i wymian szkolnych. Jednak nie dokona się tego bez powszechnego dostępu do sieci komunikacyjnej i politycznej aktywności władz lokalnych w nawiązywaniu instytucjonalnej współpracy z miastami, gminami i regionami innych państw.

I. Czynnikiem pozytywnie stymulującym rozwój sieci integracyjnej jest otwartość mieszkańców poszczególnych powiatów, gmin i miast oraz ich gotowość do współdziałania w sferze ponadlokalnej również w wymiarze międzynarodowym. Stopień takiej otwartości pozostaje w wyraźnym związku z bliskością granic z Niemcami i Czechami. Świadomość tego faktu może być skutecznie wykorzystana w strategii zacieśniania powiązań całego regionu w wymiarze makroregionalnym.

J. Zauważona korelacja intensywności wymian szkolnych z liczbą miast potwierdza niekorzystną sytuację szkolnictwa w środowiskach wiejskich.

K. Dolny Śląsk dysponuje relatywnie dużym potencjałem integrującym go w strukturach makroregionalnych i globalnych Europy. Dla skuteczniejszego wykorzystania owego potencjału potrzebna jest jednak spójna strategia, obejmująca działania zarówno jednostek władzy samorządowej różnego szczebla, jak również instytucji i organizacji lokalnych, podmiotów gospodarczych itd. Strategia taka pozwoliłaby lepiej rozplanować poszczególne działania i prowadzić ich skuteczny monitoring (stwierdzono brak takiego monitoringu i syntetycznych danych na ten temat wymian, współpracy itp.). W jej ramach powinny być ujęte wszelkie aktywności, mające na celu włączanie naszego regionu w ogólnopolskie i ogólnoeuropejskie inicjatywy.

Aneks

Tab. 1. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu bolesławieckiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Francja	Włochy	Dania	Norwegia	Bośnia i Hercegowina	razem
powiat bolesławiecki		Landkreis Bautzen (2001) Rhein-Sieg (2001)						2
Bolesławiec miasto	Česká Lipa (2004)	Siegburg (1992) Pirna (1998)	Nogent-sur-Marne (2005)	Vallecorsa (2010)	Mariagerfjord (1991)	Molde (2007)	Prnjavor (1974)	8
Nowogrodziec		Grossdubrau (1998)						1
Osiecznica		Doberschau-Gaussig (2001)			Nykøbing-Rørvig (1993)			2
Warta Bolesławiecka		Göda (2006)						1
Bolesławiec wieś								brak danych
Gromadka								brak danych
razem	2	6	1	1	2	1	1	14



Tab. 2. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu dzierzoniowskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Polska	Francja	Ukraina	USA	Wielka Brytania	Kanada	razem
Powiat dzierzoniowski			Powiat Iławski (2000)						1
Bielawa	Hronov (1998) Kostelec nad Orlicą (2009)	Lingen (1995)					Burton (2001)	Chatham- Kent (2004)	5
Dzierżoniów	Lanškroun (1999)	Bischofsheim (1990)	Serock (2004) Kluczbork (2007)		Ałuszta (2001)	Village of Harwood Heights (2009)	Crewe and Nantwich (2005)		7
Dzierżoniów gmina wiejska	Dolní Čermná (2001)								1
Łagiewniki (0)									0
Niemcza	Letohrad (2008)	Gladenbach (1998)		Monteux (2009)					3
Pieszycy		Schortens (2004)	Świecie (2004)						2
Piława Górna (0)									0
	5	4	4	1	1	1	2	1	19

Tab. 3. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu głogowskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Niemcy	Ukraina	Wielka Brytania	Holandia	Szwecja	razem
Powiat głogowski						brak danych
Głogów	Eisenhüttenstadt (1972) Langenhagen (1993) Riesa (2006)	Kamieniec Podolski (2004)	Amber Valley (1999)	Middelburg (1990)	Laholm (1991)	7
Głogów gmina wiejska						brak danych
Jerzmanowa	Ritz-Neuendorf (2001)					1
Kotła						brak danych
Pęcław (0)						0
Żukowice						brak danych
	4	1	1	1	1	8

Tab. 4. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu górowskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Niemcy	Holandia	razem
Powiat górowski			0
Góra	Herzberg (1993)	Maasdonk (1998)	2
Jemielno			0
Niechlów	Roderaue (2003)		1
Wąsosz			0
	2	1	3

Tab. 5. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu jaworskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Polska	Ukraina	Włochy	Holandia	Dania	razem
Powiat jaworski	Turnov (2007)	Riesa-Großenhain (2001)						2
Bolków	Doksy (2006)	Bad Muskau (2006) Borken (1997)				Heerde (1992)	Dragsholm (1994)	5
Jawor	Turnov (1999)	Niesky (2001)	Niepołomice (2006)	Berdyczów (2003)	Roseto degli Abruzzi (2003)			5
Męcinka	Rovensko pod Troskami (2007)	Pfaffroda (2007) Obercunnersdorf (2006)		Rejon Aleksandrijski (2006)				4
Mściwojów								brak danych
Paszowice								brak danych
Wądroże Wielkie								0
	4	6	1	2	1	1	1	16

Tab. 6. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu jeleniogórskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Polska	Ukraina	Włochy	Rosja	Dania	Finlandia	USA	Meksyk	Chiny	razem
Powiat jeleniogórski	Jablonec nad Nisou (2004)	Powiat Bamberg (2007) Powiat Aachen (2010)	powiat Gryfice (2004) powiat Wolsztyn (2008)									5
Janowice Wielkie	Bozkov (2009)	Bruchhausen-Vilsen (2000)										2
Jelenia Góra	Jablonec nad Nisou (2007)	Budziszyn (1987) Erfstadt (1995) Heidelberg (2006)		Siewierodoneick (2006)	Cervia (1976)	Valdimir (1996)	Randers (1991)	Valkeakoski (1979)	Tyler (1991)	Tequila (2002)	Changzhou (2009)	12
Jeżów Sudecki	Paseky nad Jizerou (2003)	Vierkirchen (2003)										2
Karpacz	Pec pod Sněžkou (2005), (2008) Vrchlabi (2008) Žacléř (2008) Špindlerův Mlýn (2008) Mala Upa (2008)	Reichenbach (1995) Oberwiesenthal (1995) Kamenz (2005)	Gdynia (1995) Rewal (2007) Kowary (2008) Lubawka (2008) Mysłakowice (2008) Podgórzyn (2008)				Hammel (1995)					16
Kowary	Mala Upa (2005) Černý Důl (2005) Vrchlabi (2007) Žacléř (2008) Horní Maršov (2008) Jilemnice (2008) Pec pod Sněžkou (2008) Špindlerův Mlýn (2008)	Schönau-Berzdorf (1998)	Kowary (2008) Lubawka (2008) Mysłakowice (2008) Podgórzyn (2008)				Jægerspris (1999)					14

	Czechy	Niemcy	Polska	Ukraina	Włochy	Rosja	Dania	Finlandia	USA	Meksyk	Chiny	razem
Mystakowice	Horní Maršov (2007)	Leopoldshöhe (1999) Boxberg (2007)	Iława (1999)									4
Piechowice	Upice (2009)											1
Podgórzyn	Špindlerův Mlýn (2000) Desna (2001)	Kirschau (2010)	Górzycza (2007)									4
Stara Kamienica												brak danych
Szklarska Poręba	Kořenov (2004) Harrachov (2001)	Bad Harzburg (1995)										3
	24	15	14	1	1	1	3	1	1	1	1	63

Tab. 7. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu kamiennogórskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Francja	Rosja	Dania	razem
Kamiennogórski	Powiat Petrovicki (2005) Związek Gmin Žacléřsko (2006)					2
Kamienna Góra gmina miejska	Trutnov (1991)	Wolfenbüttel (2001) Bitterfeld-Wolfen (2006)	Vierzon (1991)	Ivangorod (2004)	Ikast (1991)	6
Kamienna Góra gmina wiejska	Bernartice (1999) Lampertice (1999)				Ikast (1991)	3
Lubawka	Žacléř (1996)					1
Marciszów	Pilnikov (2002) Vítězna (2008)					1
	8	2	1	1	2	14

Tab. 8. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu kłodzkiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Polska	Francja	Włochy	Holandia	Belgia	Hiszpania	Węgry	razem
--	--------	--------	--------	---------	--------	----------	--------	-----------	-------	-------



Powiat kłodzki										brak danych
Bystrzyca Kłodzka	Ústí nad Orlicą (1994) Orlické Záhoří (2008)	Amberg (2001)	Kaźmierz Wielkopolski (1995)	Laissey (1999)	Massa Martana (2007)			Alcanitz (2001)		7
Duszniki Zdrój	Nové Město nad Metují (1997) Deštné v Orlických horách (1999) Olesnice v Orlických horách (1999) Sedloňov (1999) Orlické Záhoří (2009)	Hoya/Weser (1997) Bad Sulza (1997)	Trzcianka (2005)	Audun-Le-Tiche (1996)						9
Kłodzko	Rychnov nad Kněžnou (2008) Nachod (1995)	Bensheim (1991)		Carvin (1980)			Fleron (1997)			5
Kłodzka gmina wiejska	Rychnovsko (2005)	Georgsmarienhütte (1998)	Rytro (2005) Zbąszyń (1999)							4
Kudowa Zdrój	Hronov (1996) Nachod (2004)	Horn-Bad Meinberg (2001)								3
Lądek-Zdrój	Bernartice (2000) Javorník (2000) Uhelná (2000) Bílá Voda (2000) Vičice (2000) Kláštorec nad Orlicí (2004)	Bad Schandau (1998)	Otmuchów (2000) Złoty Stok (2000) Paczków (2000)			Goedereede (2001)				11
Lewin Kłodzki	Bystré v Orlických Horách (1996) Val (2009)	Grossbeeren (2003)								3



Międzylesie	Králíký (1999) Lichkov (2004)	Lohne (2010)	Dolsk (1996) Domaszków (2004)							5
Nowa Ruda	Broumov (1992)	Castrop – Rauxel (1991)		Wallers-Arenberg (1995)						3
Nowa Ruda gmina wiejska	Broumov (2003)	Castrop – Rauxel (1991)	Giżycko (2001) Somonino (2009)	Bruay-Sur-L'Escaut (2003)						5
Polanica-Zdrój	Česká Skalice (2008)	Telgte (1995)								2
Radków	Machov (1994) Suchy Důl (2004) Opočno (2008) Křinice (2004) Hynčice (2004) Hetmankovice (2004) Martinkovice (2004) Otovice (2005) Dobruška (2009) Bezdekov nad Metują (2005) Žďár nad Metują (2007) Šonov (2007) Velké Petrovice (2008)	Anröchte (1991) Schöpsztal (2008)	Pniewy (2000) Czarna Dąbrówka (2005) Radków, pow. Włoszczowa (2005)							18
Stronie Śląskie	Stare Město (1993)	Dippoldiswalde (2000)	Chodzież (1996)	La Machine (1999)					Szikszo (2003)	5
Szczytna	Velké Poříčí (2010) Náměšť na Hané (2008)	Tegernheim (2003)	Międzychód (2010)							4
	41	16	16	6	1	1	1	1	1	84

Tab. 9. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu legnickiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Francja	Ukraina	razem
Powiat legnicki					brak danych
Chojnów		Egelsbach (2005)	Commentry (2005)		2
Chojnów gmina wiejska					0
Krotoszyce		Markersdorf (1997)			1
Kunice		Brühl (1997)			1
Legnica	Blansko (2000)	Wuppertal (1993)	Roanne (2006)	Drohobycz (1999)	4
Legnickie Pole					brak danych
Miłkowice					0
Prochowice		Warburg (1997)			1
Ruja					0
	1	5	2	1	9

Tab. 10. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu lubańskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Polska	Holandia	Litwa	Dania	razem
Powiat lubański							brak danych
Leśna	Jindřichovice pod Smrkem (1999) Dolní Rásnice (1999) Horní Rásnice (1999) Nové Město pod Smrkem (1999)	Leutersdorf (2000)	Wyrzysk (2003)	Heemstede (1999)			7
Lubań	Kolín (1997)	Löbau (1998)			Prienai (1999)		3
Lubań gmina wiejska							brak danych
Olszyna							brak danych
Platerówka							brak danych

Siekierczyn	Frydlant (2003)						1
Świeradów - Zdrój	Jindřichovice pod Smrkem (2005) Jilemnice (2005) Nové Město pod Smrkem (2007) Lázně Libverda (2007)	Seifhennersdorf (2002)	Mirsk (2007)			Odder (1991)	7
	10	3	2	1	1	1	18

Tab. 11. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu lubińskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Niemcy	Polska	Włochy	Belgia	razem
Powiat lubiński	Powiat Rhein-Lahn (2000) Heimatkreis Luben (2000)	miasto Lubin (2000)			3
Lubin gmina miejska	Powiat Rhein-Lahn (2000) Heimatkreis Lüben (2000) Böblingen (1999) Bad Ems (1999) Hof (1999)		Chieti (2007)	Charleroi (2001)	7
Lubin gmina wiejska					brak danych
Rudna	Oybin (2003)				1
Ścinawa					brak danych
	8	1	1	1	11

Tab. 12. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu lwóweckiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Polska	Francja	Słowacja	razem
Powiat lwówecki	Mikroregion Frydlantski (2005)	Powiat Leipziger Land (2005)	Powiat hrubieszowski (2009)		Hnusta (2009)	4
Gryfów Śląski	Raspenava (1999)	Bischofswerda (1996)	Gryfice (2008)			3
Lubomierz	Tanvald (2009)	Wittichenau (2008)	Mszana Dolna (2009)			3
Lwówek Śląski	Velky Šenov (2000) Chrastava (2006)	Heidenau (1995) Wilthen (2009)	Lwówek (2003)	Noidans-les-Vesoul (2006)		6
Mirsk						brak danych
Wleń		Oybin (2009)			Striežovce (2007)	2
	6	6	4	1	1	18

Tab. 13. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu milickiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

Milicki	brak danych
Cieszków	0
Krośnice	0
Milicz	Lohr (2001)

Tab. 14. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu oleśnickiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	razem
Powiat oleśnicki	Černošice (2008)		1
Bierutów		Bernstadt auf dem Eigen (1995)	1
Dobroszyce			0
Dziadowa Kłoda			0
Międzybórz			0
Oleśnica			brak danych
Oleśnica gmina wiejska			brak danych
Syców		Malsch (1992)	1
Twardogóra			0
	1	2	3

Tab. 15. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu oławskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Ukraina	Włochy	Rumunia	Litwa	razem
Powiat oławski			Powiat Złoczowski (2008)				1
Domaniów		Hagenow-Land (2001)					1
Jelcz Laskowice							brak danych
Oława	Česká Třebová (2000)	Oberasbach (1999)	Złoczów (2010)	Priola Gargallo (2010)	Sighetul Marmatiei (2001)		5
Oława gmina wiejska			Podhajce (2008)			Rudomina (2002)	2
	1	2	3	1	1	1	9

Tab. 16. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu polkowickiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Niemcy	Francja	Holandia	razem
Powiat polkowicki				brak danych
Chocianów		Juvigne (2009)		1
Gaworzyce				0
Grębocice				0
Polkowice	Sickte (1996)		Heumen (1989)	2
Przemków				0
Radwanice				brak danych
	1	1	1	3

Tab. 17. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu strzelińskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Polska	Ukraina	razem
Powiat strzeliński					brak danych
Borów	Medlov (2009)				1
Kondratowice	Častolovice (2009)				1
Przeworno	mikroregion Brodec (2006)				1
Strzelin	Trutnov (2005)	Straelen (2005)			2
Wiązów	Jenišovice (2007)		Świerzawa (2008)	Tłumacz (2010)	3
	5	1	1	1	8

Tab. 18. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu średzkiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Niemcy	Francja	razem
Powiat średzki			brak danych
Kostomłoty		Sierentz (1999)	1
Malczyce			0
Miękinia			brak danych
Środa Śląska	Saterland (2002)		1
Udanin	Oderwitz (2008)		1
	2	1	3

Tab. 19. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu świdnickiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Ukraina	Włochy	Wielka Brytania	Węgry	Litwa	Białoruś	razem
Powiat świdnicki		Powiat Bergstrasse (2001)				Kazincbarcika (2003)			2
Dobromierz									0
Jaworzyna Śląska	Teplice nad Metují (1996)	Markt Pfeffenhausen (2001) Ostritz (2006)							3
Marcinowice									0
Strzegom	Znojmo (1998)	Auerbach (1995) Torgau (1997) Budesheimatgruppe Striegau (1994)		Pavullo nel Frignano (2005)					5
Świdnica	Police nad Metují (1994) Trutnov (1998)	Biberach nad Riss (1990)	Niżyn (2001) Iwano-Frankowsk (2008)		Dystrykt Tendring (1999)	Kazincbarcika (1999)	Rejon Święciański (2002)		8

	Czechy	Niemcy	Ukraina	Włochy	Wielka Brytania	Węgry	Litwa	Białoruś	razem
Świdnica gmina wiejska		Lampertheim (2006) Maldegem (2010)	Nowograd-Wotyński (2008)						3
Świebodzice	Jilemnice (2001)	Waldbröl (1996)						Marjina Gorka (2001)	3
Żarów	Nymburk (2004)	Lohmar (2008)				Újfehértó (2004)			3
	6	11	3	1	1	3	1	1	27

Tab. 20. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu trzebnickiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Niemcy	Polska	Ukraina	razem
Trzebnicki				brak danych
Oborniki Śląskie	Rehau (2004)	Oborniki (2010)		2
Prusice				brak danych
Trzebnica	Kitzingen (1996)		Winniki (2007)	2
Wisznia Mała				brak danych
Zawonia				brak danych
Żmigród	Bargteheide (2001)			1
	3	1	1	5

Tab. 21. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu wałbrzyskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Polska	Francja	Ukraina	Włochy	Węgry	Malta	Rosja	razem
Powiat wałbrzyski										brak danych
Boguszów Gorce	Smiřice (2000)			Piennes (2002)						2
Czarny Bór										brak danych
Głuszycza	Stárkov (1994)									1
Jedlina Zdrój	Velichovky (2004)	Strehla (1994)		St. Etienne de Crossey (2006)						3
Mieroszów	Frýdlant (1996) Frýdlant n. Ostrawicą (1996) Frýdlant k. Liberca (1998) Meziměstí (2000)	Friedland/Mecklenburg (1996) Friedland/Niedersachsen (1996) Friedland/Brandenburg (1996)	Korfantów (1996) Radziechowy - Wieprz (2006)						Prawdinsk (1996)	10
Stare Bogaczowice										brak danych
Szczawno Zdrój										0
Walim		Bad Schandau (2003)				Azzano Mella (2002)	Harkakötöny (2001)			3
Wałbrzych	Hradec Králové (1991)	Freiberg (1999)	Jastarnia (1997)	Vannes (2001)	Borysław (2009) Dniepropietrowsk (2001)	Foggia (1998)		Gzira (2000)	Tuła (1991)	9
	8	6	3	3	2	2	1	1	2	28

Tab. 22. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu wołowskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Niemcy	Francja	Ukraina	Rosja	
Powiat wołowski					brak danych
Brzeg Dolny	Barsinghausen (2001)	Mont Saint Aignan (2003)	Kowel (2005)	Czerniachowsk (2005)	4
Wińsko					brak danych
Wołów	Buchholz in der Nordheide (1996)	Canteleu (2005)			2
	2	2	1	1	6

Tab. 23. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu wrocławskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Polska	Francja	Ukraina	Włochy	Holandia	Litwa	USA	Meksyk	Izrael	razem
Powiat wrocławski		Powiat Borken (1999)		Departament Górnego Renu (2001)								2
Czernica												0
Długołęka		Velen (2003)			Sarny (2004)	Locorotondo (1998) Fossano (2009)						4
Jordanów Śląski			Jordanów (2009)									1

Kąty Wrocławskie		Biblis (2003)	Żerków (2005)	Mignaloux - Beauvoir (2006)	Rejon Svietlovodsk (2007)								4
Kobierzyce	Kobeřice (2010)	Raesfeld (2005)		Wspólnota Gmin Kantonu Lenclotrais (2002)		Piove di Sacco (1998)							4
Mietków													0
Sobótka	Sobotka (2004)	Berga (2000)		Gauchy (2004) Departament Górnego Renu (2004)									4
Żórawina													0
Siechnice				Sin-le-Noble (2005)		Cecina (2005)							2
Wrocław	Hradec Králové (1973)	Drezno (1991) Wiesbaden (1987)		Departament La Vienne (1990)	Lwów (2001)		Breda (1991)	Kowno (1996)	Charlote (1993)	Guadalajara (1995)	Ramat Gan (1997)		10
	3	7	2	7	3	4	1	1	1	1	1		31

Tab. 24. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu ząbkowickiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Polska	Austria	Rumunia	USA	razem
Powiat ząbkowicki		Main-Tauber-Kreis (2007)					1
Bardo	Česká Skalice (2003)		Tarnowo Podgórne (2000)				2
Cieptowody	Borohrádek (2010)						1
Kamieniec Ząbkowicki							brak danych

Stoszowice							brak danych
Ząbkowice Śląskie	Červený Kostelec (1993)	Uchte (2005) Wiesloch (1998)	Sławno (2010)		Bran (1999)		5
Ziębice	Jaroměř (1995)			Ebreichsdorf (2000)		Brighton (1995)	3
Złoty Stok	Bernartice (2000) Javorník (2000) Bílá Vodá (2000) Vlčice (2000) Uhelná (2000) Javorník (2007)		Otmuchów (2000) Paczków (2000) Lądek Zdrój (2000)				9
	11	2	5	1	1	1	21

Tab. 25. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu zgorzeleckiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Francja	Ukraina	Grecja	Norwegia	razem
Powiat zgorzelecki	Jawornik (2007)						1
Bogatynia	Hrádek nad Nisou (2001)	Zittau (2001)					2
Pieńsk	Heřmanice (2009)	Neißeau (2000) Rothenburg (2002) Schleife (2008) Europa-Haus Görlitz e.V. (2009)					5
Sulików		Hohendubrau (2004)					1
Węgliniec	Hodkovice nad Mohelkou (2004)	Rothenburg (1992) Horka (2006)			Jezierzany (2006)	Haa (1992)	5
Zawidów		Bernstadt auf dem Eigen (2006)					1

Zgorzelec		Görlitz (1991)	Avion (2000)	Myrhorod (2007)	Nausa (1998)		4
Zgorzelec gmina wiejska							brak danych
	4	10	1	2	1	1	19

Tab. 26. Umowy zawierane przez jednostki samorządowe powiatu złotoryjskiego – wyszczególnienie (źródło: opracowanie własne)

	Czechy	Niemcy	Polska	Ukraina	Austria	Białoruś	Dania	razem
Złotoryjski	Stowarzyszenie Gmin Libereckiego Kraju (2004)	Powiat Kamenz (2004)			Gänsersdorf (2006)	Mińsk (2001)		4
Pielgrzymka								brak danych
Świerzawa		Obercunnersdorf (2004)	Chocz (2008) Wiązów (2008)					3
Wojcieszów	Rokytnice nad Jizerou (2008) Desná (2007) Hostinné (2009)	Landkreis Kamenz (2005)					Odsherred (2007)	5
Zagrodno		Rossau (2007)						1
Złotoryja gmina miejska	Mimoň (2000)	Westerburg (2000) Pulsnitz (2004)		Buczacz (2000)				4
Złotoryja gmina wiejska								0
	5	6	2	1	1	1	1	17

Tab. 27. Wymiana szkolna (wyjazdy i przyjazdy) – szkoła podstawowa

Nazwa powiatu i/lub gminy		Bolesławiecki	Dzierżonowski	Głogowski	Górowski	Jaworski	Jeleniogórski	Kamienogórski	Kłodzki	Legnicki	Lubański	Lubiński	Lwówecki	Milicki	Oleśnicki	Oławski	Polkowicki	Strzebiński	Średzki	Świdnicki	Trzebnicki	Wałbrzyski	Wojowski	Wrocławski	Ząbkowicki	Zgorzelecki	Złotoryjski	razem
liczba ankiet		17	14	12	5	6	11	3	24	16	15	8	2	2	10	11	8	6	6	19	15	15	11	52	6	12	8	314
Niemcy	Wy	9	0	3	2	0	8	0	0	0	12	0	0	0	0	1	1	6	0	2	0	0	0	38	0	136	3	221
	Przy	8	0	1	0	0	6	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	28	0	115	3	173
Czechy	Wy	5	11	1	0	1	2	15	21	2	1	0	0	0	0	0	0	3	0	10	0	11	0	3	0	1	0	87
	Przy	6	9	1	0	0	1	13	17	1	0	0	0	0	0	1	0	3	0	12	0	9	0	2	0	6	0	81
Polska	Wy	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	12	0	17
	Przy	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	9	0	14
Francja	Wy	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	11
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0	5
Portugalia	Wy	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Włochy	Wy	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Słowacja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wielka Brytania	Wy	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	5
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4
Węgry	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Bułgaria	Wy	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dania	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Nazwa powiatu i/lub gminy		Bolesławiecki	Dzierżonowski	Głogowski	Górowski	Jaworski	Jeleniogórski	Kamienno-górski	Kłodzki	Legnicki	Lubański	Lubiński	Lwówecki	Milicki	Oleśnicki	Oławski	Polkowicki	Strzeliński	Średzki	Świdnicki	Trzebnicki	Wałbrzyski	Wotowski	Wrocławski	Ząbkowicki	Zgorzelecki	Złotoryjski	razem
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Norwegia	Wy	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holandia	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hiszpania	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Ukraina	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Belgia	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rumunia	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Rosja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Łotwa	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Turcja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Korea Płd.	Wy	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tab. 28. Wymiana szkolna (wyjazdy i przyjazdy) – gimnazjum

Nazwa powiatu i/lub gminy		Bolesławie- cki	Dzierżonio- wski	Głogowski	Górowski	Jaworski	Jelenio- górski	Kamienio- górski	Kłodzki	Legnicki	Lubański	Lubiński	Lwówecki	Milicki	Oleśnicki	Oławski	Polkowicki	Strzebiński	Średzki	Świdnicki	Trzebnicki	Wałbrzyski	Wotowski	Wrocławski	Ząbkowicki	Zgorzelecki	Złotoryjski	razem
liczba ankiet		4	6	5	2	3	9	3	17	6	5	6	4	3	7	5	3	3	6	10	7	12	4	28	5	6	2	171
Niemcy	Wy	1	4	5	0	4	21	6	11	0	1	6	7	3	2	0	4	1	15	16	5	5	3	26	1	40	0	187
	Przy	1	5	1	0	4	19	6	7	0	2	4	0	2	2	0	5	1	12	31	5	3	4	21	0	19	0	154
Czechy	Wy	0	1	0	0	3	5	0	16	0	0	3	2	0	0	0	0	3	0	0	0	4	0	3	0	20	0	60
	Przy	1	1	0	0	3	2	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	5	0	3	0	10	0	48
Polska	Wy	0	0	0	0	11	0	0	4	0	0	34	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53
	Przy	0	0	0	0	11	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0	24
Francja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	8
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	5
Włochy	Wy	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	11
	Przy	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	5
Słowacja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Słowenia	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wielka Brytania	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Litwa	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Dania	Wy	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4

Nazwa powiatu i/lub gminy		Bolesławie- cki	Dzierżonio- wski	Głogowski	Górowski	Jaworski	Jelenio- górski	Kamienio- górski	Kłodzki	Legnicki	Lubański	Lubiński	Lwówecki	Milicki	Oleśnicki	Oławski	Polkowicki	Strzebiński	Średzki	Świdnicki	Trzebnicki	Wałbrzyski	Wotowski	Wrocławski	Ząbkowicki	Zgorzelecki	Złotoryjski	razem
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Holandia	Wy	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Przy	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Hiszpania	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Ukraina	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Rumunia	Wy	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Łotwa	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Austria	Wy	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	4
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Kazachstan	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Turcja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Szwecja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
USA	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2

Tab. 29. Wymiana szkolna (wyjazdy i przyjazdy) – licea, technika

Nazwa powiatu i/lub gminy		Bolesławiecki	Dzierżoniowski	Głogowski	Górowski	Jaworski	Jeleniogórski	Kamienno- górski	Kłodzki	Legnicki	Lubański	Lubiński	Lwówecki	Milicki	Oleśnicki	Oławski	Polkowicki	Strzebiński	Średzki	Świdnicki	Trzebnicki	Wałbrzyski	Wotowski	Wrocławski	Ząbkowicki	Zgorzelecki	Złotoryjski	razem
liczba ankiet		3	3	2	0	0	7	0	7	8	1	3	4	3	3	4	4	1	1	8	2	8	3	27	3	3	2	110
Niemcy	Wy	5	9	6	0	0	16	0	9	6	10	3	0	5	6	6	5	0	0	7	4	3	11	52	9	1	11	184
	Przy	2	6	3	0	0	12	0	4	8	6	5	0	4	5	0	1	0	0	10	2	1	3	56	4	3	7	142
Czechy	Wy	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	8
	Przy	1	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	9
Polska	Wy	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4	0	0	0	8
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Francja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	4	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	9	0	0	1	24
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	5	0	0	1	15
Włochy	Wy	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	13
	Przy	0	5	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	13
Austria	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holandia	Wy	2	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	9
	Przy	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4
Węgry	Wy	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Przy	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Irlandia	Wy	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dania	Wy	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	11

Nazwa powiatu i/lub gminy		Bolesławiecki	Dzierżoniowski	Głogowski	Górowski	Jaworski	Jeleniogórski	Kamienno-górski	Kłodzki	Legnicki	Lubański	Lubiński	Lwówecki	Milicki	Oleśnicki	Oławski	Polkowicki	Strzebiński	Średzki	Świdnicki	Trzebnicki	Wałbrzyski	Wotowski	Wrocławski	Ząbkowicki	Zgorzelecki	Złotoryjski	razem
	Przy	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	10
Grecja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Szwajcaria	Wy	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Szwecja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Islandia	Wy	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Norwegia	Wy	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Hiszpania	Wy	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	3
	Przy	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4
Białoruś	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Przy	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Turcja	Wy	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	9
	Przy	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	10
Belgia	Wy	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3
	Przy	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3
Estonia	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Ukraina	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0	6

Nazwa powiatu i/lub gminy		Bolesławiecki	Dzierżoniowski	Głogowski	Górowski	Jaworski	Jeleniogórski	Kamienno- górski	Kłodzki	Legnicki	Lubański	Lubiński	Lwówecki	Milicki	Oleśnicki	Oławski	Polkowicki	Strzebiński	Średzki	Świdnicki	Trzebnicki	Wałbrzyski	Wotowski	Wrocławski	Ząbkowicki	Zgorzelecki	Złotoryjski	razem
Rosja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	4
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
Wielka Brytania	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	4
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
Słowacja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Litwa	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	4
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3
Rumunia	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	3
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Bośnia	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Portugalia	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Chorwacja	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Izrael	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Indie	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Przy	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Brazylia	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Przy	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Meksyk	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Nazwa powiatu i/lub gminy		Bolesławiecki	Dzierżoniowski	Głogowski	Górowski	Jaworski	Jeleniogórski	Kamienno-górski	Kłodzki	Legnicki	Lubański	Lubiński	Lwówecki	Milicki	Oleśnicki	Oławski	Polkowicki	Strzeliński	Średzki	Świdnicki	Trzebnicki	Wałbrzyski	Wotowski	Wrocławski	Ząbkowicki	Zgorzelecki	Złotoryjski	razem	
	Przy	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Japonia	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Przy	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

Tab. 30. Wymiana szkolna (wyjazdy i przyjazdy) – zasadnicze szkoły zawodowe

Nazwa powiatu i/lub gminy		Bolesławiecki	Dzierżoniowski	Głogowski	Górowski	Jaworski	Jeleniogórski	Kamienno-górski	Kłodzki	Legnicki	Lubański	Lwówecki	Lubański	Milicki	Oleśnicki	Oławski	Polkowicki	Strzeliński	Średzki	Świdnicki	Trzebnicki	Wałbrzyski	Wotowski	Wrocławski	Ząbkowicki	Zgorzelecki	Złotoryjski	razem
liczba ankiet		1	2	0	0	2	0	0	0	1	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1		3	1	3	1	0	0	20
Niemcy	Wy	1	2	0	0	5	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	8	0	0	1	7	0	0	0	29
	Przy	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	0	0	0	17
Czechy	Wy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Francja	Wy	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Przy	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Włochy	Wy	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1

Nazwa powiatu i/lub gminy		Bolesławiecki	Dzierżoniowski	Głogowski	Górowski	Jaworski	Jeleniogórski	Kamiennoogórski	Kłodzki	Legnicki	Lubiński	Lwówecki	Lubański	Milicki	Oleśnicki	Oławski	Polkowicki	Strzeliński	Średzki	Świdnicki	Trzebnicki	Wałbrzyski	Wotowski	Wrocławski	Ząbkowicki	Zgorzelecki	Złotoryjski	razem	
Hiszpania	Wy	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Turcja	Wy	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Belgia	Wy	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Przy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Bibliografia

- Dunaj B. (red), 2000, *Słownik współczesnego języka polskiego*, Wydawnictwo „SMS”, Kraków.
- Hofstede G., 2000, *Kultury i organizacje. Zaprogramowanie umysłu*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, s. 384.
- Kołtuniak M., 2010, *Samorządy muszą zdefiniować swe potrzeby, cele i zagrożenia*, (w:) Rzeczpospolita, nr 262 (8773), 09.11.2010.
- Pawłowski A., 2010, *Konkurencyjność szkolnictwa akademickiego we Wrocławiu na polskim i europejskim rynku edukacyjnym*, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Politechnika Wrocławska, Wrocław, s. 24–37.
- Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007–2013*, 2007, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław, s. 200.
- Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej*, 2006, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa, s. 888.
- Sieciowy rozkład jazdy pociągów*, 2010, wydane nakładem „PKP – Przewozy Regionalne sp. z o.o.”, Warszawa, s. 814.
- Szymczak M. (red), (1993), *Słownik języka polskiego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Zipser T., Brzuchowska J., Mlek M., Sławski J., Zipser W., 2008, *Przestrzenne determinanty, szanse i stimulatory w makroregionie innowacyjnym*, (w:) Prognozy rozwoju województwa dolnośląskiego do 2020 r., Materiały konferencyjne, Wrocław: 24.04.2008, Makroregion innowacyjny. Foresight technologiczny dla województwa dolnośląskiego do 2020 r., Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Politechnika Wrocławska, Wrocław.
- http://ec.europa.eu/regional_policy/document/pdf/document/radi/en/pr6_complete_en.pdf
- http://www.espon.pl/strona/program_espon
- www.bdr.gov.pl
- www.cer.be
- www.kolejedolnoslaskie.eu
- www.zvon.de

Wykaz tabel

Tab. 1. Charakterystyka powiatów Dolnego Śląska (kolejność ze względu na liczbę podpisanych umów o partnerstwie).....	12
Tab. 2. Współczynnik korelacji Pearsona pomiędzy liczbą umów partnerskich a innymi zmiennymi (wartości) .	14
Tab. 3. Główne kierunki współpracy partnerskiej dolnośląskich jednostek samorządowych.....	15
Tab. 4. Rozkład liczby zawieranych umów ze względu na kierunki geograficzne	24
Tab. 5. Umowy o współpracy zawierane przez jednostki samorządowe Dolnego Śląska z partnerami pozaeuropejskimi	26
Tab. 6. Odsetek otrzymanych ankiet ze względu na typ szkoły	31
Tab. 7. Odsetek uczniów szkół Dolnego Śląska biorących udział w wymianach (z podziałem na powiaty).....	32
Tab. 8. Odsetek uczniów szkół Dolnego Śląska biorących udział w wymianach	34
Tab. 9. Średni udział uczniów wszystkich typów szkół w wymianach oraz odsetek odesłanych ankiet z danymi (z podziałem na powiaty)	35
Tab. 10. Wyjazdy i przyjazdy w szkołach zawodowych ze względu na kraj.....	44
Tab. 11. Grupowe przyjazdy i wyjazdy uczniów ze względu na typ szkoły.....	45
Tab. 12. Linie kolejowe w ruchu pasażerskim w polskich województwach (stan na 2010 r.).....	62
Tab. 13. Kilometraż linii kolejowych na 100 km ² powierzchni województwa.....	63
Tab. 14. Zasięg linii kolejowych na Dolnym Śląsku.....	64
Tab. 15. Usieciwienie powiatów dolnośląskich czynnymi liniami kolejowymi (stan na październik 2010).....	65
Tab. 16. Transgraniczne połączenia kolejowe polskich województw	70
Tab. 17. Kolejowe połączenia transgraniczne na Dolnym Śląsku.....	71

Wykaz ilustracji

Rys. 1. Rozkład liczby zawieranych umów ze względu na kierunki geograficzne.....	25
Rys. 2. Rozkład umów o współpracy zawieranych przez polskie jednostki samorządowe z partnerami europejskimi ze względu na kraj docelowy	27
Rys. 3. Umowy o współpracy jednostek samorządowych Dolnego Śląska z partnerami polskimi.....	29
Rys. 4. Kierunki wyjazdów uczniów (w nawiasach podano liczbę grup wyjeżdżających) – wszystkie typy szkół..	49
Rys. 5. Kraje macierzyste uczniów przyjeżdżających (w nawiasach podano liczbę grup) – wszystkie typy szkół .	50
Rys. 6. Kierunki wymiany uczniów (w nawiasach podano liczbę grup wyjeżdżających i przyjeżdżających łącznie) – wszystkie typy szkół.....	51
Rys. 7. Schemat sieci kolejowej na Dolnym Śląsku (wg. Sieciowego rozkładu jazdy pociągów)	61
Rys. 8. Połączenia kolejowe wchodzące w skład projektu ZVON (wg. www.zvon.de).....	84
Rys. 9. Lotniska i ważniejsze lądowiska na Dolnym Śląsku.....	88

Wykaz wykresów

Wykres 1. Liczba umów o partnerstwie zawieranych przez powiaty i gminy Dolnego Śląska	10
Wykres 2. Współczynnik korelacji Pearsona pomiędzy liczbą umów partnerskich a innymi zmiennymi (oś odciętych).....	13
Wykres 3. Liczba umów o partnerstwie zawieranych przez gminy i powiaty Dolnego Śląska ze względu na rok zawarcia (dodano linię ruchomej średniej)	17
Wykres 4. Liczba umów o partnerstwie zawieranych przez gminy i powiatu Dolnego Śląska ze względu na rok zawarcia.....	18
(kumulatywnie, dodano linię ruchomej średniej)	18
Wykres 5. Liczba umów o współpracy podpisywanych przez gminy i powiaty Dolnego Śląska z partnerami zagranicznymi.....	23
Wykres 6. Współczynnik korelacji Pearsona wymiany uczniów i innych zmiennych (oś odciętych)	36
Wykres 7. Wyjazdy i przyjazdy uczniów w szkołach podstawowych ze względu na kraj (liczba grup łącznie)	38
Wykres 8. Wyjazdy i przyjazdy w szkołach podstawowych ze względu na kraj (liczba grup)	39
Wykres 10. Wyjazdy i przyjazdy w gimnazjach ze względu na kraj (liczba grup)	41
Wykres 11. Główne wyjazdy i przyjazdy w liceach i technikach ze względu na kraj (liczba grup łącznie)	42
Wykres 12. Główne wyjazdy i przyjazdy w liceach i technikach ze względu na kraj (liczba grup)	43
Wykres 13. Państwa wymiany szkolnej (wyjazdy i przyjazdy, liczba grup) – wszystkie typy szkół	46
Wykres 14. Państwa wymiany szkolnej (wyjazdy i przyjazdy osobno, liczba grup) – wszystkie typy szkół.....	47
Wykres 15. Dynamika wzrostu lotniczego ruchu osobowego na Dolnym Śląsku w latach 2000–2009.....	91