

# Zmiany dostępności komunikacyjnej ziemi kłodzkiej wobec jej funkcji turystycznych – wybrane zagadnienia<sup>1</sup>

**KRZYSZTOF KOŁODZIEJCZYK**  
dr, Zakład Geografii Regionalnej i Turystyki, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska, Uniwersytet Wrocławski, pl. Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław, e-mail: krzysztof.kolodziejczyk@uwr.edu.pl

**Streszczenie:** Ziemia kłodzka jest jednym z ważniejszych regionów turystycznych Polski, stąd komunikacja zbiorowa na tym obszarze powinna odpowiadać potrzebom nie tylko mieszkańców, ale też turystów. W niniejszym artykule (stanowiącym pierwszą część szerszego opracowania) dokonano oceny dostępności komunikacyjnej powiatu kłodzkiego, biorąc pod uwagę dostępność zewnętrzną oraz wewnętrzną, przy czym tę drugą tylko pod względem oferty kolejowej (analiza komunikacji autobusowej w ramach ziemi kłodzkiej zostanie zawarta w osobnym artykule). Podstawę pracy stanowiła analiza dawnej i współczesnej siatki połączeń i rozkładów jazdy. Przedstawiono zarys rozwoju transportu publicznego na tym obszarze po II wojnie światowej, ale duży nacisk położono też na zmiany zachodzące w ostatnich latach, związane z ponownym rozwojem pasażerskich przewozów kolejowych. Dostępność zewnętrzną ziemi kłodzkiej należy ocenić jako dość dobrą, choć w dużym stopniu odpowiadają za nią autobusy dalekobieżne, a niekoniecznie kolej. Natomiast dostępność wewnętrzną jest bardzo zróżnicowaną – niektóre relacje są skomunikowane przez wiele środków komunikacji zbiorowej, podczas gdy inne nie są w ogóle obsługiwane. W związku z tym wiele obszarów interesujących z turystycznego punktu widzenia i atrakcji turystycznych pozostaje niedostępnych dla osób niezmotoryzowanych.

**Słowa kluczowe:** dostępność komunikacyjna, turystyka, ziemia kłodzka.

## Wprowadzenie

Dostępność komunikacyjna jest jednym z trzech elementów badanych przez geografę turystyki podczas określania atrakcyjności turystycznej obszaru recepcji, miejscowości czy szlaku (pozostałe składowe to ranga walorów turystycznych, które są przedmiotem zainteresowania turystów oraz zdolność obsługowa urządzeń turystycznych, określanych też jako infrastruktura lub baza turystyczna) [1]. Dostępność komunikacyjną obszaru trzeba rozpatrywać w dwóch aspektach [1, 2, 3]:

- dostępność zewnętrzna określająca możliwość dojazdu do regionu turystycznego, czyli sieć połączeń komunikacyjnych między miejscem stałego zamieszkania turysty a celem jego podróży;
- dostępność wewnętrzna określająca możliwości poruszania się turysty w ramach regionu recepcji turystycznej, który obrał za cel swojej podróży, czyli sieć połączeń komunikacyjnych w skali lokalnej, jak również szlaki i wyciągi turystyczne (w niniejszej pracy w kontekście dostępności wewnętrznej analizie zostanie poddany wyłącznie transport zbiorowy).

Zapewnienie odpowiedniej komunikacji jest niezbędnym elementem właściwego rozwoju regionu turystycznego i to przynajmniej w dwóch aspektach. Z jednej strony chodzi o umożliwienie dojazdu i poruszania się po terenie turystom niezmotoryzowanym, ale z drugiej – o stworzenie alternatywy dla samochodu, w szczególności w miejscach, gdzie ruch turystyczny jest duży i pojawiają się problemy związane ze zbyt małą przepustowością dróg i brakiem miejsc parkingowych. Trzeba też pamiętać o zanieczyszczeniu powietrza spalinami i hałasie, które pogarszają warunki wypoczynku, jednego z głównych celów uprawiania turystyki. Tego typu negatywne zjawiska można zaobserwować m.in. w rejonie Zakopanego, w Ojcowskim Parku Narodowym czy – już poza granicami Polski – w Parku Narodowym Czeska Szwajcaria [4]. Na obszarze analizowanej w niniejszym artykule ziemi kłodzkiej takie problemy są zauważalne przede wszystkim w pewnych fragmentach Gór Stołowych (tereny na południe od Radkowa, Karlów czy droga dojazdowa do Błędných Skał, gdzie wprowadzono ruch wahadłowy), a także – na mniejszą już skalę – w Masywie Śnieżnika (Międzygórze, Kletno, Sienna). Biorąc pod uwagę z jednej strony duży ruch samochodowy przy najważniejszych atrakcjach turystycznych oraz z drugiej – fakt coraz bardziej powszechnego posiadania samochodu przez społeczeństwo, większego znaczenia nabiera obecnie wewnętrzna dostępność komunikacyjna. Turysty dla wygody chcą dotrzeć do miejsca wypoczynku własnym samochodem, ale podczas pobytu są coraz częściej skłonni korzystać z oferty komunikacji zbiorowej, jeśli jest dostosowana do ich potrzeb.

Ziemia kłodzka jest według T. Lijewskiego, B. Mikułowskiego i J. Wyrzykowskiego [1]<sup>2</sup> najważniejszym – po Karkonoszach i Kotlinie Jeleniogórskiej – rejonem turystycznym Sudetów. Także R. Faracik [5] zalicza ten teren do głównych obszarów rozwoju turystyki górskiej w Europie Środkowej. O jego wysokiej atrakcyjności turystycznej decydują zarówno walory przyrodnicze (pasma górskie, często o unikatowej rzeźbie, formy skałkowe, jaskinie, wodospady; Park Narodowy Gór Stołowych, Śnieżnicki Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Gór Sowich, rezerваты; wody mineralne), jak i antropogeniczne (bogate w zabytki miasta: Kłodzko, Bystrzyca Kłodzka, Międzylesie, Łądek-

<sup>2</sup> T. Lijewski, B. Mikułowski i J. Wyrzykowski [1] w swojej regionalizacji turystycznej Polski dzielą kraj na siedem dużych regionów turystycznych (Wybrzeże, Pojezierze Pomorskie, Pojezierze Mazurskie, Pojezierze Wielkopolskie, Wyżyna Małopolska, Sudety, Karpaty), a te z kolei na mniejsze (podrzedne) rejonu.

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2017.

Zdrój, Duszniki-Zdrój, Nowa Ruda; architektura wiejska). Położoną centralnie Kotlinę Kłodzką ze stolicą regionu ze wszystkich stron otaczają góry [6]. Po stronie zachodniej są to Góry Stołowe, południowo-zachodniej – Góry Bystrzyckie i Orlickie, południowo-wschodniej – Masyw Śnieżnika i Góry Bialskie<sup>3</sup>, wschodniej – Góry Złote, północnej – Góry Bardzkie i częściowo Sowie. Dwa ostatnie pasma oraz Wzgórza Włodzickie na północ od Nowej Rudy oddzielają wyraźnie ziemię kłodzką od pozostałej części województwa dolnośląskiego. Granica ta ma bardzo długą historię, co czyni dawne hrabstwo kłodzkie regionem o wyraźnie odrębnej przeszłości i kulturze, które mają więcej elementów wspólnych z sąsiednimi Czechami niż ze Śląskiem (por. [7]). W połączeniu z dość dobrze rozwiniętą bazą turystyczną (noclegową i gastronomiczną) oraz gęstą siecią dróg ta swoista unikalność czyni z ziemi kłodzkiej miejsce wyjątkowo często odwiedzane przez turystów. Stąd tym ważniejsze powinno być zagadnienie dostępności komunikacyjnej regionu, nie tylko z perspektywy mieszkańca, ale także niezmotoryzowanego turysty, bądź turysty posiadającego samochód, ale chcącego – po dotarciu nim do miejsca wypoczynku – zwiedzać region częściowo pieszo, a częściowo komunikacją zbiorową (np. nie musząc układać tras wędrówek tak, by zawsze wrócić w miejsce startu, na parking, gdzie pozostawiono auto).

Szlaki komunikacyjne i układ miejscowości pozwalają wyznaczyć trzy główne osie ruchu turystycznego na ziemi kłodzkiej, zaczynające się w Kłodzku i prowadzące w głąb gór [1]. Zachodnia prowadzi do Kudowy-Zdroju, a znajdują się przy niej dwa inne, znane od setek lat uzdrowiska (Polanica-Zdrój i Duszniki-Zdrój). W otoczeniu tej trasy położone są tereny wędrówek pieszych, z których najbardziej atrakcyjne są Góry Stołowe, jedyne w Polsce góry o budowie płytowej, bogate w formy skałkowe, skalne labirynty i krawędzie morfologiczne utworzone w wyniku wietrzenia piaskowców. W tej części regionu znajduje się też znany ośrodek narciarski w Zieleńcu, formalnie części Dusznik-Zdroju. W tym ostatnim mieście wyjątkowo cenny jest barokowy młyn papierniczy, obecnie Muzeum Papiernictwa, uznane za pomnik historii. Oś zachodnia – najbardziej uczęszczana w regionie – związana jest z międzynarodową trasą E67 (droga krajowa nr 8) do przejścia granicznego w Kudowie-Słonym i podrzędą linią kolejową do Kudowy-Zdroju. Oś południowa prowadzi do Międzyzlesia z ważnym odgałęzieniem na wschód do Międzygórza, głównego ośrodka polskiej części Masywu Śnieżnika pod względem turystyki letniej. Związana jest z drogą krajową nr 33 i linią kolejową do Republiki Czeskiej (odpowiednio dawne drogowe przejście graniczne w Boboszowie i kolejowe w Międzyzlesiu), a leży przy niej cenne, choć nadal dość zaniedbane, miasto Bystrzyca Kłodzka. Ostatecznie oś wschodnia wiedzie doliną Białej Łądeckiej z kilkoma założeniami pałacowymi (Żelazno, Ołdrzychowice Kłodzkie, Trzebieszowice, Radochów) do Łądko-Zdroju (być może

najstarsze uzdrowisko w Polsce) i Stronia Śląskiego, gdzie układ dolin i dróg rozgałęzia się do Siennej z ośrodkiem narciarskim na Czarnej Górze, Kletna z Jaskinią Niedźwiedzią, pogórniczego Bolesławowa z mniejszym ośrodkiem narciarskim w sąsiedniej Kamienicy oraz Bielic, wsi turystycznej cenionej za odosobnienie i spokój.

W artykule jako ziemię kłodzką traktuje się obecny powiat kłodzki, przy czym trzeba pamiętać, że podział administracyjny na tym obszarze po 1945 roku kilkukrotnie ulegał zmianie (np. po II wojnie światowej na tym terenie istniały trzy powiaty: Bystrzyca Kłodzka, Kłodzko i Nowa Ruda). Podstawą badań jest analiza porównawcza aktualnych i archiwalnych rozkładów jazdy, co ma na celu: 1) uchwycenie zmian w ofercie komunikacji zbiorowej oraz 2) określenie, czy ta oferta dawniej i dziś odpowiada oczekiwaniom turystów. Trzeba bowiem pamiętać, że potrzeby ruchu turystycznego są diametralnie inne niż lokalnych mieszkańców i stawiają odmienne wyzwania przed przewoźnikami. Turyści w większym stopniu przemieszczają się w weekendy, a jeśli już w dni robocze, to niekoniecznie w godzinach szczytu. Z reguły na trasy wędrówkowe lub na zwiedzanie zabytków wyrusza się późnym rankiem (między godzinami ósmą i dziesiątą), powroty zaś przypadają na późne popołudnie lub wczesny wieczór (latem, kiedy dzień jest dłuższy, mogą się nawet przesunąć na późny wieczór). Ruch turystyczny jest sezonowy, choć oczywiście gestorzy bazy turystycznej czy władze lokalne starają się ten sezon maksymalnie wydłużyć. Aktywność turystów jest także ściśle związana z pogodą. W okresie deszczowym kierują się oni raczej do miast, a nie w góry, natomiast w pierwszy słoneczny dzień wszyscy letnicy tłumnie wyruszają na szlaki wędrówkowe. Jako dodatkowe źródła do badań użyto archiwalnych map sieci komunikacyjnej i danych statystycznych.

W artykule analizie poddano dostępność zewnętrzną ziemi kłodzkiej w ogólności (zarówno pod względem kolei, jak i autobusów), a następnie dostępność wewnętrzną pod względem oferty kolejowej, gdyż jest ona bardzo silnie powiązana z dostępnością zewnętrzną. W kolejnym artykule omówiona zostanie komunikacja autobusowa w granicach ziemi kłodzkiej, która wydaje się mieć większe znaczenie niż kolej pod względem przemieszczeń odbywanych wewnątrz obszaru badań. Jest to zauważalne w szczególności z perspektywy rozwoju turystyki – zapewnienia odwiedzającym dojazdu do miejscowości turystycznych i najważniejszych atrakcji w regionie.

### **Dostępność zewnętrzna ziemi kłodzkiej**

Otoczenie ziemi kłodzkiej prawie ze wszystkich stron granicą państwową i występowanie gór także na relatywnie krótkim odcinku łączącym ją z resztą województwa dolnośląskiego wyraźnie wpływa na zewnętrzną dostępność regionu. Pod względem sieci kolejowej istnieją tylko dwa połączenia od strony Polski: 1) główne, z kierunku Wrocławia i Kamiénca Żąbkowickiego, wkraczające na badany obszar przez przełomową dolinę Nysy Kłodzkiej w Bardzie oraz 2) podrzędna, ale bardzo malownicza (tunele i wiadukty) linia z Wałbrzycha Głównego przez Jedlinę-Zdrój. Obie

<sup>3</sup> Według najnowszych regionalizacji Góry Bialskie są uważane za część Gór Złotych (mikroregion w ramach mezoregionu Gór Złotych).

zbiegają się na stacji Kłodzko Główne. Istnieje też jedno połączenie od strony Republiki Czeskiej<sup>4</sup> przez dawne kolejowe przejście graniczne Międzyzlesie/Lichkov. Przez przełęcz w otaczających ziemię kłodzką pasmach górskich przeprowadzono liczne drogi kołowe, ale w krajowej komunikacji autobusowej wykorzystywane są tylko trzy: 1) droga krajowa nr 8 przez Bardo i Przełęcz Bardzką, 2) droga krajowa nr 46 przez Złoty Stok i Przełęcz Kłodzką oraz 3) droga wojewódzka nr 381 z Wałbrzycha przez Głuszycę i Nową Rudę. Międzynarodowa komunikacja autobusowa z Republiką Czeską rozwinęła się tylko w zachodniej części regionu i obejmuje wyłącznie tereny przygraniczne, korzystając z dwóch dawnych przejść granicznych: Kudowa Słone/Náchod i Mostowice/Orlické Záhoří.

Pomimo ograniczeń dostępność zewnętrzną ziemi kłodzkiej należy uznać za dość dobrą, choć pewne prawidłowości są nietypowe. Dojazd z dalej położonych rejonów Polski zapewniają bowiem w głównej mierze autobusy, kolej zaś ogranicza się prawie wyłącznie do oferowania połączeń z południową częścią Dolnego Śląska, w szczególności ze stolicą województwa oraz z Legnicą i Wałbrzychem<sup>5</sup> (tab. 1). Podróż pociągiem z bardziej oddalonych miejsc z reguły wymaga więc przesiadki, najczęściej we Wrocławiu, co ułatwiają jednak dość liczne połączenia – nawet 15 par pociągów na dobę – między Wrocławiem a Kłodzkiem Głównym. Niestety standard podróży na tym odcinku jest dość niski, gdyż poza trzema parami pociągów obsługiwanych szynobusem przez Koleje Dolnośląskie<sup>6</sup> kursują tu wyłącznie elektryczne zespoły trakcyjne Przewozów Regionalnych, często jeszcze niezmodernizowane (dodatkowo w ferie i wakacje pojawiają się dwie pary pociągów TLK spółki PKP Intercity). Przez większość roku jedynym dalszym połączeniem są dwa codzienne pociągi do Leszna i Poznania, ale zatrzymują się one na wszystkich lub większości stacji pośrednich, stąd czas podróży jest dość długi (tabela 2).

Można zaobserwować małe zainteresowanie ziemią kłodzką spółki PKP Intercity. Z reguły zapewnia ona dojazd do najważniejszych polskich uzdrowisk posiadających dostęp do sieci kolejowej. Na analizowanym obszarze znajduje się ich szczególne zagęszczenie (aż pięć, z czego cztery uznawane za jedne z bardziej znaczących w kraju), a nie pojawia się tu żaden całoroczny pociąg o charakterze po-

<sup>4</sup> Krótko istniało też drugie. W 1945 r. ślepo zakończoną linię do Kudowy-Zdroju wydłużono do Náchodu (po inkorporacji tzw. Sudetenlandu przez Rzeszę Niemiecką oba miasta znalazły się w jednym kraju), ale połączenie to zlikwidowano w 1947 lub 1948 r. (nie funkcjonowało od zakończenia II wojny światowej). Służyło transportom wojskowym [8].

<sup>5</sup> W latach 1975–1998 ziemia kłodzka była częścią województwa wałbrzyskiego, stąd dość silne dawniej zależności z tym miastem, obecnie coraz bardziej zanikające. Wyraża się to m.in. w liczbie połączeń, która jest obecnie kilkukrotnie mniejsza niż pod koniec XX w., choć przyczynił się do tego też upadek PKS-u w Wałbrzychu (a także likwidacja tamtejszych kopalń węgla kamiennego, które zapewniały dużą liczbę miejsc pracy). Przez kilka lat nie kursowały nawet pociągi między Wałbrzychem a Kłodzkiem (po likwidacji pociągów osobowych, a potem jedynego pociągu pospiesznego relacji Katowice–Jelenia Góra). Linię reaktywowały władze wojewódzkie i jej obsługę przejęły Koleje Dolnośląskie.

<sup>6</sup> Dane według rozkładu jazdy obowiązującego od 11 grudnia 2016 r. We wcześniejszym rozkładzie Koleje Dolnośląskie na trasie Wrocław–Kłodzko realizowały dwie pary połączeń (jedna codziennie, druga tylko w weekendy).

Tabela 1

Liczba bezpośrednich połączeń komunikacyjnych Kłodzka z wybranymi miastami w Polsce i Republice Czeskiej w 2016 roku						
Miasto	Liczba połączeń					
	kolejowych			autobusowych		
	dni robocze	soboty	niedziele	dni robocze	soboty	niedziele
Częstochowa	0	0	0	2	2	2
Dzierżoniów	4 (4)	4 (4)	4 (4)	0–2	0–2	0–2
Gliwice	0	0	0	1	1	1
Głogów	0	0	0	2	2	2
Gorzów Wielkopolski	0	0	0	1–2	1–2	1–2
Katowice	0	0	0	2	2	2
Kielce	0	0	0	1	1	1
Kotobrzeg	0	0	0	0–1	0–1	0–1
Koszalin	0	0	0	0–1	0–1	0–1
Legnica	4 (4)	4 (4)	4 (4)	2	2	2
Leszno	1–2 (2–3)	1–2 (2–3)	1–2 (2–3)	0	0	0
Lichkov (Republika Czeska)	4 (3)	4 (3)	4 (3)	0	0	0
Lubin	0	0	0	0–1	0–1	0–1
Lublin	0	0	0	1	1	1
Łódź	0–1 (0–1)	0–1 (0–1)	0–1 (0–1)	1	1	1
Opole	0	0	0	3	3	3
Náchod (Republika Czeska)	0	0	0	1	1	0
Nysa	0	0	0	3	3	3
Pardubice (Republika Czeska)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	0	0	0
Piotrków Trybunalski	0	0	0	1	1	1
Puławy	0	0	0	1	1	1
Pogorzelica	0	0	0	0–1	0–1	0–1
Poznań	0–1 (1–2)	0–1 (1–2)	0–1 (1–2)	1–3	1–3	1–3
Prudnik	0	0	0	1	1	1
Radom	0	0	0	1	1	1
Sieradz	0	0	0	1	1	1
Słupsk	0	0	0	1	1	1
Szczecin	0	0	0	0–1	0–1	0–1
Świdnica	4 (4)	4 (4)	4 (4)	1	0	0
Świnoujście	0	0	0	0–1	0–1	0–1
Tomaszów Mazowiecki	0	0	0	1	1	1
Uści nad Orlicą (Republika Czeska)	3 (0)	3 (0)	3 (0)	0	0	0
Ustka	0	0	0	1	1	1
Wałbrzych	5 (7)	4 (6)	4 (6)	3	3	3
Warszawa	0–1 (0–1)	0–1 (0–1)	0–1 (0–1)	2	2	2
Wrocław	14 (13)	12 (13)	13 (13)	37–40	37–39	37–40
Zakopane	0	0	0	1	1	1
Zamość	0	0	0	1	1	1
Zawiercie	0	0	0	1	1	1
Zielona Góra	0	0	0	2	2	2
Złoty Stok	0	0	0	10–13	10	7

Uwagi:  
Przedziały wartości zawarte w tabeli wynikają z sezonowości niektórych kursów. W przypadku połączeń kolejowych podano liczbę bezpośrednich kursów według rozkładu obowiązującego do 10.12.2016 roku oraz według rozkładu obowiązującego od 11.12.2016 roku (ta druga wartość w nawiasie).

Źródło: opracowanie własne na podstawie [9, 10, 11]

spiesznym lub skład łączący ten region ze środkową, północną czy wschodnią Polską. Po wyremontowaniu trasy kolejowej do Kudowy-Zdroju w 2015 roku uruchomiono jedynie dwa bezpośrednie, ale sezonowe (okres świąt Bożego Narodzenia, ferie i wakacje) pociągi z Warszawy Wschodniej i Gdyni Głównej przez Wrocław, co utrzymano także w obecnie obowiązującym rozkładzie. Całoroczne połączenia z Warszawy (przez Łódź i Ostrów Wielkopolski), Gdyni (przez Bydgoszcz i Poznań) oraz z Lublina (przez Kielce i Katowice) istniały w latach 90. XX wieku, ale przykładowo rozkład jazdy 2000/2001 nie uwzględniał żadnego pociągu pospiesznego w kierunku zachodniej części ziemi kłodzkiej. W kolejnych latach kursował pociąg pospieszny „Karkonosze” z Warszawy, dzielący się we Wrocławiu na składy jadące do Szklarskiej Poręby i Kudowy-Zdroju, jednak w grudniu 2009 roku także on przestał docierać na analizowany tu obszar. W następstwie tego funkcję dowozu kuracjuszy do Polanicy, Dusznik i Kudowy przejęły autobusy dalekobieżne, a tabor spółki PKP Intercity pojawia się na ziemi kłodzkiej tylko okazjonalnie (i to po kilkuletniej przerwie). Kilka lat temu zlikwidowano nocny, pospieszny pociąg międzynarodowy z Warszawy przez Wrocław do Pragi, który zatrzymywał się m.in. w Kłodzku, Bystrzycy Kłodzkiej i Międzyzlesiu. Obecnie jego miejsce próbują wypełnić Przewozy Regionalne. Według rozkładu obowiązującego do 10.12.2016 roku prowadziły one składy osobowe relacji Wrocław Główny–Ustí nad Orlicí (przyspieszony), Wrocław Główny–Lichkov i Kłodzko Głównie–Pardubice (tylko ten ostatni obsługiwany składami z czeskimi wagonami, pozostałe to elektryczne zespoły trakcyjne). Obecnie ofertę ograniczono do trzech bezpośrednich pociągów do położonego tuż za granicą Lichkova (dwa z Wrocławia, jeden z Kłodzka), dodatkowo zaś czeski przewoźnik zapewnia jedną parę porannych pociągów w relacji Ustí nad Orlicí – Międzyzlesie. Do niedawna turyści mieli więc do dyspozycji bezpośredni poranny pociąg z Wrocławia do Czech, a obecnie niezbędna jest przesiadka w Międzyzlesiu, przy czym skomunikowanie jest bardzo korzystne.

Pociągi docierające na ziemię kłodzką z innych kierunków obsługują szynobusami Koleje Dolnośląskie, są to jednak trasy drugorzędne i częstotliwość na nich nie jest zbyt duża. Cztery pary pociągów dziennie kursują z Legnicy przez Jaworzynę Śląską i Kamieniec Ząbkowicki, a sześć lub siedem par z Wałbrzycha Głównego (tabela 1). Porównując rozkłady jazdy obowiązujące do 10.12.2016 roku i po tej dacie, można zauważyć wzrost liczby połączeń regionalnych na całym Dolnym Śląsku. Przykładowo na trasie Wałbrzych–Kłodzko dotąd kursowały cztery lub pięć par pociągów, obecnie ta liczba zwiększyła się o dwa. Tak ukształtowana oferta połączeń kolejowych (wymagająca przesiadek przy dalszej podróży) powoduje, że dość długi jest czas dojazdu do celów turystycznych na ziemi kłodzkiej (tabela 2). Co prawda, porównując sytuację obecną z początkiem XXI wieku, czas jazdy z większości większych miast w Polsce się nawet nieznacznie skrócił (jest jednak dłuższy w przypadku Katowic<sup>7</sup>, Łodzi, Poznania i Wrocławia),

ale są to zmiany niewielkie, zwłaszcza porównując z innymi relacjami w Polsce, gdzie prowadzono remonty torowisk (a trzeba podkreślić, że w ostatnich latach remonty miały miejsce na wszystkich trasach prowadzących na ziemię kłodzką, a także większości związanych z węzłem wrocławskim).

Tabela 2

Najkrótszy czas dojazdu pociągiem do stacji Kłodzko Głównie z największych miast Polski w 2000 i 2016 roku		
Miasto	Najkrótszy czas dojazdu do Kłodzka (w godzinach i minutach)	
	2000	2016
Białystok	–	8:38
Bydgoszcz	5:45	5:39
Gdańsk	7:34	7:02
Katowice	3:31	3:50
Kraków	–	5:06
Lublin	9:40	8:33
Łódź	5:27	5:43
Poznań	3:32	4:06
Szczecin	–	6:22
Warszawa	6:54	5:45
Wrocław	1:12	1:26

Uwagi:

Dane za 2000 rok odnoszą się tylko do pociągów bezpośrednich.

W 2016 z wyjątkiem Wrocławia i Poznania z wymienionych miast nie było połączeń bezpośrednich, stąd podano najkrótsze czasy dla połączeń z przynajmniej jedną przesiadką.

Źródło: opracowane własne na podstawie [1, 9]

Spośród celów poza ziemię kłodzką autobusy najliczniej kursują także do Wrocławia (tabela 1), ale dla blisko połowy z nich nie jest to punkt docelowy – kontynuują swoją trasę do Warszawy, Łodzi, Poznania czy Ustki. Ziemia kłodzka dzięki temu posiada połączenia z Polską centralną, południową i północną, przy czym niektóre kursy mają charakter sezonowy – uruchamiane są tylko w okresie wakacji letnich. Zapewniają one z jednej strony dojazd do kłodzkich uzdrowisk, z drugiej zaś – umożliwiają Dolnoślązkom dotarcie np. nad Bałtyk. Autobusy pospieszne lub przyspieszone rzadko kończą lub zaczynają bieg w Kłodzku. Z reguły obsługują one uzdrowiska położone w zachodniej części badanego regionu (Polanica, Duszniki, Kudowa), cztery lub pięć takich kursów udaje się do Łądka-Zdroju, a żaden do Długopola-Zdroju (które z racji słabszej renomy i mniejszej liczby miejsc noclegowych zdane jest wyłącznie na komunikację lokalną) lub innej z turystycznych miejscowości w okolicy. Jak pokazuje tabela 1, częstotliwość połączeń autobusowych z ważniejszymi miastami w Polsce jest dość mała. Zwykle realizowana jest jedna para kursów, przy czym tylko niektóre przypadają na noc, co jest z kolei typowe dla autobusów dalekobieżnych wyjeżdżających z Jeleniej Góry. Przykładowo oba autobusy do Warszawy wyjeżdżają z Kłodzka rano – jeden o godzinie 9:00 udaje się przez Nysę, Opole, Częstochowę i Tomaszów Mazowiecki, drugi

bezpośredni pociąg pospieszny przez Nysę, co – pomimo mniejszej prędkości na wyeksploatowanym torowisku – skracało czas jazdy. Obecnie linia Kamieniec Ząbkowicki – Nysa nie jest w ogóle wykorzystywana w ruchu pasażerskim, co wynika m.in. w przecinania przez nią granicy województw dolnośląskiego i opolskiego.

<sup>7</sup> Z Katowic lub Krakowa do Kłodzka (dalej do Jeleniej Góry) kursował kiedyś

o 9:35 – przez Wrocław i Piotrków Trybunalski. Nieco więcej kursów kieruje się do położonego w sąsiednim powiecie ząbkowickim Złotego Stoku (nawet trzynaście dziennie, przy czym trzy tylko w dni nauki szkolnej), Nysy, Opola i Wałbrzycha (po trzy dziennie). Nie są to jednak miejscowości zbyt odległe.

Na ziemi kłodzkiej pojawiają się czeskie firmy transportowe – CSD Náchod i Arriva Východní Čechy, które uruchomiły kilka połączeń transgranicznych. Pierwsza z firm przez cały rok kursuje między Náchodem a Kudową-Zdrojem, pełniąc rolę komunikacji miejskiej (kilkanaście kursów dziennie), oraz między tymże uzdrowiskiem i Hronovem (kilka kursów dziennie), a w okresie letnim obsługuje dodatkowo cyklobusy, autobusy przeznaczone dla turystów, przewożące także rowery (por. [12]). Linia obsługiwana przez dwie pary takich pojazdów prowadzi z Náchodu przez Kudowę, Karlów do Radkowa i dalej do Wambierzyc, Ścinawki i czeskiego Broumova przez dawne przejście graniczne Tłumaczów/Otovice. Cyklobusy te kursują w weekendy i święta od maja do końca września, a w okresie wakacji (koniec czerwca–koniec sierpnia) – codziennie. Druga linia – obsługiwana przez Arriva Východní Čechy – prowadzi ze schroniska Masaryková chata koło Deštné v Orlických horách do Nového Města nad Metují przez Mostowice, Lasówkę, Zieleniec, Zielone-Ludowe, Lewin Kłodzki, Kudowę-Zdrój (gdzie zatrzymuje się tylko przy stacji kolejowej, nie wjeżdża do zdrojowej części miasta) i Náchod. Autobusy (jedna para) kursują na niej w soboty, niedziele i święta od maja do końca września. Czeski przewoźnik jako jedyny zapewnia więc komunikację w dolinie Dzikiej Orlicy (dawniej docierał także na Przełęcz Spaloną; por. [13]). Codzienne – poza niedzielami – połączenie Kłodzka z Náchodem utrzymuje też PKS Kłodzko (jedna para). Biorąc pod uwagę dość wczesne godziny wyjazdu z Kłodzka i powrotu z Náchodu, a także brak realizacji kursu w niedzielę, można wnioskować, że ta oferta jest skierowana nie tyle do turystów, ile do mieszkańców chcących zrobić zakupy u sąsiednich południowych sąsiadów.

### **Dostępność wewnętrzna ziemi kłodzkiej w zakresie komunikacji kolejowej**

Zmiany wewnętrznej dostępności komunikacyjnej ziemi kłodzkiej (zarówno kolejowej, jak i autobusowej – por. część drugą opracowania) warto prześledzić w dłuższym przedziale czasowym, by ukazać rozwój oferty w pierwszych dziesięcioleciach po II wojnie światowej, a potem niekorzystne ograniczenia, jakie pojawiły się pod koniec okresu komunistycznego i po transformacji ustrojowej w Polsce. Paradoksalnie, wiele miejsc o znaczeniu turystycznym było najlepiej osiągalnych dla osób niezmotoryzowanych w latach 60. i 70. XX wieku, czyli w okresie, gdy dostępność tych terenów była formalnie ograniczona z racji położenia w strefie przygranicznej. Znaczna część wyższych partii gór otaczających Kotlinę Kłodzką – zależnie od okresu – była w ogóle zamknięta dla osób postronnych lub wejście tam wymagało specjalnych przepustek. Związany był z tym lokalny niedobór bazy noclegowej i gastronomicznej,

a także ograniczona sieć szlaków turystycznych. Z reguły nie wyznaczano ich w pasie pomiędzy granicą państwową a najbliższą drogą publiczną, co w pewnych regionach wykluczało z eksploracji turystycznej pokaźną część pasm. Do nielicznych wyjątków w tym względzie na ziemi kłodzkiej należało: 1) dojście do schroniska „Na Śnieżniku” (w rzeczywistości leżącego pod szczytem), 2) wyznaczony po 1956 roku niebieski szlak pieszy z Międzylesia przez Halę pod Śnieżnikiem (i wspomniane schronisko), Stary Gierałtów do Łądka-Zdroju, który jednak na żadnym odcinku nie przebiegał samą granicą, oraz 3) wytyczony w latach 1965–1967 krótki szlak z Hali pod Śnieżnikiem na szczyt Śnieżnika (dopiero w latach 70. XX wieku udało się go przedłużyć – prowadząc w dużym stopniu przecinką graniczną – do Międzylesia w jedną stronę i do Orłowca koło Łądka-Zdroju w drugą) [14].

Ziemia kłodzka – pomimo górskiego położenia – przed II wojną światową cechowała się dość gęstą siecią linii kolejowych. Tworzyła ją główna linia z Wrocławia<sup>8</sup> przez Kamieniec Ząbkowicki, Kłodzko, Krosnowice do Międzylesia (dalej do ówczesnej Czechosłowacji) i sześć bocznych tras: Kłodzko – Kudowa-Zdrój, Krosnowice – Stronie Śląskie, Kłodzko – Ścinawka Średnia – Wałbrzych, Ścinawka Średnia – Radków, Ścinawka Średnia – Tłumaczów (dalej do Czechosłowacji), Ścinawka Średnia – Srebrna Góra – Dzierżonów Śląski. W przypadku ostatniej z wymienionych linii w związku z kryzysem gospodarczym i dramatycznym spadkiem przewozów towarowych i osobowych w 1931 roku wstrzymano kursowanie na odcinku Wolibórz–Srebrna Góra, a niecały rok później – między Ścinawką Średnią a Woliborzem. Ostatecznie w 1933 roku rozebrano odcinek zębaty przez Przełęcz Srebrną [8, 15]. Po przejęciu tej sieci w 1945 roku przez Polaków została ona dość szybko uruchomiona, osiągając zakres z czasów niemieckich (poza linią do Tłumaczowa, która była – i to tylko częściowo – wykorzystywana do przewozów towarowych oraz zlikwidowanym odcinkiem przez Przełęcz Srebrną; na ostatniej z wymienionych linii ruch pasażerski przywrócono w 1949 roku jedynie na odcinku Ścinawka Średnia–Wolibórz). Taki stan utrzymał się z niewielkimi tylko ograniczeniami w zasadzie aż do lat 80. XX wieku.

Biorąc pod uwagę okres pierwszych 20 lat po zakończeniu wojny (tabela 3), długość linii kolejowych i liczba przystanków zmieniały się – a konkretnie wzrastały – tylko w pierwszych pięciu latach, przy czym nie były to jakieś znaczące zmiany. Można powiedzieć, że na badanym terenie koleje polskie przejęły od niemieckich sieć w dużym stopniu zdatną do eksploatacji i tylko krótkie odcinki (łącznie 18 km) wymagały jakichś większych napraw lub remontów koniecznych do uruchomienia pociągów. W tym okresie na terenie ziemi kłodzkiej (i obecnego powiatu kłodzkiego) znajdowały się trzy powiaty: Bystrzyca Kłodzka, Kłodzko, Nowa Ruda, z których najdłuższą siecią i największą liczbą przystanków odznaczał się drugi,

<sup>8</sup> Dla okresu przed II wojną światową stosuje się współczesne, polskie odpowiedniki nazw miejscowości i stacji.

najmniejszą zaś – pierwszy. Większe zmiany dotyczą liczby uruchamianych pociągokilometrów i par pociągów na dobę. W latach 1946–1965 odnotowano dla trzech powiatów łącznie ponad dwukrotny wzrost liczby pociągokilometrów na dobę, a liczba par pociągów – w związku ze zwiększeniem się ogólnej długości linii – wzrosła nieco mniej niż dwa razy. We wszystkich powiatach nastąpił też spadek wartości obu wskaźników w 1960 roku względem 1955, jednak już w 1965 roku w powiatach Bystrzyca Kłodzka i Kłodzko przekroczyły one stan z 1955, co łącznie dla całego regionu dało też taką tendencję. Warto zwrócić uwagę, że od połowy lat 50. XX wieku po liniach kolejowych ziemi kłodzkiej kursowało około 7 par pociągów na dobę, co jest ofertą dość atrakcyjną, zważywszy na górskie położenie regionu i umiarkowaną gęstość zaludnienia. Wyraźne gorszą ofertą przez cały analizowany okres odznaczał się powiat Bystrzyca Kłodzka, gdzie pasażerowie mieli do dyspozycji średnio około 5 par pociągów na dobę. Wynika to jednak z peryferyjnej lokalizacji i przebiegu tędy tylko dwóch, ślepo zakończonych linii (do Stronia Śląskiego i Międzyzlesia, przy czym ta druga miała przedłużenie do ówczesnej Czechosłowacji, jednak niewykorzystywane w regularnym ruchu pasażerskim). Najlepszą częstotliwość miały pociągi w powiecie Kłodzko, gdzie znajdował się węzeł tras rozchodzących się w pięciu kierunkach. W kolejnych latach długość linii obsługiwanych przez pociągi pasażerskie nie ulegała zmianie, częstotliwość zaś utrzymywała się na podobnym poziomie. Dopiero od lat 70. XX wieku (a na większą skalę od lat 80. XX wieku) zaczęto ograniczać ofertę, co wynikało m.in. z wyeksploatowania infrastruktury, na której utrzymanie i remonty nie przeznaczano odpowiednich środków. W efekcie znacznie spadała prędkość pociągów, co czyniło je mało atrakcyjnymi w porównaniu z rozbudowywaną komunikacją PKS [8]. W 1972 roku zlikwidowano pociągi pasażerskie na odcinku ze Ścinawki Średniej do Woliborza, a w 1988 roku – na linii do Radkowa [15]. Kolejne ograniczenia przypadły już na początek XXI wieku, kiedy pociągi pasażerskie na stałe (jak dotąd) zniknęły z trasy do Stronia Śląskiego (od marca 2004 roku), a czasowo – z linii do Kudowy-Zdroju (kwiecień – czerwiec 2006, marzec 2010 – czerwiec 2013) i Wałbrzycha Głównego (kwiecień 2006 – czerwiec 2007, wrzesień 2007 – styczeń 2009).

Obecnie pociągi pasażerskie kursują na ziemi kłodzkiej na trzech liniach zbiegających się w stolicy regionu (wymienione zostały wszystkie stacje i przystanki na terenie powiatu oraz wybrane poza nim – wyróżnione kursują):

- Wrocław Główny – ... – Kamieniec Żąbkowicki – ... – Bardo Śląskie – Ławica – Kłodzko Główne – Kłodzko Miasto – Krosnowice – Gorzanów – Bystrzyca Kłodzka – Bystrzyca Kłodzka Przedmieście – Długopole-Zdrój – Domaszków – Roztoki Bystrzyckie – Międzyzlesia – granica PL/CZ (dalej do Lichkova, Letohradu i Ustí nad Orlicí);
- Kłodzko Główne – Bierkowice – Gorzuchów Kłodzki – Ścinawka Średnia – Nowa Ruda – Nowa Ruda

Tabela 3

Rozwój komunikacji kolejowej na ziemi kłodzkiej w latach 1946–1965					
Powiaty	Lata	Długość linii (w km)	Liczba przystanków	Liczba pociągokilometrów na dobę	Średnio liczba par pociągów na dobę
Bystrzyca Kłodzka	1946	41	12	218	2,7
	1950	48	12	452	4,7
	1955	48	12	478	5,0
	1960	48	12	450	4,7
	1965	48	12	532	5,5
Kłodzko	1946	74	16	604	4,1
	1950	74	16	1078	7,3
	1955	74	16	1192	8,0
	1960	74	16	1058	7,1
	1965	74	16	1280	8,6
Nowa Ruda	1946	39	11	354	4,5
	1950	50	15	596	6,0
	1955	50	14	746	7,5
	1960	50	15	728	7,3
	1965	50	15	728	7,3
Łącznie	1946	154	39	1176	3,8
	1950	172	43	2126	6,2
	1955	172	42	2416	7,0
	1960	172	43	2236	6,5
	1965	172	43	2540	7,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie [16]

Przedmieście – Zdrojowisko – Ludwikowice Kłodzkie – Świerki Dolne – Bartnica – ... – Jedlina-Zdrój – ... – Wałbrzych Główny;

- Kłodzko Nowe (posterunek odgałęźny) – Kłodzko Książek – Kłodzko Zagórze – Stary Wielisław – Polanica-Zdrój – Szczytna – Duszniki-Zdrój – Kulin Kłodzki – Lewin Kłodzki – Kudowa-Zdrój.

Pierwsza z linii z perspektywy turystycznej ma większe znaczenie w zakresie dostępności zewnętrznej (por. poprzedni rozdział), na terenie powiatu nie przebiega bowiem – poza historycznymi miastami (Kłodzko, Bystrzyca Kłodzka, Międzyzlesia) – przez obszary szczególnie atrakcyjne. Poprowadzono ją bowiem osiã Kotliny Kłodzkiej i Rowu Górnej Nysy Kłodzkiej, czyli przez tereny słabo urzeźbione i dość gęsto zasiedlone<sup>9</sup>, co było korzystne z perspektywy wytyczania trasy kolejowej, nie stanowi zaś znaczącego potencjału dla turystyki (poza widokami na otaczające góry). Linia ta zapewnia raczej dojazd do miejsc przesiadki na komunikację autobusową (Kłodzko, Bystrzyca Kłodzka, w ograniczonym stopniu Międzyzlesia), ewentualnie kolejową (Kłodzko). Przez zdecydowanie bardziej atrakcyjne turystycznie tereny wiodą dwie pozostałe linie – druga udostępnia Wzgórze Włodzickie, ale w szczególności południowy skłon Gór Sowich, a trzecia – pogranicze Gór Stołowych na północy oraz Gór Bystrzyckich i Orlickich na południu. Obie trasy poprowadzone są w trudnym terenie, stąd odznaczają się licznymi wysokimi wiaduktami (część dodatkowo zbudowanych po łuku) i tunelami [17, 18, 19].

<sup>9</sup> Wyjątkiem jest północny odcinek poprowadzony po wschodnim zboczu przelomowego odcinka doliny Nysy Kłodzkiej między Ławicą a Bardem, przy czym najbardziej widowiskowa i w miarę łatwo dostępna dla turystów część przelomu leży już w sąsiednim powiecie (okolice Barda w powiecie żąbkowickim), zaś przystanek kolejowy w Ławicy położony jest już poza węższym odcinkiem doliny i nie prowadzi tędy żadne szlaki turystyczne.

Odcinki między Dusznikami-Zdrojem a Lewinem Kłodzkim oraz między Nową Rudą a Wałbrzychem są uważane za jedne z najładniejszych w Polsce, stąd urządzone są tam co jakiś czas przejazdy pociągów specjalnych i imprezy dla osób fotografujących kolej. Wymienione względy powodują, że tym bardziej cieszy przywrócenie kursowania pociągów na tych dwóch liniach, co miało miejsce z inicjatywy władz wojewódzkich (obsługują je Koleje Dolnośląskie). Co jakiś czas odżywa pomysł reaktywacji linii do Stronia Śląskiego przez Łądek-Zdrój<sup>10</sup>, a na odtworzenie tras ze Ścinawki Średniej do Radkowa oraz do Srebrnej Góry przez Wolibórz nie ma już szans.

Częstotliwości i godziny kursowania pociągów na trzech użytkowanych trasach są na ogół dość korzystne dla turystów (w akapicie tym nie uwzględnia się sezonowych składów TLK). Najwięcej pociągów pojawia się na odcinku z Kłodzka do Kamieńca Ząbkowickiego, gdzie kursują zarówno Przewozy Regionalne w relacji Wrocław Główny – Kłodzko Głównie (większość składów kontynuuje jazdę dalej na południe), jak i Koleje Dolnośląskie w relacji Legnica – Kłodzko Głównie (niektóre kursy do/z Kudowy-Zdroju lub Międzyzlesia) oraz Wrocław Główny–Kudowa-Zdrój. Na odcinku tym pojawia się łącznie 17 par pociągów dziennie, zarówno w dni robocze, jak i w weekendy (niektóre składy nie zatrzymują się na przystanku w Ławicy)<sup>11</sup>. Drugą pod względem częstotliwości jest trasa z Kłodzka do Międzyzlesia, gdzie kursuje dziesięć par pociągów w dni robocze i soboty oraz dziewięć w niedziele, z czego trzy przedłużone do Lichkova w Republice Czeskiej<sup>12</sup>. W dni robocze i w niedziele dodatkowo jeden wieczorny pociąg jedzie tylko do Bystrzycy Kłodzkiej Przedmieścia, wracając na drugi dzień rano. Na linii do Polanicy, Dusznik i Kudowy pasażerowie mają codziennie do dyspozycji siedem par pociągów, a do Nowej Rudy i dalej do Wałbrzycha Głównego kursuje siedem par w dni robocze i sześć w dni wolne<sup>13</sup>. Na głównej trasie o przebiegu południkowym duża częstotliwość powoduje, że turyści nie mają problemów z dopasowaniem pociągów do swoich potrzeb. Nieco gorzej sytuacja wygląda na dwóch pozostałych liniach, choć – jak podkreślono wyżej – zauważalna jest ostatnio poprawa. Zaletą są dobre skomunikowania w Kłodzku (a także – już z perspektywy dostępności zewnętrznej – w Wałbrzychu Głównym; gorzej sytuacja wygląda w Kamieńcu Ząbkowickim). Wadą jest z kolei to, że część pociągów od strony Wałbrzycha i Kamieńca Ząbkowickiego zaczyna/kończy bieg na dworcu

Kłodzko Głównie, które położone jest ponad 1 km od centrum miasta i około 1,5 km od dworca autobusowego, zlokalizowanego z kolei przy stacji Kłodzko Miasto<sup>14</sup>. Wszystkie inne pociągi zatrzymują się na obu przystankach. Brak powiązania przystanków kolejowych i autobusowych dotyczy niestety większości miejscowości ziemi kłodzkiej, a jest szczególnie dotkliwy w:

- Bystrzycy Kłodzkiej, gdzie turyści przesiadają się z pociągów na autobusy jadące w Masyw Śnieżnika i Góry Bystrzyckie – niezbędne przejście około 400 lub 500 m;
- Międzyzlesiu, skąd autobusy udają się w Masyw Śnieżnika i do dawnego przejścia granicznego w Boboszowie – odległość około 1 km;
- Nowej Rudzie, w której trasy autobusów są dość skomplikowane i by dotrzeć ze stacji na właściwy przystanek trzeba przejść przynajmniej 500 m.

Należy też zwrócić uwagę na oddalenie dworców od uzdrowiskowych części miejscowości we wszystkich czterech kurortach obsługiwanych obecnie przez kolej (odległość od 1 do prawie 2 km). Szczególnie niekorzystna sytuacja jest w Długopolu-Zdroju, gdzie trzeba przejść co prawda tylko niecały 1 km, ale częściowo przez las, a w miejscowości nie ma taksówek.

### Wskaźniki obsługi komunikacyjnej ziemi kłodzkiej

Po rozwoju sieci połączeń autobusowych w pierwszych dziesięcioleciach po II wojnie światowej i jednoczesnym utrzymaniu w przybliżeniu stanu komunikacji kolejowej sprzed 1945 roku ziemia kłodzka w latach 60. i 70. XX wieku należała do lepiej skomunikowanych regionów Polski. Co prawda według danych z 1965 roku (tabela 4) powiat Bystrzyca Kłodzka z 6,1 km linii kolejowych na 100 km<sup>2</sup> należał do gorzej rozwiniętych, ale już powiaty Kłodzko i Nowa Ruda z 14–15 km linii kolejowych na 100 km<sup>2</sup> trzeba uznać za bardzo korzystnie się wyróżniające (zbliżone wartości występowały na Śląsku, w Wielkopolsce, na Pomorzu Wschodnim i Kujawach). Natomiast jeśli weźmie się pod uwagę inne wskaźniki, to już wszystkie trzy powiaty lokowały się wśród najlepiej, a przynajmniej umiarkowanie rozwiniętych regionów (ale zawsze Bystrzyca Kłodzka znajdowała się na trzecim miejscu, z wyjątkiem liczby autobusokilometrów przypadających na 1000 mieszkańców – po tym względem miała drugą pozycję po Kłodzku, co wynikało ze słabego zasiedlenia górskich fragmentów południowej części ziemi kłodzkiej). Gęstość sieci autobusowej w powiatach Kłodzko i Nowa Ruda była porównywalna z rejonem jeleniogórskim,

<sup>10</sup> W 2015 r. Przewozy Regionalne uruchomiły InterRegio Bus z Kłodzka do Stronia Śląskiego przez Łądek-Zdrój, ale oferty nie powtórzone już w kolejnym roku.

<sup>11</sup> Dane według rozkładu jazdy obowiązującego od 11.12.2016 r. Wcześniejszy rozkład przewidywał 18 par pociągów w dni robocze i 16,5 w weekendy (dodatkowy pociąg z Wrocławia w góry w sobotę rano i do Wrocławia w niedzielę wieczorem).

<sup>12</sup> Dane zgodnie z rozkładem jazdy obowiązującym od 11.12.2016 r. Wcześniejszy rozkład zakładał 9 par pociągów w dni robocze i 7,5 w weekendy, z czego 4 przedłużone do Republiki Czeskiej. Zauważalna jest więc poprawa oferty w ramach ziemi kłodzkiej, ale pewne pogorszenie w zakresie komunikacji transgranicznej.

<sup>13</sup> W przypadku tych kierunków w rozkładzie obowiązującym od 11.12.2016 r. także zwiększono liczbę połączeń. Wcześniej do Kudowy-Zdroju udawało się 6 par pociągów w dni robocze i 4–5 par w dni wolne, a do Wałbrzycha – 5 par w dni robocze i 4 w dni wolne.

<sup>14</sup> W czasach PRL-u istniał plan rozbudowy stacji Kłodzko Miasto tak, by pociągi pasażerskie mogły zaczynać/kończyć swój bieg tu, a nie na dworcu Kłodzko Głównie. Poza istniejącym obecnie dwukrawędziowym peronem na torach przelotowych miały powstać kolejne perony i ślepo zakończone tory do obsługi pociągów do Międzyzlesia, Kudowy-Zdroju i Stronia Śląskiego, a także dodatkowe tory odstawcze. W tym celu zbudowano nawet nasyp z miejscem pod dodatkowe perony oraz tunel pieszy. Planowano też wzniesienie budynku dworcowego, który ostatecznie także nie powstał, a sprzedaż biletów prowadzono do niedawna w niewielkim pawilonie na jednym istniejącym peronie (w 2016 r. kasa została zlikwidowana). Rozbudowa ta pozwoliłaby na stworzenie kompleksowego punktu przesiadkowego między koleją i autobusami lokalnymi, wyposażonego w odpowiednią infrastrukturę.

okolicami Wrocławia i Trójmiasta oraz niektórymi fragmentami Górnego Śląska. Pod względem gęstości przystanków kolejowych i autobusowych powiat Nowa Ruda należał do czołówki w Polsce, uzyskując wynik zbliżony do Wrocławia i Wałbrzycha. Pod względem natężenia ruchu autobusów (autobusokilometry w ciągu doby na 100 km<sup>2</sup>) do najlepszych w kraju należał z kolei powiat Kłodzko (prześcigały go duże miasta, okolice Warszawy, Konina, Krakowa i fragmenty Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego). W związku z mniejszą gęstością sieci trzy analizowane powiaty wypadają nieco mniej korzystnie pod względem natężenia ruchu pociągów pasażerskich, choć Kłodzko i Nowa Ruda osiągnęły wynik dość wysoki nawet na tle Dolnego i Górnego Śląska czy Wielkopolski [16]. W związku ze znacznymi ograniczeniami oferty komunikacji zbiorowej pod koniec XX wieku ziemia kłodzka spadła w tego typu rankingach i do dzisiaj nie odbudowała swojej pozycji, nawet pomimo poprawy z ostatnich lat, związanej m.in. z wejściem na lokalny rynek Kolei Dolnośląskich i prywatnych przewoźników autobusowych. Nadal jest też zauważalna dysproporcja pomiędzy gorzej rozwiniętą komunikacją w południowej i wschodniej części regionu względem fragmentów zachodniego i północnego, choć ten ostatni stracił na znaczeniu w następstwie osłabienia kontaktów z Wałbrzychem oraz upadkiem przemysłu w Nowej Rudzie i okolicach.

Tabela 4

Wskaźniki obsługi komunikacyjnej ziemi kłodzkiej w 1965 roku										
Powiat	Na 100 km <sup>2</sup> przypada						Na 1000 mieszkańców przypada			
	kilometrów			przystanków			pociągokilometrów w ciągu doby	autobusokilometrów w ciągu doby	pociągokilometrów w ciągu doby	autobusokilometrów w ciągu doby
	linii kolejowych	dróg z komunikacją autobusową	razem	kolejowych	autobusowych	razem				
Bystrzyca Kłodzka	6,1	25,7	31,8	1,5	10,5	12,0	68	422	112	702
Kłodzko	14,3	35,2	49,5	3,1	12,4	15,5	248	1117	170	764
Nowa Ruda	15,0	37,2	52,2	4,5	16,6	20,1	218	940	130	562

Źródło: [16]

## Podsumowanie

Ziemia kłodzka ze względu na swoje położenie odznacza się specyficzną dostępnością komunikacyjną. Jednocześnie jest to obszar dużego ruchu turystycznego, w związku z czym oferta komunikacji publicznej powinna uwzględniać potrzeby zarówno mieszkańców, jak i osób odwiedzających ten region Polski. W przypadku dostępności zewnętrznej badanego obszaru zachodzi wzajemne uzupełnianie się komunikacji kolejowej i autobusowej, przy czym – co jest zaskakujące – ta pierwsza obsługuje głównie bliższe sąsiedztwo powiatu kłodzkiego (głównie województwo dolnośląskie), natomiast ta druga dociera do miejsc bardziej odległych, także położonych w Polsce północnej i wschodniej. Jedynie sezonowo na analizowanym terenie pojawiają się pociągi dalekobieżne spółki PKP Intercity zapewniające dostępność z centralną i północną częścią kraju. Jeśli zaś chodzi o komunikację

z Republiką Czeską, to jest ona uwarunkowana infrastrukturalnie. Linia kolejowa przecina granicę tylko na południu regionu, stąd tam za połączenia międzynarodowe odpowiada kolej, natomiast na pograniczu zachodnim, bardziej znaczącym pod względem turystycznym, tę rolę pełnią autobusy. Kiedy pod względem dostępności zewnętrznej tego terenu sytuację można ocenić więc jako dość dobrą, to dostępność wewnętrzna jest bardzo zróżnicowana. Komunikacja kolejowa, która w ostatnich latach – po okresie kryzysu na przełomie XX i XXI w. – ulega na badanym obszarze systematycznej poprawie, zapewnia dostęp tylko do pewnej części regionu. Linie kolejowe pokrywają się z głównymi osiami komunikacyjnymi i obsługują największe miejscowości, ale niekoniecznie wszystkie miejsca zainteresowania turystycznego. Reszta obszaru – położona często na obszarach górskich, a więc bardziej peryferyjnie, ale też atrakcyjnie z perspektywy turystyki – zdana jest na komunikację autobusową.

## Literatura

- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., *Geografia turystyki Polski*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002.
- Pawłusiński R., *Transport w turystyce*, [w:] Kurek W. (red.), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008.
- Werner Z., *Zagospodarowanie turystyczne*, [w:] Wyrzykowski J., Marak J. (red.), *Turystyka w ujęciu interdyscyplinarnym*, Wyższa Szkoła Handlowa we Wrocławiu, Wrocław 2010.
- Kołodziejczyk K., *Organizacja ruchu turystycznego w Parku Narodowym Czeska Szwajcaria*, „Folia Turistica”, 2017, t. 43 (w druku).
- Faracik R., *Główne regiony turystyczne świata*, [w:] Kurek W., red., *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008.
- Kondracki J., *Geografia regionalna Polski*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000.
- Gładkiewicz R. (red.), *Studia z dziejów ziemi kłodzkiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 1990.
- Jerczyński M., Koziarski S., *150 lat kolei na Śląsku*, Instytut Śląski w Opolu, Dolnośląska DOKP we Wrocławiu, Opole – Wrocław 1992.
- <http://rozklad-pkp.pl/> [14.11.2016, 22.12.2016]
- <http://www.e-podroznik.pl/> [14.11.2016].
- [http://www.pks-klodzko.pl/index.php?side=internetowy\\_rozklad\\_jazdy](http://www.pks-klodzko.pl/index.php?side=internetowy_rozklad_jazdy) [14.11.2016].
- Kołodziejczyk K., *Oferta turystycznych linii autobusowych przewożących rowery w Republice Czeskiej*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2014, nr 11.
- Rzeczycki T., *Czeskie autobusy w polskich Sudetach*, „Sudety: Przyroda, Kultura, Historia”, 8–9 (149–150)/2013.
- Kołodziejczyk K., *Rozwój sieci szlaków turystycznych wzdłuż granicy polsko-czeskiej w Sudetach w latach 1945–2013*, „Prace Geograficzne”, 2014, z. 36.
- Jerczyński M., Przerwa T., *Kolej sowiogórska*, Srebrnogórska Oficyna Wydawnicza, Srebrna Góra (wydanie drugie), 2007.
- Lijewski T., Lenk J., Piotrowska H., *Rozwój komunikacji kolejowej i autobusowej w Polsce w okresie 1946–1965*, „Dokumentacja Geograficzna”, 1967, z. 5.
- Dominas P., *Powstanie i rozwój kolei na ziemi kłodzkiej w latach 1854–1914*, Kłodzkie Towarzystwo Oświatowe, Muzeum Ziemi Kłodzkiej w Kłodzku, Kłodzko – Nowa Ruda 2009.
- Dominas P., *Kolei Wałbrzych – Kłodzko*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź 2010.
- Dominas P., *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej Görlitz/Zgorzelec – Jelenia Góra – Wałbrzych*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź 2014.