

**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

# Wpływ zmian oferty komunikacji autobusowej na dostępność atrakcji turystycznych na ziemi kłodzkiej<sup>1</sup>

**Streszczenie:** Ziemia kłodzka jest jednym z ważniejszych regionów turystycznych Polski, stąd komunikacja zbiorowa na tym obszarze powinna odpowiadać potrzebom nie tylko lokalnych mieszkańców, ale też turystów. W artykule dokonano oceny wewnętrznej dostępności komunikacyjnej powiatu kłodzkiego, biorąc pod uwagę tylko ofertę połączeń autobusowych. Jest to druga część szerszej analizy (w pierwszej [1] badano dostępność zewnętrzną ziemi kłodzkiej oraz jej dostępność wewnętrzną, ale tylko z perspektywy kolei). Analizę oparto na porównaniu dawnej i współczesnej siatki połączeń i rozkładów jazdy. Dzięki temu zarysowano historię rozwoju komunikacji autobusowej w pierwszych dziesięcioleciach po II wojnie światowej, a następnie przedstawiono skutki ograniczania liczby połączeń przez przedsiębiorstwa typu PKS, skupiając się jednak na konsekwencjach dla turystów odwiedzających ten region. Jednocześnie pojawili się na tym terenie przewoźnicy prywatni, dysponujący przeważnie busami. Efektem tych zmian jest bardzo zróżnicowana wewnętrzna dostępność komunikacyjna ziemi kłodzkiej – na pewnych relacjach pojawia się dużo 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. Ponadto istniejące połączenia i rozkłady jazdy nie zachęcają turystów zmotoryzowanych do rezygnacji z samochodu na korzyść komunikacji zbiorowej.

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

## Wprowadzenie

Artykuł stanowi drugą część analizy dostępności komunikacyjnej ziemi kłodzkiej. W pierwszej [1] omówiono znaczenie komunikacji dla rozwoju funkcji turystycznej obszaru i różnice między potrzebami transportowymi lokalnych mieszkańców i turystów oraz przedstawiono ogólną charakterystykę obszaru badań, stąd te zagadnienia zostaną pominięte. Odnosząc się bezpośrednio do celu pracy, w pierwszej części przeanalizowano dostępność zewnętrzną ziemi kłodzkiej oraz jej dostępność wewnętrzną pod względem oferty kolejowej. W niniejszej, drugiej części opracowania uwaga została skierowana na komunikację autobusową w granicach regionu. Celem pracy jest: 1) uchwycenie zmian w ofercie komunikacji zbiorowej, a w szczególności w przypadku transportu autobusowego w rozróżnieniu na przewozy prowadzone przez dużych, regularnych przewoźników typu PKS i podmioty prywatne, często dysponujące tylko busami oraz 2) określenie, czy oferta przewozowa dawniej i dziś odpowiada oczekiwaniom turystów. W pracy jako ziemię kłodzką traktuje się obecny powiat kłodzki,

przy czym trzeba pamiętać, że podział administracyjny na tym obszarze po 1945 roku kilkukrotnie ulegał zmianie (por. [1]). Badania oparto na analizie porównawczej aktualnych i archiwalnych rozkładów jazdy oraz archiwalnych map sieci komunikacyjnej i danych statystycznych. Prowadząc badania z zakresu dostępności komunikacyjnej na obszarach o dużym znaczeniu turystycznym, do których zalicza się ziemię kłodzką, trzeba pamiętać, że potrzeby ruchu turystycznego są diametralnie inne niż lokalnych mieszkańców i stawiają odmienne wyzwania przed przewoźnikami.

## Zmiany oferty komunikacji autobusowej na ziemi kłodzkiej po II wojnie światowej

Na ziemi kłodzkiej od połowy lat 50. XX wieku można zauważyć bardzo dynamiczny rozwój komunikacji autobusowej, co wpisuje się w szerszą tendencję ogólnokrajową<sup>2</sup>. W ciągu pierwszych dwudziestu lat po 1945 roku długość dróg z komunikacją autobusową w trzech ówczesnych powiatach obejmujących ziemię kłodzką (Bystrzyca Kłodzka, Kłodzko, Nowa Ruda) wzrosła ponad pięciokrotnie, a liczba autobusokilometrów na dobę – ponad 40-krotnie (tabela 1). Podczas gdy zaraz po II wojnie światowej na zaledwie kilku trasach na badanym terenie pojawiały się jedna lub dwie pary pojazdów, to w 1965 roku częstotliwość była zadowalająca – średnio na każdej z tras realizowano aż 12 par kursów. W tym samym okresie liczba przystanków wzrosła z tylko trzech (Kłodzko, Nowa Ruda, Kudowa-Zdrój) do prawie 200. W przypadku dwóch ostatnich wskaźników odnotowano w skali całego regionu (trzy powiaty) stały wzrost, a długość dróg z komunikacją autobusową i liczba autobusokilometrów – pomimo ogólnej tendencji wzrostowej – nieznacznie spadła w 1955 roku względem 1950, za co odpowiadała głównie sytuacja w powiecie Nowa Ruda (w pozostałych dwóch powiatach wszystkie wskaźniki przez cały okres sukcesywnie wzrastały). Porównując rozwój komunikacji autobusowej w trzech ówczesnych jednostkach administracyjnych na ziemi kłodzkiej (tabela 1), trzeba wziąć pod uwagę ich powierzchnię, ukształtowanie terenu i gęstość zaludnienia. Największy pod względem obszaru powiat Bystrzyca Kłodzka posiadał w 1960 i 1965 roku największą długość dróg z komunikacją autobusową i liczbę przystanków, ale najmniejszą liczbę par kursów

<sup>2</sup> W pierwszych latach po II wojnie światowej najważniejszym przewoźnikiem w Polsce była kolej, ale już około 1950 roku długość sieci autobusowej była większa od długości sieci kolejowej w ruchu pasażerskim. W 1967 roku nastąpiło zrównanie obu środków transportu pod względem liczby pasażerów, a w 1973 roku – pod względem liczby pasażerokilometrów [2].

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

na dobę. Znaczna długość linii wynikała z wielu górskich wsi, które należało obsłużyć, ale małe potoki pasażerskie nie wymagały zbyt dużej częstotliwości (choć i tak była ona wielokrotnie większa niż obecnie, kiedy do większości miejscowości dociera jedna lub dwie pary autobusów, pomijając szereg osad w ogóle pozbawionych komunikacji zbiorowej). Pod względem częstotliwości na czoło wysuwał się powiat Kłodzko, z wyjątkiem 1946 roku, kiedy była to Nowa Ruda (dwie pary autobusów łączących Kłodzko i Wałbrzych). Lepsze częstotliwości w tych dwóch powiatach wynikały z położenia na trasie autobusów jadących w głąb kraju, podczas gdy południowa część regionu była obsługiwana wyłącznie przez kursy lokalne (co utrzymało się do dziś).

Tabela 1

Rozwój komunikacji autobusowej na ziemi kłodzkiej w latach 1946–1965					
Powiaty	Lata	Długość dróg z komunikacją autobusową (w km)	Liczba przystanków	Autobusokilometry na dobę	Średnio par kursów na dobę
Bystrzyca Kłodzka	1946	0	0	0	0
	1950	43	7	280	3,3
	1955	43	12	310	3,6
	1960	178	65	1770	5,0
	1965	203	83	3334	8,2
Kłodzko	1946	68	2	176	1,3
	1950	92	15	674	3,7
	1955	100	29	806	4,0
	1960	153	54	2906	9,5
	1965	182	64	5772	15,8
Nowa Ruda	1946	31	1	124	2,0
	1950	38	10	276	3,6
	1955	12	5	68	2,8
	1960	77	37	982	6,4
	1965	124	52	3144	12,6
Łącznie	1946	99	3	300	1,5
	1950	173	32	1230	3,6
	1955	155	46	1184	3,8
	1960	408	156	5658	6,9
	1965	509	199	12250	12,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie [3]

Warto prześledzić rozwój przestrzenny komunikacji autobusowej na ziemi kłodzkiej. W 1946 roku do dyspozycji były tylko autobusy dalekobieżne kursujące z Kłodzka i Kudowy-Zdroju w kierunku Wrocławia, Wałbrzycha i Nysy. Wiąże się z tym znikoma liczba przystanków i brak obsługi południowej części regionu (tabela 1). W 1950 roku liczba przystanków wzrosła już ponad dziesięciokrotnie, a długość linii – prawie dwukrotnie. Poza autobusami kursującymi głównymi drogami (pokrywającymi się z liniami kolejowymi – z Kłodzka do Wrocławia, Wałbrzycha, Kudowy-Zdroju i Bystrzycy Kłodzkiej) wprowadzono pierwsze kursy do mniejszych miejscowości, także tych o znaczeniu turystycznym. Autobusy jechały do Radkowa u podnóża Gór Stołowych przez Polanicę-Zdrój i Wambierzyce oraz do Międzygórze przez Bystrzycę Kłodzką. Pięć lat później pojawiły się już typowo nastawione na ruch turystyczny kursy przecinające Góry Stołowe tzw. Drogą Stu Zakrętów między Kudową-Zdrojem, Karłowem i Radkowem. Wtedy uruchomiono przystanek „Kudowa-Zdrój, Błędne Skały”, położony na początku bocznej drogi prowadzącej do tej

atrakcji przyrodniczej (około 3,5 km dojścia), od niedawna znów obsługiwany po dłuższej przerwie. W 1955 roku nie kursowały za to autobusy przez Nową Rudę, co uwidoczniło się w obniżeniu wartości odpowiednich wskaźników w tabeli 1. W 1960 roku sieć linii autobusowych znacznie się zagęściła, uzyskując w przybliżeniu kształt obowiązujący w kolejnych latach. Autobusy zaczęły kursować doliną Białej Łądeckiej, docierając do Łądka-Zdroju, Stronia Śląskiego, Bolesławowa, Bielicy i Orłowca. Pojawiły się także w wioskach położonych w Rowie Górnej Nysy Kłodzkiej (tereny między Bystrzycą Kłodzką a Boboszowem), Masywie Śnieżnika i Górach Bystrzyckich. Wprowadzono też więcej kursów w okolicach Kłodzka. Co prawda w tym roku nie było wspomnianego wyżej autobusu przecinającego Góry Stołowe, ale Radków i Karłów utrzymały połączenia i dołączyły do nich Łężyce w południowej części tego masywu. Autobus ten znów kursował w 1965 roku, do kiedy to dalszemu zagęszczeniu uległa sieć w otoczeniu doliny Białej Łądeckiej (Konradów i Skrzyńka), a zwłaszcza w okolicach Nowej Rudy [3].

Patrząc na siatkę połączeń w 2. połowie lat 60. XX wieku [4], warto wymienić relacje wartościowe z turystycznego punktu widzenia (oczywiście z perspektywy lokalnych mieszkańców niemniej ważne), które dziś już nie są obsługiwane. W tym czasie autobusy docierały do prawie wszystkich miejscowości ziemi kłodzkiej poza małymi osadami położonymi wysoko w górach. Do wyjątków należały niektóre wsie w Dolinie Dzikiej Orlicy (oddziela Góry Bystrzyckie od Orlickich, przebiega nią granica państwowa) – Rudawa, Poniatów, Lesica czy na wschodnich stokach Gór Bystrzyckich – Zalesie, Kamieńczyk, a także zlokalizowane w Masywie Śnieżnika Kletno. Ta ostatnia osada – obecnie znana dzięki położonej tam Jaskini Niedźwiedziej – nie miała wtedy większego znaczenia dla ruchu turystycznego, gdyż jaskinię odkryto w 1966 roku, a do zwiedzania udostępniono dopiero w 1983 roku. Obecnie lista miejscowości pozbawionych komunikacji zbiorowej jest znacznie dłuższa (por. tabela 2, rysunek 1). Rozkład jazdy 1968/1969 [4] zakładał kursy – obecnie już niefunkcjonujące – do Siennej u podnóża Czarnej Góry, Lutyni i Orłowca<sup>3</sup> koło Łądka-Zdroju czy Zieleńca i Podgórze koło Dusznik-Zdroju (obecnie ich części). Autobusy docierały też na zachodnie stoki Gór Bystrzyckich i do Doliny Dzikiej Orlicy, gdzie dziś pojawiają się jedynie czeskie *cyklobusy* (w weekendy w sezonie letnim). Istniało nieco okrężne połączenie z Bystrzycy Kłodzkiej przez Młoty, Lasówkę, Mostowice do Spalonej (dziś tylko do Młotów) oraz wielowariantowe kursy do Niemojowa przez Różankę (obecnie tylko do Różanki). Utrzymywano też połączenie przez Góry Stołowe, a także autobus do Czermej, obecnie części Kudowy-Zdroju. Autobusy pospieszne zgodnie z rozkładem 1968/1969 [4] kursowały z Kłodzka głównymi drogami – w głąb Polski w kierunku Wrocławia, Wałbrzycha i Nysy (dalej do Opola i Katowic), a w ramach regionu do Kudowy-Zdroju i Łądka-Zdroju. Południowa część ziemi kłodzkiej

<sup>3</sup> Pod koniec XX w. PKS Kłodzko kursował do Orłowca dwa razy lub raz w tygodniu. Ostatecznie kursy zlikwidowano.

Tabela 2

(okolice Bystrzycy Kłodzkiej i Stronia Śląskiego) była więc pozbawiona połączeń dalekobieżnych. W kolejnych latach sieć nie ulegała już większym zmianom, poza np. przedłużeniem kursów pospiesznych do Stronia (relacja Stronie Śląskie–Wrocław Centralny, obecnie zachowane jako kursy przyspieszone). Od przełomu lat 80. i 90. XX wieku zaczęło się jednak ograniczanie liczby kursów do mniejszych miejscowości.

### Współczesna autobusowa wewnętrzna dostępność komunikacyjna z perspektywy turystycznej

W związku z redukcją oferty komunikacji autobusowej wiele miejscowości na ziemi kłodzkiej ważnych z perspektywy turystycznej, które w latach 70. i 80. XX wieku były dość dobrze (albo przynajmniej poprawnie) dostępne, przestało być osiągalnych dla turystów niezmotoryzowanych (a także dla mieszkańców). Do takich wsi jak Kamienica z ośrodkiem narciarskim, Kamieńczyk z cennym drewnianym kościołem, Kletno z Jaskinią Niedźwiedzią czy Niemojów położony w malowniczej Dolinie Dzikiej Orlicy autobusy w ogóle dziś nie docierają (rysunek 1). Bardziej szczegółową analizę przeprowadzono dla kursów wyruszających z Kłodzka (tabela 2), gdyż dla turystów jest ono głównym punktem przesiadkowym (ponadto część autobusów zaczyna kursy w Nowej Rudzie i Bystrzycy Kłodzkiej). Okazuje się, że poza głównymi kierunkami (Kudowa-Zdrój, Łądek-Zdrój, Nowa Ruda) oferta jest bardziej niż skromna. Problemem z perspektywy turystów jest przede wszystkim to, że znaczna część kursów jest realizowana tylko w dni nauki szkolnej, co powoduje, że w weekendy i wakacje (kiedy ruch turystyczny jest przecież największy) nie można się dostać do większości miejscowości położonych w górach lub u ich podnóża. Inną sprawą są częstotliwość i godziny kursowania. Jeden kurs dziennie nie stanowi żadnej oferty dla turystów (dla mieszkańców zresztą również), gdyż nie będą mieli jak wrócić z wycieczki (lub jak jej rozpocząć). A jeden autobus dziennie udaje się z Kłodzka (i to tylko w dni nauki szkolnej) do takich wsi górskich jak: Jodłów u podnóża Trójmorskiego Wierchu z wieżą widokową i źródłami Nysy Kłodzkiej, Jugowa z wyciągami narciarskimi czy Łężyc w Górach Stołowych.

W 2016 roku znacznie pogorszyła się obsługa Międzygórze (tabela 2), stacji klimatycznej w Masywie Śnieżnika, najpopularniejszego punktu wyjścia na najwyższy szczyt ziemi kłodzkiej i Sudetów Wschodnich (1425 m n.p.m.). W dni robocze docierają tam z Kłodzka cztery autobusy (dodatkowe w dni nauki szkolnej z Bystrzycy Kłodzkiej), ale już w soboty i niedziele tylko jeden (dotąd były trzy). Wyrusza on z Kłodzka o godzinie 9:40, docierając na miejsce przed południem, co dla turystów pieszych jest rozwiązaniem trochę zbyt późnym, ale umożliwia dojazd np. z Wrocławia. Problem jednak w tym, że po chwili wyrusza on w podróż powrotną, czyli nawet planując w Międzygórzu nocleg, do naszej dyspozycji pozostaje tylko sobotnie popołudnie i niedzielny ranek (chyba że mamy ochotę maszerować 10 km na stację kolejową w Domaszkowie). W poprzednich latach ostatni kurs z Międzygórze ruszał o godzinie

**Autobusowa dostępność komunikacyjna miejscowości ziemi kłodzkiej pełniących funkcje turystyczne – liczba kursów z Kłodzka w 2016 roku w rozbiu na kursy obsługiwane przez przedsiębiorstwa typu PKS, wyruszające z dworca autobusowego (kolor czarny) oraz prywatnych przewoźników, rozpoczynających kursy w innych miejscach (kolor czerwony)**

Lp.	Miejscowość turystyczna	Liczba kursów autobusów			
		dni nauki szkolnej	dni robocze w ferie i wakacje	soboty	niedziele
1.	Bielice	2	0	0	0
2.	Bolesławów	3	0	0	0
3.	Bożków	8 + 24	5 + 24	1 + 12	1 + 12
4.	Bystrzyca Kłodzka	10	7	2	2
5.	Darnków	0	0	0	0
6.	Długopole-Zdrój	7	5	1	1
7.	Duszynki-Podgórze	0	0	0	0
8.	Duszynki-Zdrój	29 <sup>b)</sup> + 7	22 <sup>b)</sup> + 7	20 <sup>b)</sup> + 7	19 <sup>b)</sup> + 7
9.	Gołaczów	0	0	0	0
10.	Gorzanów	0	0	0	0
11.	Jarków	0	0	0	0
12.	Jodłów	1	0	0	0
13.	Jugów	1	0	0	0
14.	Kamienica	0	0	0	0
15.	Kamieńczyk	0	0	0	0
16.	Karłów	0–1 <sup>a)</sup>	0–5 <sup>b)</sup>	0–5 <sup>c)</sup>	0–5 <sup>c)</sup>
17.	Kletno	0	0	0	0
18.	Konradów	0	0	0	0
19.	Kudowa-Czermna	0	0	0	0
20.	Kudowa-Pstrązna	0	0	0	0
21.	Kudowa-Zdrój	26 <sup>b)</sup> + 7	21 <sup>b)</sup> + 7	20 <sup>b)</sup> + 7	19 <sup>b)</sup> + 7
22.	Lasówka	0	0	0	0
23.	Łądek-Zdrój	13 + 14	8 + 14	5 + 14	5 + 14
24.	Lewin Kłodzki	14	9	6	5
25.	Lutyń	0	0	0	0
26.	Łężyc	1	0	0	0
27.	Międzygórze	4	4	1	1
28.	Międzylesie	3	1	0	0
29.	Mostowice	0	0	0	0
30.	Nowa Ruda	12 + 24	7 + 24	2 + 12	2 + 12
31.	Nowa Ruda-Drogosław	4 + 24	1 + 24	0 + 12	0 + 12
32.	Nowa Wieś	0	0	0	0
33.	Nowy Gierałtów	2	0	0	0
34.	Polanica-Zdrój	33 <sup>b)</sup> + 7	23 <sup>b)</sup> + 7	20 <sup>b)</sup> + 7	19 <sup>b)</sup> + 7
35.	Radków	3–4 <sup>a)</sup>	1–4 <sup>a)</sup>	0–3 <sup>b)</sup>	0–3 <sup>b)</sup>
36.	Radochów	9 + 14	3 + 14	1 + 14	1 + 14
37.	Ratno Dolne	3–4 <sup>a)</sup>	1–4 <sup>a)</sup>	0–3 <sup>b)</sup>	0–3 <sup>b)</sup>
38.	Różanka	0	0	0	0
39.	Sienna	0	0	0	0
40.	Sokolec	0	0	0	0
41.	Spalona	0	0	0	0
42.	Stara Łomnica	1	1	0	0
43.	Stara Morawa	3	0	0	0
44.	Stary Gierałtów	2	0	0	0
45.	Stary Wielistaw	4–5 <sup>a)</sup>	2–3 <sup>b)</sup>	0–1 <sup>b)</sup>	0–1 <sup>b)</sup>
46.	Stronie Śląskie	13 + 14	6 + 14	3 + 14	3 + 14
47.	Szczytna	29 <sup>b)</sup> + 7	22 <sup>b)</sup> + 7	20 <sup>b)</sup> + 7	19 <sup>b)</sup> + 7
48.	Szczytna-Batorów	2	0	0	0
49.	Trzebieszowice	13 + 14	7 + 14	4 + 14	4 + 14
50.	Wambierzyce	4–5 <sup>a)</sup>	1–4 <sup>a)</sup>	0–3 <sup>b)</sup>	0–3 <sup>b)</sup>
51.	Zieleniec	0	0	0	0
52.	Żelazno	22 + 14	13 + 14	5 + 14	5 + 14

Uwagi:

- jeden kurs tylko we wrześniu, poza tym żadnych kursów;
- pięć kursów tylko w wakacje letnie, poza tym żadnych kursów;
- pięć kursów tylko w wakacje letnie, jeden kurs we wrześniu, poza tym żadnych kursów;
- pięć kursów tylko we wrześniu, poza tym cztery kursy;
- cztery kursy tylko w wakacje letnie, poza tym jeden kurs;
- trzy kursy tylko w wakacje letnie, jeden kurs we wrześniu, poza tym żadnych kursów;
- cztery kursy tylko we wrześniu, poza tym trzy kursy;
- trzy kursy tylko w wakacje letnie, poza tym dwa kursy;
- jeden kurs w wakacje letnie, poza tym żadnych kursów;
- liczba przybliżona – pominięto kursy sezonowe.

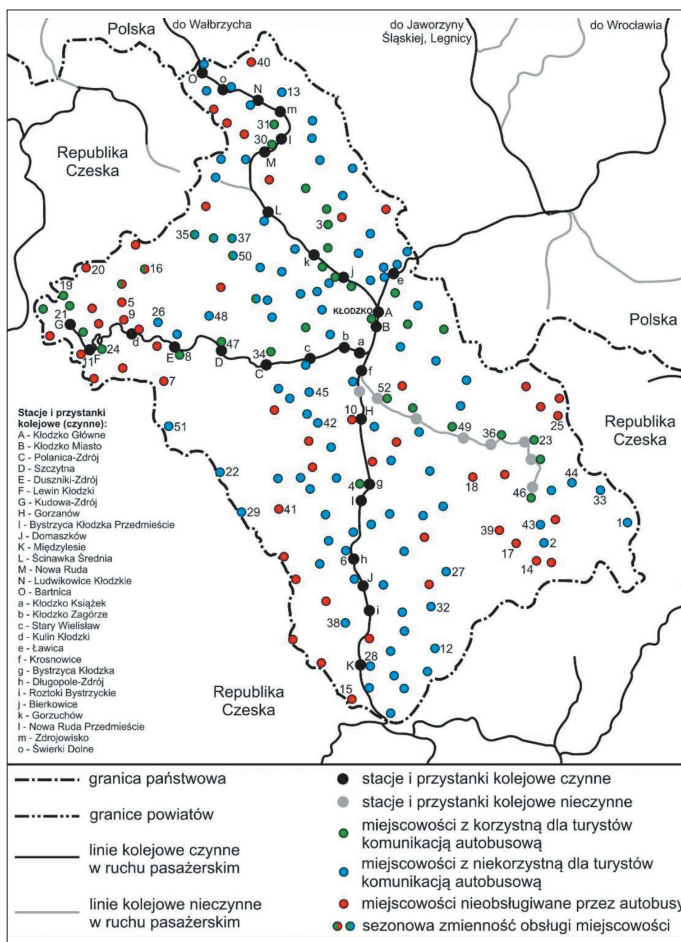
Źródło: opracowanie własne na podstawie [5, 6]

17:30 i z reguły cieszył się dość dużą popularnością (latem mógłby być nawet później). W ogóle problemem z perspektywy turystów wędrujących po górach ziemi kłodzkiej są wczesne godziny przejazdu ostatnich kursów (np. z Karłowa, Radkowa, Bielicy, Bolesławowa, Międzygórz, Młotów). Do ważnych dla turystów relacji należy zaliczyć te, które przebiegają wzdłuż pasm górskich (lub wokół Masywu Śnieżnika). Umożliwiają one przemieszczanie się z jednej doliny do drugiej lub planowanie wędrowek w formie litery U, bez konieczności powrotu w miejsce startu. Chodzi np. o bezpośrednie połączenie Stronia Śląskiego i Bystrzycy Kłodzkiej przez Nowy Waliszów, Polanicy-Zdroju i Bystrzycy Kłodzkiej przez Starą Łomnicę oraz Polanicy-Zdroju z Wambierzycami i Radkowem. Niestety z reguły są to autobusy kursujące wyłącznie w dni nauki szkolnej.

Biorąc pod uwagę wcześniejsze badania autora [7, 8], przeprowadzono analizę miejscowości na ziemi kłodzkiej pod kątem dostosowania komunikacji autobusowej do potrzeb turystów (rysunek 1), przy czym – w przeciwieństwie do metody stosowanej w dwóch dotychczasowych pracach – uwzględniono całe osady, a nie poszczególne przystanki. Wyróżniono trzy rodzaje miejscowości: o korzystnej dla turystyki ofercie połączeń (kursy we wszystkie dni tygodnia, w tym przynajmniej kilka kursów o różnych porach dnia w weekendy), z połączeniami niekorzystnymi dla rozwoju

turystyki (kursy tylko w dni robocze lub nauki szkolnej w godzinach odpowiadających dojazdom do pracy i szkoły) oraz takie, które w związku ze zmianami z ostatnich lat nie są w ogóle obsługiwane przez autobusy. Niestety, pierwsza grupa jest najmniej liczna i – przynajmniej częściowo – pokrywa się z liniami kolejowymi, na których oferta pociągów pasażerskich z reguły odpowiada potrzebom turystów (por. [1]). Komunikacja autobusowa nie stanowi więc uzupełnienia dla kolei, ale raczej konkurencję. Miejscowości o korzystnej ofercie połączeń położone są przy głównych drogach z Kłodzka do Kudowy-Zdroju, Nowej Rudy i Stronia Śląskiego. Wyjątkowo liczna jest trzecia grupa osad. Położone są one głównie peryferyjnie, w szczególności w Górach Stołowych, Bystrzyckich i Orlickich, częściowo w Górach Złoty i Masywie Śnieżnika, choć zdarzają się też pojedyncze takie wsie zlokalizowane w centralnej części ziemi kłodzkiej. Często są to miejscowości wyróżniające się swoją atrakcyjnością turystyczną z racji walorów krajobrazowych i przyrodniczych. Najliczniejsza jest grupa druga – osady, gdzie autobusy docierają, ale oferta nie jest przydatna dla turystów. W tej kategorii znalazło się kilka wsi, gdzie pojawia się zaledwie jeden autobus dziennie i to wyłącznie w dni nauki szkolnej.

Problemem dla turystów jest też znaczne oddalenie przystanków komunikacji zbiorowej od atrakcji zlokalizowanych poza miejscowościami (tabela 3). Oczywiście niektóre walory krajoznawcze są położone w głębi gór i trudno spodziewać się, że będzie tam docierać autobus (np. Błędne Skały, Skalne Grzyby, Jaskinia Radochowska, góra Igliczna, rezerwat Puszcza Śnieżnej Białki, Śnieżnik, Trójmorski Wierch). Jest jednak nadal dużo atrakcji, które znajdują się przy drogach publicznych, są więc łatwo dostępne dla turystów zmotoryzowanych, a trudno osiągalne dla tych nie posiadających samochodu. Nie sprzyja to prowadzeniu polityki zrównoważonego transportu. Najbliższy przystanek dla Jaskini Niedźwiedziej położony jest w Siennej (4,5 km), gdzie prywatny przewoźnik dociera z Wrocławia (bez przystanków) tylko od grudnia do marca. Problem w tym, że jaskinia jest w tym czasie zamknięta dla zwiedzających ze względu na ochronę zimujących nietoperzy. Tak więc alternatywą pozostaje przystanek w Starej Morawie z trzema parami autobusów w dni nauki szkolnej (6 km) lub Stronie Śląskie z większą już liczbą połączeń (8 km). Zwiedzanie jaskini wiąże się więc z wędrowką o długości kilkunastu kilometrów, co może zniechęcić niezmotoryzowanych turystów, a pozostali wybiorą po prostu samochód. Zbliżona sytuacja dotyczy położonej po sąsiedzku kopalni uranu i kolejki linowej na Czarną Górę (dolna stacja w Siennej) poza sezonem narciarskim. Tuż obok punktu widokowego na Jedlniku i ruin zamku Szczerba przebiega szosa z Międzylesia do Dusznik-Zdroju<sup>4</sup>, ale nie kursują tędy autobusy, więc dojscie do tych atrakcji wymaga przynajmniej (odpowiednio) 5,5 i 1,5 km marszu. Niecały kilometr od rezerwatu „Torfowisko



Rys.1. Autobusowa dostępność komunikacyjna ziemi kłodzkiej na tle oferty kolei z uwzględnieniem realizacji potrzeb turystów w 2016 roku. Numeracja miejscowości zgodnie z tabelą 2  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie [5, 6, 9]

<sup>4</sup> Jest to część tzw. Autostrady Sudeckiej, budowanej przez Niemcy hitlerowskie (m.in. małe bunkry powstałe dla jej ochrony), nieukończoną, a po II wojnie światowej promowaną jako trasa turystyczna o walorach krajobrazowych.

pod Zieleńcem” położony jest przystanek „Zieleniec, skrót”, ale po likwidacji przez PKS Kłodzko kursu do Zieleńca<sup>5</sup> nie jest w ogóle obsługiwany. W efekcie turyści muszą teraz wędrować 2,5 km do Zieleńca, gdzie mają do dyspozycji tylko sezonowo kursujący, weekendowy czeski *cyklobus* relacji Masaryková chata koło Deštné v Orlických horách – Nové Město nad Metují, a polskie autobusy najbliższej można znaleźć w Dusznikach-Zdroju (9 km). Tego typu przykładów jest na ziemi kłodzkiej znacznie więcej (tabela 3).

Powyższe przykłady pokazują inny problem – często przystanki położone w miarę blisko atrakcji, jako peryferyjne, związane z małymi miejscowościami, odznaczają się słabą ofertą (pojedyncze kursy tylko w dni nauki szkolnej lub tylko w dni robocze), a autobusy w soboty i niedziele odjeżdżają wyłącznie z bardziej odległych miejsc. W dni wolne, by dojść do jaskini Solna Jama, zamiast 2,5 km z Różanki trzeba iść 5,5 km z Domaszkowa, a na Przełęcz Spalona 9,5 km z Bystrzycy Kłodzkiej zamiast 3 km z Młotów (tabela 3). Chociaż zaledwie 0,5 km od Pasterskich Skał położony jest przystanek w Idzikowie, w weekendy należy wędrować aż z odległej o 12 km Bystrzycy Kłodzkiej. Często dłuższe wędrówki wymusza wczesna godzina ostatnich autobusów z poszczególnych miejscowości, w szczególności w Masywie Śnieżnika i Górach Białskich. Wieczorna komunikacja zapewniona jest w tej okolicy tylko ze Stronia

Śląskiego. Ze Śnieżnika, zamiast schodzić do Międzygórza (7 km), trzeba więc udać się właśnie do Stronia Śląskiego (13 km), podobnie z rezerwatu „Puszcza Śnieżnej Białki” (15 km), choć bliżej leżą Bielice i Bolesławów. Najbliższym miejscem Trójmorskiego Wierchu, gdzie można dojechać komunikacją zbiorową w dni wolne (a także przez całe wakacje i ferie), jest odległe o 13 km Międzyzlesie.

### Konkurencja między przewoźnikami autobusowymi

Przedsiębiorstwo PKS Kłodzko przez całe dziesięciolecie dominowało na ziemi kłodzkiej pod względem komunikacji autobusowej. Oczywiście swoje kursy wykonywały tu inne podmioty tego typu, ale były one niezbyt liczne i konsultowane z kłodzkim przewoźnikiem, m.in. z powodu korzystania z należącego do niego dworca autobusowego w stolicy regionu. W okresie transformacji pojawiły się pierwsze prywatne, konkurencyjne firmy, ale niewielka skala przewozów nie stanowiła zagrożenia dla PKS-u Kłodzko. Komunikację miejską w Kłodzku zaczęła obsługiwać firma A-Vista, a busy pojawiły się w okolicach Nowej Rudy jako przedłużenie swoistego „zagłębia” tego typu przewoźników z Wałbrzycha<sup>6</sup>, obsługując m.in. relację Nowa Ruda–Radków przez Wambierzyce (utrzymała się do dziś). Zasadniczą zmianę przyniosło jednak wejście w ostatnich latach na ziemię kłodzką Przedsiębiorstwa

Tabela 3

Najważniejsze atrakcje turystyczne ziemi kłodzkiej położone poza miejscowościami oraz związane z nimi przystanki autobusowe		
Atrakcja turystyczna	Nazwa najbliższego przystanku wraz z odległością [w km]	Nazwa najdogodniejszego przystanku wraz z odległością [w km]
Błędne Skały (labirynt skalny)	Kudowa Zdrój, Błędne Skały (Karlów, Błędne Skały) [3,5]	Karlów [5,0]
Czarna Góra (szczyt)	Sienna (Czarna Góra) [3,0]	Stronie Śląskie, ul. Nadbrzeżna (Stronie Śląskie) [9,5]
Igliczna (sanktuarium, punkt widokowy)	Międzygórze, „Słowik” [2,0]	Międzygórze, Śnieżnik [2,5]
Jaskinia Niedźwiedzia	Sienna (Czarna Góra) [4,5]	Stronie Śląskie, Morawka [8,0]
Jaskinia Radochowska	Radochów, Jaskinia Radochowska (Radochów, jaskinia) [2,5]	Radochów, Jaskinia Radochowska (Radochów, jaskinia) [2,5]
Jaskinia Solna Jama	Różanka nż [2,5]	Domaszków, D.K. [5,5]
Jedlnik (punkt widokowy)	Poręba, II [5,5]	Długopole Zdrój [8,5]
Kopalnia uranu w Kletnie	Sienna (Czarna Góra) [2,5]	Stronie Śląskie, Morawka [8,0]
Ogród Bajek	Międzygórze, Śnieżnik [1,5]	Międzygórze, Śnieżnik [1,5]
Orlica (szczyt)	Zieleniec, AWF [2,0]	Zielone-Ludowe [6,0]
Pasterskie Skały	Idzików I, pętla [0,5]	Bystrzyca Kłodzka, D.A. [12,0]
Puszcza Śnieżnej Białki (rezerwat przyrody)	Bielice, pętla [3,5]	Stronie Śląskie, Morawka [15,0]
Przełęcz Spalona	Młoty, leśniczówka [3,0]	Bystrzyca Kłodzka, D.A. [9,5]
Skalne Grzyby	Wambierzyce, pl. NMP (Wambierzyce) [5,0]	Wambierzyce, pl. NMP (Wambierzyce) [5,0]
Szczeliniec Wielki (szczyt, labirynt skalny)	Karlów [1,0]	Radków [6,5]
Śnieżnik (szczyt)	Międzygórze, pętla [7,0]	Stronie Śląskie, Morawka [13,0]
Torfowisko pod Zieleńcem	Zieleniec [2,5]	Duszniki Zdrój, ZEM [9,0]
Trójmorski Wierch	Jodłów, sklep [4,5]	Międzyzlesie, rynek [13,0]
Wodospad Wilczki	Międzygórze, Śnieżnik [0,1]	Międzygórze, Śnieżnik [0,1]
Zamek Homole	Zielone-Ludowe [1,0]	Duszniki Zdrój, ZEM [3,5]
Zamek Karpień	Stary Gieraltów [4,0]	Lądek Zdrój, ul. M. Konopnickiej [4,5]
Zamek Szczerba	Różanka, skrzyż. [1,5]	Domaszków, D.K. [3,5]

Uwagi: Najdogodniejszy przystanek to taki, który co prawda jest zlokalizowany w nieco większej odległości niż ten najbliższy położony, ale jest od niego częściej obsługiwany przez autobusy, a jednocześnie istnieje dogodnie dojście od niego do analizowanej atrakcji turystycznej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [5, 10] oraz map turystycznych ziemi kłodzkiej. Wybór atrakcji na podstawie [11, 12, 13].

<sup>5</sup> Ruszał on z Kłodzka zbyt wcześnie, przez co nie było możliwości przesiadki z pociągu przybywającego z Wrocławia.

<sup>6</sup> Busy stały się w Wałbrzychu jedną z form przebranzowienia górników, którzy traciли pracę w związku z likwidacją nierentownych kopalń. Przez wiele lat pomiędzy przewoźnikami panowała bardzo drapieżna konkurencja, czego efektem był upadek tamtejszego PKS-u, a potem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

Wielobranżowego „Beskid”, które wprowadza swoje kursy na kolejnych popularnych – a tym samym dochodowych – trasach Dolnego Śląska (wcześniej m.in. Wrocław – Jawor – Złotoryja). Przewoźnik ten zaproponował zupełnie nowe połączenie – bezpośrednie kursy z Nowej Rudy<sup>7</sup> przez Kłodzko do Wrocławia. Do tej pory pasażerowie z Nowej Rudy musieli zawsze przesiadać się w Kłodzku lub Wałbrzychu, co wydłużało czas podróży. Do zalet tej oferty należy też niska cena i krótki czas przejazdu między Kłodzkiem a Wrocławiem, zbliżony (a czasem nawet krótszy) od kursów pospiesznych, pomimo zatrzymywania się na dużej części przystanków (m.in. wjazd do Niemczy). W okresie uruchomienia tej linii długi był czas jazdy koleją do stolicy województwa, co wynikało ze złego stanu torowiska między Kamieńcem Żabkowickim a Strzelinem, a następnie prowadzonych tam remontów (w późniejszym okresie wprowadzono drastyczne ograniczenie prędkości na odcinku tego szlaku między Strzelinem a Wrocławiem).

Połączenie „Beskidu” cechuje duża częstotliwość przez cały tydzień (taki sam rozkład w dni robocze i wolne) oraz rozłożenie kursów w ciągu całego dnia, także późno wieczorem. Pierwszy bus z Wrocławia, wyruszający wcześniej rano, pozwala na przesiadkę w Kłodzku na autobusy wyruszające w głąb ziemi kłodzkiej, co gwarantuje mu popularność wśród turystów górskich. Do wad nowej oferty należy za to pominięcie dworca autobusowego zarówno we Wrocławiu, jak i w Kłodzku. W tym drugim mieście jako główny przystanek wybrano ulicę Łużycką, położoną około 200 m od stacji kolejowej Kłodzko Miasto i 300 m od dworca PKS. Popularność tej linii (z czasem zamiast busów na niektórych kursach pojawiły się normalne autobusy) spowodowała, że PW „Beskid” uruchomiło kolejne. Najpierw prowadzącą ze Stronia Śląskiego przez Łądek-Zdrój, Trzebieszowice, Ołdrzychowice, Żelazno do Kłodzka, przy czym busy przejeżdżają nie tylko przez ulicę Łużycką i centrum miasta, ale docierają też do galerii handlowej „Twierdza” na zachodnim przedmieściu. Spełniają więc częściowo rolę komunikacji miejskiej (linia do Nowej Rudy również ma przystanek przy tym centrum handlowym). Wprowadzono także bezpośrednie kursy ze Stronia Śląskiego do Wrocławia, a w pozostałych przypadkach zaplanowano skomunikowanie w Kłodzku z linią z Nowej Rudy do stolicy Dolnego Śląska. Zapewne celowe jest to, że busy ze Stronia Śląskiego docierają do Kłodzka z reguły chwilę po odjeździe pociągu do Wrocławia, więc pasażerowie są niejako zmuszeni do skorzystania z oferty „Beskidu” w ramach dalszej podróży. W 2016 roku sieć połączeń tego przewoźnika wzbogaciła się o linię z Wrocławia do Polanicy, Dusznik i Kudowy-Zdroju. W efekcie na czterech głównych trasach wybiegających z Kłodzka PW „Beskid” zdobyło znaczący udział (por. tabela 2).

Silna konkurencja ze strony prywatnego przewoźnika zmusiła PKS Kłodzko do wycofania się z linii do Łądka-Zdroju i Stronia Śląskiego. Dawnej do tych miejscowości udawało się 20–30 par kursów, z czego obecnie utrzymano

około połowę (tabela 2), w tym większość tylko w dni nauki szkolnej. W dni robocze w wakacje z dworca PKS w Kłodzku do Łądka udaje się tylko osiem autobusów, do Stronia – sześć, a w dni wolne odpowiednio pięć i trzy. Są to w dużej części kursy pospieszne lub przyspieszone (też innych niż PKS Kłodzko przewoźników), stąd nie zatrzymują się na części przystanków w mniejszych miejscowościach w dolinie Białej Łądeckiej (zestaw przystanków dla poszczególnych kursów jest bardzo różny). Kursy szkolne z kolei udają się jeszcze za Stronie – do Bielicy lub Bolesławowa. Jednocześnie PW „Beskid” przez cały tydzień realizuje 14 par kursów. Można więc powiedzieć, że w wakacje i weekendy właśnie to przedsiębiorstwo opowiada za komunikację we wschodniej części ziemi kłodzkiej. Problemy pojawiają się jednak w okresie dużego natężenia ruchu turystycznego (np. pogodne dni w wakacje letnie lub wrześniowy Festiwal Filmów Górskich w Łądku-Zdroju). Wówczas busy „Beskidu” nie są w stanie zabrać wszystkich chętnych, a większe autobusy PKS-u Kłodzko popołudniu już się tu nie pojawiają. Niejednokrotnie zdarzyło się więc, że podróżni zostali na przystanku i musieli korzystać z autostopu. Konkurencja prywatnego przewoźnika spowodowała również sukcesywne wycofywanie się kłodzkiego PKS-u z obsługi trasy do Nowej Rudy poza kursami szkolnymi dotowanymi przez władze lokalne i kursem do Wałbrzycha (przejeżdżają tędy też dwie pary autobusów dalekobieżnych innych PKS-ów; tabela 2). Nie wiadomo, czy podobny proces będzie można obserwować na trasie do Kudowy-Zdroju, gdyż tam od kilkunastu już lat konkurują różni przewoźnicy i ciągle pojawiają się nowi (i to pomimo reaktywacji równoległej linii kolejowej).

PKS Kłodzko w ostatnich latach wydawał się nie doceniać roli turystów jako swoich klientów. Wyrazem tego było wspomniane wyżej ograniczanie kursów do turystycznych miejscowości i znikoma liczba połączeń przewidzianych specjalnie dla turystów. Jedynym wyjątkiem do 2015 roku były uruchamiane codziennie od początku czerwca do końca września trzech par autobusów z Kłodzka przez Polanicę-Zdrój, Wambierzyce, Radków do Karłowa, choć dziwi, że nie kursowały one już w maju. Dopiero w 2016 roku przewoźnik wprowadził więcej połączeń zmierzających do atrakcyjnych miejsc w Górach Stołowych. Poza wyżej wymienionymi (choć kursują teraz tylko w wakacje, dodatkowo jedna para we wrześniu) pojawiły się też autobusy łączące Kłodzko z Karłowem, ale przez Szczytną, Duszniki-Zdrój i Kudowę-Zdrój (dwie pary), a także skrócona relacja Kudowa-Zdrój–Karłów (osiem par). Kursują one od początku maja do końca czerwca w weekendy, a w wakacje codziennie<sup>8</sup>. Kursy wykorzystujące tzw. Drogę Stu Zakrętów przecinającą Góry Stołowe są dość równomiernie rozłożone w ciągu całego dnia, więc przewoźnicy polski i czeski (*cyklobusy* kursujące z Náchodu – por. [1]) nawzajem się uzupełniają.

<sup>8</sup> Dane z wyszukiwarki połączeń <http://www.e-podroznik.pl/> [5] nie są w pełni zgodne z rozkładem jazdy zamieszczonym na stronie [http://www.pks-klodzko.pl/index.php?side=internetowy\\_rozklad\\_jazdy](http://www.pks-klodzko.pl/index.php?side=internetowy_rozklad_jazdy) [6]. Według tego pierwszego źródła autobusy do Karłowa od strony Kudowy-Zdroju mają docierać aż do końca września (przy czym we wrześniu tylko w weekendy), a według drugiego – tylko do końca sierpnia.

<sup>7</sup> Busy zaczynają kurs w Nowej Rudzie–Drogosławiu, przejeżdżając przez całe miasto, co stanowi niewątpliwą zaletę oferty prywatnego przewoźnika.

## Podsumowanie i wnioski

Jak podkreślono w pierwszej części opracowania [1], ziemia kłodzka ze względu na swoje położenie odznacza się specyficzną dostępnością komunikacyjną. Pod względem dostępności zewnętrznej sytuację można ocenić jako dość dobrą (por. [1]), jednak dostępność wewnętrzna jest bardzo zróżnicowana. Ponieważ kolej obsługuje tylko główne osie komunikacyjne i największe miejscowości, bardziej peryferyjnie położone, ale też atrakcyjne z perspektywy turystyki części ziemi kłodzkiej silnie zależą od komunikacji autobusowej. I to właśnie w jej przypadku zauważalne są znaczne dysproporcje. Na głównych trasach konkurują ze sobą różni przewoźnicy, stąd zapewniona jest na nich teoretycznie duża częstotliwość, także w dni wolne od pracy. Miejscowości położone w oddaleniu od głównych tras obsługuje z reguły jedynie PKS Kłodzko, realizując czasem tylko dwa lub jeden kurs i to niejednokrotnie wyłącznie w dni nauki szkolnej. Wiele wsi w ogóle pozbawionych jest komunikacji publicznej. Oferta przewoźników autobusowych (w przeciwieństwie do kolejowych) nastawiona jest w przeważającej mierze na mieszkańców ziemi kłodzkiej i tylko w niewielkim stopniu próbuje wyjść naprzeciw potrzebom turystów. Trudno jest w dni wolne lub w wakacje dotrzeć do typowych punktów wyjścia na szlaki turystyczne, wiele atrakcji turystycznych jest w ogóle niedostępnych dla osób niezmotywowanych. Jedynie w Górach Stołowych zapewnione są autobusy docierające w ich najciekawsze partie, przy czym kursują wyłącznie w sezonie letnim.

Na ziemi kłodzkiej zauważalne są skutki konkurencji między przewoźnikami autobusowymi, co przekłada się na częstotliwość i takt kursowania oraz warunki podróży. Częste są sytuacje wzajemnego „podbierania” sobie pasażerów, co zauważalne jest w szczególności na trasie z Kłodzka do Stronia Śląskiego. Efektem tego jest wycofywanie się dotychczas dominującego w tej relacji PKS-u Kłodzko. Prywatni przewoźnicy są rzeczywiście tańsi, ale oferują z reguły tylko busy, które zarówno w godzinach szczytu, jak i w sezonie letnim nie zawsze są w stanie zabrać wszystkich chętnych. Problem pojawia się, gdy PKS likwiduje jadący chwilę za takim busem kurs autobusu, który stał się nieopłacalny. Może to być dotkliwie dla mieszkańców, ale także dla turystów, zwłaszcza jeśli ma miejsce wieczorem i brak jest już późniejszych kursów, które umożliwiłyby powrót do stałego lub czasowego (podczas urlopu) miejsca zamieszkania. Prywatni przewoźnicy nie obsługują mniejszych miejscowości, zwłaszcza tych położonych w górach. Można postawić pytanie, czy w przypadku upadku PKS-u Kłodzko (zakładając, że nie wytrzyma konkurencji z ich strony na głównych, dochodowych trasach) znajdzie się podmiot chętny kursować w peryferyjne części ziemi kłodzkiej. Jeśli nie, dostępność komunikacyjna tego terenu z perspektywy turystów jeszcze bardziej się pogorszy.

Ponieważ jednym z głównych problemów związanych z komunikacją autobusową na ziemi kłodzkiej jest konkurencja między lokalnym PKS-em a przewoźnikami prywatnymi, którzy próbują przejąć klientów na najbardziej popularnych trasach, warto nakreślić zasady ustalania rozkładów jazdy obo-

wiązujące po sąsiedzku – w Republice Czeskiej. Podobnie jak w Polsce przewozy są tam nadzorowane przez lokalny samorząd. Władze województw (czes. *krajów*) posiadają jednak rzeczywisty wpływ na ich kształtowanie. To one ustalają przebieg poszczególnych linii, częstotliwości, godziny kursowania, oczywiście w porozumieniu z przewoźnikami, którzy także – podobnie jak w naszym kraju – są bardzo zróżnicowani (od dużych przedsiębiorstw w rodzaju naszych PKS-ów po małe, nawet jednoosobowe firmy). Rozkłady są układane tak, by zapewnione były dogodne przesiadki między pojazdami i równomierna częstotliwość, dzięki czemu nie ma zjawiska „podbierania” sobie pasażerów. Zdarza się, że na jednej linii kursuje kilku przewoźników, pomiędzy których proporcjonalnie do przejechanych wozokilometrów dzielona jest dotacja. Poszczególne firmy mogą więc konkurować między sobą komfortem taboru, dodatkowym wyposażeniem i obsługą pasażerów. Wyrazem centralnej polityki transportowej prowadzonej w ramach województw są też jednolite taryfy, co pozwala na wprowadzanie wspólnych biletów ważnych w całym województwie (umożliwiających przesiadki, także między różnymi przewoźnikami, w tym na kolej). W zasadzie w całej Republice Czeskiej jednolita jest też forma rozkładów, na których wyszczególnione są wszystkie przystanki, dzięki czemu pasażer dokładnie zna trasę przejazdu każdego kursu (jest to szczególnie ważne na obszarach górskich, gdzie trasy autobusów są dość skomplikowane). Wprowadzenie części z tych rozwiązań w Polsce być może wspomogłoby większe, państwowe lub samorządowe przedsiębiorstwa komunikacyjne, które ze względów organizacyjnych nie zawsze są w stanie konkurować z firmami prywatnymi. Byłoby też korzystne dla pasażerów ze względu na lepsze planowanie rozkładów oraz zapewnienie gwarantowanych przesiadek i bardziej przejrzystej informacji pasażerskiej.

## Literatura

1. Kołodziejczyk K., *Zmiany dostępności komunikacyjnej ziemi kłodzkiej wobec jej funkcji turystycznych – wybrane zagadnienia*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2017, nr 4.
2. Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., *Geografia turystyki Polski*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002.
3. Lijewski T., Lenk J., Piotrowska H., *Rozwój komunikacji kolejowej i autobusowej w Polsce w okresie 1946–1965*, „Dokumentacja Geograficzna”, 1967, z. 5.
4. *Schematyczna mapa sieci autobusowej woj. wrocławskiego*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1968 (załącznik do *Rozkładu jazdy autobusów 1968/69*).
5. <http://www.e-podroznik.pl/> [14.11.2016].
6. [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].
7. Kołodziejczyk K., *Dostępność komunikacyjna szlaków turystycznych w Sudetach i na Przedgórzu Sudeckim*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2012, nr 3.
8. Kołodziejczyk K., *Dostępność komunikacyjna gminy Głucholazy w perspektywie jej funkcji turystycznych*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2013, nr 2.
9. <http://rozklad-pkp.pl/> [14.11.2016, 22.12.2016]
10. <https://mapy.cz/> [14.11.2016]
11. Czerwiński J., *Dolny Śląsk: przewodnik*, EKO-GRAF, Wrocław 2009.
12. *Dolny Śląsk, Śląsk Opolski: atlas*, EKO-GRAF, Wrocław 2005.
13. Myszkowska B., *Sudety*, Hachette Livre Polska, Warszawa 2007.