

KRZYSZTOF KOŁODZIEJCZYK

mgr, Zakład Geografii Regionalnej
i Turystyki, Uniwersytet Wrocławski,
pl. Uniwersytecki 1, 50-137
Wrocław, tel. 509 311 435,
krzysztof.kolodziejczyk@uni.wroc.pl

DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA GMINY GŁUCHOŁAZY W PERSPEKTYWIE JEJ FUNKCJI TURYSTYCZNYCH¹

Streszczenie. W artykule przeanalizowano z punktu widzenia turysty dostępność komunikacyjną leżącej w południowo-zachodniej części województwa opolskiego gminy Głucholazy, biorąc pod uwagę zarówno dostępność zewnętrzną (możliwość dojazdu spoza badanego obszaru), jak i wewnętrzną (połączenia w jego obrębie). Całość rozpatrywano w perspektywie planowanego rozwoju funkcji turystycznych i uzdrowskich gminy. Wzięto pod uwagę sieć drogową i kolejową, które na terenie gminy Głucholazy są dosyć gęste, przy czym w przeciwieństwie do dróg kołowych wykorzystanie w ruchu pasażerskim linii kolejowych ma niewielkie znaczenie dla ruchu turystycznego. W północnej części badanego obszaru znajdują się tylko dwie stacje obsługiwane przez Przewozy Regionalne, natomiast przez południową część, w tym miasto Głucholazy, odbywa się czeski tranzyt pasażerski, przy czym – co najistotniejsze – pomiędzy tymi dwoma trasami nie kursują obecnie żadne inne pociągi pasażerskie. Ponadto czeskie składy ze względów prawnych nie mogą zatrzymywać się w centrum Głucholaz, wymiana pasażerska dopuszczona jest tylko na odległej od centrum miasta głównej stacji węzłowej. Połączenia autobusowe są w porównaniu z koleją korzystniejsze i pokrywają się z głównymi kierunkami przemieszczeń turystów, jednak i tu zauważalne są problemy. W zasadzie brak dalekobieżnych połączeń z centralną częścią kraju, co wymusza liczne przesiadki, dość dobre połączenia zewnętrzne gmina posiada tylko z Nysą, Prudnikiem, Opolem i Wrocławiem. Oferta połączeń wewnątrz gminy jest dużo lepsza w części południowej i wzdłuż głównych dróg, a dużo gorsza w przypadku szeregu wsi na północy regionu. Niekorzystne są też ograniczenia w kursowaniu autobusów w okresie ferii i wakacji – głównego sezonu turystycznego – oraz wczesne godziny odjazdów ostatnich kursów w weekendy.

Słowa kluczowe: dostępność komunikacyjna, turystyka, gmina Głucholazy

Wprowadzenie

Transport ma zasadnicze znaczenie w zaspokajaniu potrzeb związanych z uprawianiem turystyki [1]. Na dostępność komunikacyjną danego obszaru turystycznego składają się dwa czynniki. Po pierwsze możliwość dotarcia turysty z miejsca jego stałego zamieszkania do celu jego wyjazdu (dostępność zewnętrzna), a po drugie – sieć połączeń komunikacyjnych umożliwiająca jego poruszanie się po zwiedzonym regionie turystycznym (dostępność wewnętrzna). O dostępności komunikacyjnej świadczy infrastruktura komunikacyjna² (czyli m.in. drogi, linie kolejowe, dworce i przystanki, parkingi, stacje benzynowe) oraz sieć różnego rodzaju połączeń

wewnątrz i na zewnątrz obszaru recepcji turystycznej [2]. Wewnątrz krajowy ruch turystyczny korzysta obecnie głównie z trzech środków transportu: samochodów, kolei i autobusów [3], w przypadku dwóch ostatnich w znacznym stopniu w ramach sieci ogólnodostępnych połączeń odbywających się regularnie według rozkładu jazdy. Tych trzech sfer dotyczą więc przedstawione w niniejszym artykule uwarunkowania turystycznej dostępności gminy Głucholazy. Trzeba jednak pamiętać, że w regularnych przejazdach środkami transportu publicznego turyści stanowią zwykle tylko dodatkową grupę odbiorców usług względem stałych mieszkańców regionu.

Leżąca w południowo-zachodniej części województwa opolskiego, w powiecie nyskim, gmina Głucholazy o powierzchni 16 807 ha [4] obejmuje swoim zasięgiem jedyny na terenie województwa obszar górski – graniczne pasmo Gór Opawskich, po czeskiej stronie określane mianem Zlatohorské vrchoviny – co szczególnie predestynuje ją do rozwoju turystyki. Chociaż największą rolę wydają się tu odgrywać walory wypoczynkowe środowiska górskiego, duże znaczenie dla dalszego rozwoju turystyki mogą mieć również walory krajoznawcze. W ramach Gór Opawskich na analizowanym obszarze znajduje się na zachodzie niższy masyw Góry Parkowej i na wschodzie wyższy masyw Biskupiej Kopy, najwyższej kulminacji całego pasma (889 m n.p.m.). U podnóża pierwszego masywu leży miasto Głucholazy, ośrodek przemysłowy, ale jednocześnie wczasowy, pretendujący do miana uzdrowiska, a u stóp drugiego masywu – główne ośrodki wczasowe gminy, czyli Jarnołtówek i Pokrzywna. Niewielkie obszarowo Góry Opawskie cieszą się dużą frekwencją turystyczną dzięki swojemu położeniu, są bowiem najbliższymi górami dla mieszkańców Opola, Nysy i Kędzierzyna-Koźła [3], są też najlepiej dostępną częścią Sudetów dla turystów z Górnego Śląska. Ze względu na wysokie walory krajoznawcze, przyrodnicze, zwłaszcza cenne zbiorowiska leśne, oraz wypoczynkowe, w tym klimatyczne, Góry Opawskie objęto ochroną w postaci parku krajoznawczego. Gmina Głucholazy jest przestrzennie zróżnicowana pod względem rodzaju walorów krajoznawczych. W części jej obszaru obejmującym Góry Opawskie dominują walory przyrodnicze, natomiast na Przedgórzu Paczkowskim i Płaskowyżu Głubczyckim oraz w rozdzielającej je dolinie Białej Głucholaskiej przeważają walory kulturowe, zwykle mało znane, których potencjał nie jest odpowiednio wyko-

¹ © Transport Miejski i Regionalny, 2013.

² Baza komunikacyjna to jeden z czterech – obok bazy noclegowej, żywieniowej i towarzyszącej – elementów bazy turystycznej (zamiast pojęcia „baza” często używa się określeń „infrastruktura” lub „zagospodarowanie”).

rzystywany, z wyjątkiem mających większe znaczenie zabytków Głuchołaz. Zgodnie z dokumentami planistycznymi [5, 6] rozwój turystyki, a w jej ramach funkcji uzdrowiskowych, ma być jednym z najważniejszych celów rozwoju całej gminy. Zgodnie ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Głuchołazy” [5] „celem generalnym jest ożywienie gospodarcze i zapewnienie zrównoważonego rozwoju gminy w oparciu o dynamiczny rozwój usług i turystyki oraz przewidziane do reaktywacji Uzdrowisko Głuchołazy [...]”. Choć Głuchołazy od ostatniej wojny nie funkcjonują jako uzdrowisko statutowe, to jednak nadal zachowana została tu uzdrowiskowa struktura zabudowy w postaci dawnych obiektów sanatoryjnych, z których prawie wszystkie znajdują się w tzw. uzdrowiskowej (zdrowej) części miasta. Biorąc pod uwagę dawne i współczesne tradycje lecznicze w regionie, we wspomnianym studium [5] wskazuje się, aby starać się o możliwie szybkie przywrócenie Głuchołazom statusu uzdrowiska i nadanie podobnej roli Jarnołtówkowi.

Obszar gminy Głuchołazy poprzecinany jest relatywnie gęstą siecią dróg asfaltowych i tras kolejowych (rys. 1). Pod względem przewozów pasażerskich transport kolejowy ma jednak z różnych przyczyn bardzo ograniczone znaczenie, podstawową rolę pełni transport autobusowy.

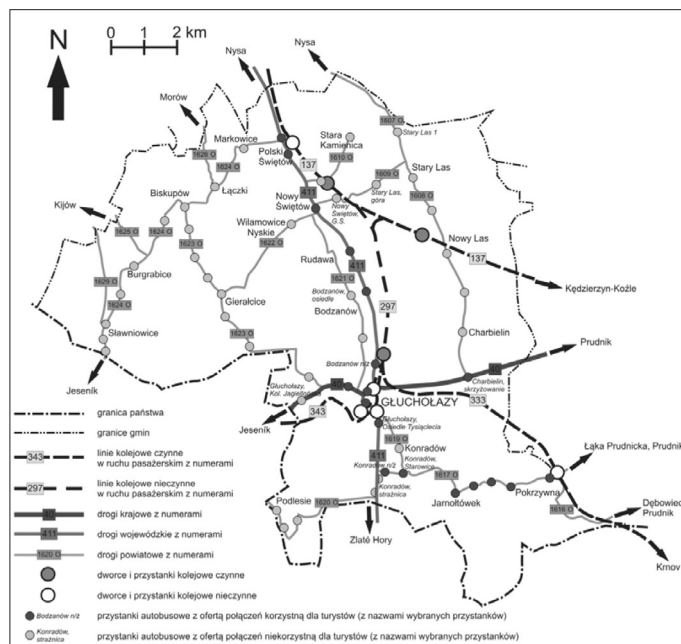
Infrastruktura kolejowa i jej wykorzystanie w ruchu pasażerskim

Przez gminę Głuchołazy przebiegają następujące linie kolejowe (rys. 1) [5]:

- linia znaczenia krajowego nr 137 relacji Katowice – Kędzierzyn-Koźle – Nowy Świątów – Nysa – Kamieniec Żąbkowski – Legnica,
- linia znaczenia miejscowego nr 297 zapewniająca lokalne powiązanie międzynarodowe relacji Nowy Świątów – Głuchołazy – Głuchołazy Zdrój,
- linia znaczenia miejscowego nr 333 zapewniająca lokalne powiązanie międzynarodowe relacji Głuchołazy – Pokrzywna – granica państwa (– Jindřichov ve Slezsku – Krnov),
- linia znaczenia miejscowego nr 343 zapewniająca lokalne powiązanie międzynarodowe relacji Głuchołazy – granica państwa (– Mikulovice – Jeseník) (fot. 1).

Wszystkie wymienione trasy mają w przyszłości ulec modernizacji [5]. Z Nowego Świątowa prowadziła też kiedyś linia do Sławniowic przez Gierałcice, służąca głównie do transportu wapienia wydobywanego w tamtejszych kamieniołomach. Prowadzono na niej także ruch pasażerski, ostatecznie wstrzymany w 1980 roku. Później odbywał się tylko transport towarowy, natomiast w okresie transformacji linię ostatecznie zlikwidowano. Na terenie gminy znajduje się 8 pasażerskich dworców i przystanków kolejowych (rys. 1): Głuchołazy, Głuchołazy Zdrój, Głuchołazy Miasto, przystanek w centrum Głuchołaz na linii nr 343 (przy ul. Powstańców Śląskich), Pokrzywna, Nowy Świątów, Polski Świątów, Nowy Las, z czego obecnie czynne w ruchu pasażerskim są jedynie trzy: Głuchołazy, obsłu-

giwane wyłącznie przez czeskiego przewoźnika (przez teren gminy liniami nr 343 i 333 przebiega czeski tranzyt kolejowy na trasie Jeseník – Krnov), oraz Nowy Świątów (fot. 2) i Nowy Las, obsługiwane przez Przewozy Regionalne, wszystkie znacznie oddalone od miejscowości i pozbawione korzystnych połączeń autobusowych.



Rys. 1. Baza komunikacyjna gminy Głuchołazy wraz z uwzględnieniem użytkowania linii kolejowych w ruchu pasażerskim i oferty połączeń autobusowych (klasyfikację przystanków autobusowych w zależności od oferty połączeń omówiono w tekście)

Źródło: opracowanie własne



Fot. 1. Transgraniczna linia kolejowa do czeskich Mikulovic przebiega przez środek zdrowej części Głuchołaz, brak tu jednak przystanku, a ponieważ strona polska uniemożliwia wykorzystywanie pobliskiego przystanku przy ul. Powstańców Śląskich, przejeżdżające tędy czeskie pociągi zatrzymują się tylko na peryferiach położonej głównej stacji Głuchołazy



Fot. 2. Dworzec w Nowym Świątowie miał kiedyś charakter dwustronny z peronem obsługującym główną linię Nysa – Kędzierzyn-Koźle (a) i położonym po drugiej stronie budynku stacyjnego, od dłuższego czasu nieczynnym peronem dla tras w kierunku Głuchołaz i Sławniowic (b). W końcowym okresie kursowania pociągów pasażerskich w stronę Głuchołaz korzystały one z peronu przy głównej linii

Przebieg linii kolejowej nr 297 umożliwiał bezpośrednie połączenia Głuchołaz z Nowym Świętówem i Nysą, skąd możliwe były dalsze połączenia w kierunku Katowic przez Kędzierzyn-Koźle, Opola, Wrocławia przez Brzeg oraz Kamieńca Ząbkowickiego (ten ostatni kierunek obecnie również nie funkcjonuje). Niestety ruch pasażerski na linii Nowy Świętów – Głuchołazy został kilka lat temu zawieszony. Jego ewentualne ponowne uruchomienie miało być rozpatrywane przy wprowadzaniu autobusów szynowych, jednak do dziś to nie nastąpiło. Chociaż w ostatnich latach funkcjonowania na trasie tej kursowało tylko kilka par pociągów osobowych (w ostatnim roku dwie pary), zawieszenie przewozów pasażerskich pogorszyło dostępność gminy, zwłaszcza dla osób starszych, czyli potencjalnych klientów głuchołaskiego uzdrowiska, które preferują transport kolejowy. Trzeba ponadto podkreślić, że linia nr 297 docierała do zdrojowej dzielnicy Głuchołaz, gdzie skupia się baza noclegowa i przyszele obiekty lecznicze, natomiast najbliższe tej części miasta przystanki autobusowe znajdują się już w większej odległości (ponad 800 m), a główny przystanek dworcowy³ zlokalizowany jest przy ulicy Kardynała S. Wyszyńskiego w odległości około 1,5 kilometra od części zdrojowej. Po zawieszeniu przewozów infrastruktura na stacji Głuchołazy Zdrój została całkowicie rozebrana, zachowano ją jednak na stacji Głuchołazy Miasto (fot. 3). Inne nieczynne przystanki również zostały pozbawione infrastruktury, natomiast wygląd budynków dworcowych w Nowym Świętowie jest bardzo zły, ograniczona jest tam też możliwość schronienia się w czasie oczekiwania na pociąg. Niepokojący jest zapis w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Głuchołazy” [5] mówiący, że „dopuszcza się wykorzystanie nieczynnej linii kolejowej na przeprowadzenie drogi krajowej i wojewódzkiej”, jednak patrząc na przebieg obecnie nieużytkowanych tras (jedynie odcinek linii nr 297 od głównej stacji Głuchołazy do Głuchołaz Zdroju, gdyż jej pozostały fragment okazjonalnie eksploatowany jest w ruchu towarowym), nie wiadomo na czym to wykorzystanie miałyby polegać.

Po zawieszeniu przewozów pasażerskich na linii nr 297 relacji Nowy Świętów – Głuchołazy – Głuchołazy Zdrój jedyną trasą czynną w ruchu pasażerskim i powiązaną z resztą polskiej sieci jest linia nr 137 relacji Katowice – Nysa – Legnica, z dwiema stacjami na terenie gminy w Nowym Świętowie i Nowym Lesie (ryc. 1). W dni robocze kursuje tędy siedem par (w weekendy pięć par) pociągów w relacji Nysa – Kędzierzyn-Koźle, przy czym dwie pary w wydłużonej relacji Brzeg – Nysa – Kędzierzyn-Koźle [7], jednak z racji peryferyjnego położenia stacji nie mają one znaczenia turystycznego. Obie stacje posiadają nieliczne i nieskomunikowane



Fot. 3.
Nieczynny przystanek kolejowy Głuchołazy Miasto

wane z pociągami połączenia autobusowe z okolicą (tylko w dni robocze lub – co gorsze – w dni nauki szkolnej). Ponadto w Nowym Lesie przystanek autobusowy jest położony w dużej odległości względem stacji. Natomiast na trasie z Mikulovic przez Głuchołazy (zmiana kierunku) do Jindřichova odbywa się wspomniany czeski tranzyt osobowy. Przez Głuchołazy tranzyt odbywa się tzw. linią czeską (nr 343), niezależną, położoną wyżej niż nieużytkowana dziś tzw. linia polska (nr 297) kończąca się ślepo w zdrojowej części miasta. Głuchołazy posiadają więc kilka dziennie połączeń pasażerskich z czeską siecią kolejową, natomiast żadnych z polską. Jedyny wyjątek stanowiły kilka lat temu uruchamiane tylko podczas niektórych sezonów turystycznych, kursujące w weekendy dwie pary pociągów z Opola do Jesenika lub Ostrużnej. Przez większość okresu powojennego wymiana pasażerów w Głuchołazach w ramach czeskiego tranzytu nie była możliwa, gdyż nie uruchomiono tu kolejowego przejścia granicznego dla ruchu pasażerskiego. Obecnie pociągi zatrzymują się na położonej na peryferiach miasta głównej stacji Głuchołazy⁴, przy czym nawet doprowadzenie do obecnej sytuacji zajęło wiele lat. W Głuchołazach, w pobliżu centrum miasta, na trasie czeskiej znajduje się jeszcze przystanek, który nie jest jednak użytkowany od czasu II wojny światowej, następny położony jest w Pokrzywnej. Koleje czeskie były od dłuższego czasu zainteresowane wprowadzeniem wymiany pasażerskiej po polskiej stronie granicy, jednak cały czas pojawiały się przeszkody formalne ze strony Polskich Kolei Państwowych. Również obecnie zatrzymywaniu się czeskich pociągów na przystankach w centrum Głuchołaz i w Pokrzywnej przeciwstawia się strona polska, powołując się na anachroniczną umowę z 1948 roku, która dopuszcza jedynie tranzyt bez zatrzymania się na przystankach i w znacznym stopniu utrudnia wszelkie próby poprawy oferty przewozowej. W ostatnim czasie pojawiły się nawet plany likwidacji czeskich połączeń ze względu na wysokie opłaty, jakich życzą sobie Polskie Linie Kolejowe od czeskiego przewoźnika (České dráhy) za użytkowanie niereмонтowanego torowiska, na którym obowiązuje wiele ograniczeń prędkości. Do tej pory przejawem tego jest ograniczenie liczby kursów. Czeskie pociągi do grudnia 2012 roku kursowały w liczbie około 6–7 par w relacji z Šumperka lub Jesenika do Krnova lub nawet Ostrawy i były to w większości kursy przyspieszone. Od nowego rozkładu są to tylko

³ Funkcjonujące w tabelach rozkładów autobusów określenie „przystanek dworcowy” nie jest adekwatne, gdyż obiekt ten pozbawiony jest poczekalni i kas, więc powinien być określany tylko „przystankiem”. Jedynym schronieniem dla oczekujących pasażerów jest wiatka przy przystanku busów, a toaleta od dawna jest nieczynna. Dawnej odpowiedniej zabezpieczeniu infrastrukturalne zapewniała położona po sąsiedzku stacja kolejowa Głuchołazy Miasto, jednak wraz z zawieszeniem ruchu pociągów do Głuchołaz Zdroju budynek zamknięto. Pamiętając o powyższym zastrzeżeniu, w artykule wykorzystywane będzie jednak określenie „przystanek dworcowy” dla odróżnienia od innych przystanków na obszarze miasta.

⁴ Stacja ta położona jest nawet poza granicami administracyjnymi miasta Głuchołazy, na terenie wsi Bodzanów.

cztery pary pociągów osobowych relacji Jeseník – Krnov, przy czym pierwszy poranny kurs do Krnova i ostatni wieczorny kurs w przeciwnym kierunku wydłużone są z/do Lipovej-lázně [7, 8]. W Jeseníku i Krnovie pociągi zwykle są skomunikowane ze składami udającymi się w dalszych kierunkach.

W Urzędzie Miejskim w Głuchołazach 27 sierpnia 2012 roku odbyła się konferencja na temat utrzymania czeskich połączeń kolejowych przez gminę Głuchołazy. Uczestniczyli w niej m.in. posłowie polscy i czescy, marszałek województwa opolskiego, burmistrz Głuchołaz, radni Rady Miejskiej w Głuchołazach oraz przedstawiciele samorządu z Prudnika, Ambasady Czeskiej w Warszawie, ministerstw odpowiadających za kolej, jak również reprezentanci przewoźników kolejowych, zarówno ze strony polskiej, jak i czeskiej. Postanowiono, że należy przekonać polskie Ministerstwo Transportu do zmian w umowie z 1948 roku. Miało to nastąpić już do końca października 2012 roku, jednak zgodnie z wiedzą autora do dziś nie poczyniono w tym względzie postępów. Ustalono też, że linia powinna być obsługiwana przez autobusy szynowe bardziej ekonomiczne od dotychczas kursujących składów, dopuszcza się wykonywanie usług przez innego przewoźnika niż České dráhy. Władze województwa opolskiego, ołomunieckiego i ostrawskiego muszą porozumieć się w sprawie pokrywania strat przewoźnika wynikających z obsługi tego odcinka. Obniżenie opłat za użytkowanie torowiska mogłoby nastąpić dzięki jego udostępnieniu dla ruchu towarowego, obecnie w ogóle nieprowadzonego, priorytetem ma być jednak ruch pasażerski. Podczas konferencji zwrócono oczywiście uwagę na potrzebę remontu trasy i uruchomienia przystanków w centrum Głuchołaz i w Pokrzywniej, które mogą mieć niebagatelne znaczenie dla rozwoju turystyki, zapewniając dojazd, głównie dla czeskich turystów, w centralną część polskich Gór Opawskich [9].

Aktualnie żadne szlaki turystyczne czy drogowaskazy nie doprowadzają do bardzo odległej od centrum stacji Głuchołazy, na której jako jedynej zatrzymują się czeskie pociągi. Wyznaczenie tam szlaku być może zachęciłoby turystów polskich do korzystania z czeskich połączeń (gdyż na stację nie jest łatwo trafić, nie docierają tam też żadne autobusy), a turystów czeskich – do zwiedzenia Głuchołaz i polskiej strony Gór Opawskich [10]. Na koniec warto wspomnieć o lokalnej czeskiej linii kolejowej Mikulovice – Zlaté Hory, która prowadzi częściowo wzdłuż południowo-zachodniej granicy gminy (pokrywa się ona na tym odcinku z granicą państwa). Po wejściu Polski i Republiki Czeskiej do strefy Schengen kursujące tą trasą kilka razy każdego dnia autobusy szynowe mogą stanowić alternatywę dla mieszkańców Podlesia, obsługiwanego tylko w dni robocze czterema kursami autobusów z Głuchołaz. Dotyczy to głównie Gęstwiny, kolonii Podlesia, gdyż tamtejszy most nad graniczną rzeką Olešnice znajduje się w pobliżu przystanku kolejowego Ondřejovice-zastávka.

Infrastruktura drogowa w gminie Głuchołazy

Pod względem długości dróg publicznych o nawierzchni utwardzonej gmina Głuchołazy nieznacznie wyróżnia się na tle województwa opolskiego. Wskaźnik mówiący o długości

tego rodzaju dróg na 100 km² powierzchni stanowi 108,2% analogicznego wskaźnika obliczonego dla całego województwa [4]. Gęsta sieć dróg asfaltowych pozwala dotrzeć do każdej miejscowości w gminie. Na terenie gminy Głuchołazy najważniejszymi elementami układu drogowego są (rys. 1):

- droga krajowa nr 40 Pyskowice – Kędzierzyn-Koźle – Głogówek – Prudnik – Głuchołazy (granica państwa), biegnąca równoleżnikowo u północnego podnóża Gór Opawskich i dalej po czeskiej stronie granicy w kierunku Mikulovic i Jeseníka wzdłuż doliny rzeki Bělá (po polskiej stronie zwanej Białą Głuchołaską); planowana jest budowa północnej obwodnicy Głuchołaz w ciągu tej drogi [5];
- droga wojewódzka nr 411 Nysa – Głuchołazy – Konradów (granica państwa), biegnąca południkowo w większości wzdłuż doliny Białej Głuchołaskiej, a na południu wykorzystująca obniżenie w obrębie Gór Opawskich pomiędzy masywem Góry Parkowej na zachodzie i masywem Biskupiej Kopy na wschodzie; jej przedłużenie na terytorium Republiki Czeskiej wiedzie do Złatych Hor; w przyszłości planowane jest poprowadzenie także tej trasy obwodnicą po wschodniej stronie Głuchołaz [5];

Obie wyżej wymienione drogi są dobrze utrzymane i oznakowane. Pozostałe drogi to [5]:

- drogi powiatowe o nawierzchni asfaltowej łączące miasto Głuchołazy z 17 sołectwami, o łącznej długości 70,25 kilometra, będące w gestii Zarządu Dróg Powiatowych w Nysie (tab. 1);
- drogi gminne o łącznym kilometrażu 35,3 km, posiadające nawierzchnię asfaltową⁵.

Tabela 1

Wykaz dróg powiatowych na terenie gminy Głuchołazy		
Numer drogi	Relacja	Długość drogi na terenie gminy (km)
1607 0	Nysa – Stary Las	4,12
1608 0	Stary Las – Nowy Las – Charbielín	7,73
1609 0	Nowy Świątów – Stary Las	3,87
1610 0	Nowy Świątów – Sucha Kamienica	2,16
1616 0	Prudnik – Pokrzywna	2,76
1617 0	Łąka Prudnicka – Pokrzywna – Konradów (Starowice)	7,01
1618 0	Łąka Prudnicka – Pokrzywna	0,09
1619 0	Głuchołazy – Konradów	2,85
1620 0	Konradów (Starowice) – Podlesie	4,48
1621 0	Nowy Świątów – Rudawa – Bodzanów – Głuchołazy	5,48
1622 0	Nowy Świątów – Gieraltice	4,51
1623 0	Biskupów – Gieraltice – Głuchołazy	8,22
1624 0	Polski Świątów – Łączki – Biskupów – Stawniowice (granica)	11,30
1625 0	Burgrabice – Jarnoltów	1,46
1626 0	Morów – Łączki	1,55
1629 0	Kijów – Stawniowice	2,66
Razem		70,25

Źródło: [5]

⁵ Relatywne wydatki budżetu gminy na transport i łączność w ostatnich latach systematycznie rosły (2008 r. – 8,4%, 2009 r. – 9,7%, 2010 r. – 12%) [4].

Dwa dawne drogowe przejścia graniczne z Republiką Czeską (Głuchołazy/Mikulovice i Konradów/Zlaté Hory) zapewniają dostęp do gminy od południa, przy czym po wejściu Polski i Republiki Czeskiej do strefy Schengen można wykorzystywać także inne drogi przecinające granicę (od zachodu: Sławniowice/Velké Kunčice, Gierałcice/Kolnovice-Vysutá, Podlesie/Ondřejovice-Salisov). Najistotniejsze znaczenie dla ruchu turystycznego ma droga powiatowa nr 1617 biegnąca z Konradowa przez Jarnołtówek i Pokrzywną do Łąki Prudnickiej, czyli przez obszar Parku Krajobrazowego Góry Opawskie. Łączy się ona z drogą nr 1619 z Głuchołaz do Konradowa, której rola jest ograniczona na korzyść biegnącej równolegle drogi wojewódzkiej nr 411, przy której pierwsza ze wspomnianych tras się zaczyna. Zgodnie z dokumentami planistycznymi [5] planowana jest budowa nowego odcinka drogi nr 1617 omijającego od północy najważniejsze turystycznie miejscowości gminy, czyli Jarnołtówek i Pokrzywną, oraz wąski, przełomowy odcinek doliny Złotego Potoku. Nowa trasa miałaby prowadzić także przez teren parku krajobrazowego, lecz przez obszary o mniejszych walorach przyrodniczych i turystycznych. Pozostałe drogi powiatowe mają mniejsze znaczenie turystyczne, choć wyróżniają się wśród nich: droga nr 1620 prowadząca z Konradowa do Podlesia, ze spektakularnymi widokami na czeską część Gór Opawskich (Zlatohorská vrchovina), zwłaszcza najwyższy ich fragment z kulminacją Příčného vrchu (975 m n.p.m.), oraz droga nr 1624, wiodąca od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 411 na północ od Polskiego Świętowa przez Łączki, Biskupów i Burgrabice w pagórkowatym krajobrazie Przedgórze Paczkowskiego do Sławniowic, gdzie w ramach strefy Schengen możliwy jest przejazd na czeską stronę granicy. Znacznymi walorami widokowymi wyróżnia się także pętla Głuchołazy – Charbielin – Nowy Las – Stary Las – Nowy Świętów – Gierałcice – Głuchołazy (wiodąca kolejno drogami nr 40, 1608, 1609, 1622, 1623) przecinająca wszystkie trzy pozagórskie regiony fizycznogeograficzne gminy: Płaskowiz Głubczycki, dolinę Białej Głuchołaskiej i Przedgórze Paczkowskie. Poważnym mankamentem jest zły stan nawierzchni części dróg powiatowych i gminnych, z występującymi ubytkami w nawierzchni i często brakiem bezpiecznego pobocza, co ma większe znaczenie raczej dla lokalnej społeczności, gdyż ze względu na odległości szosy te są tylko w małym stopniu wykorzystywane przez turystykę pieszą. Z drugiej jednak strony mały ruch samochodowy predestynuje je do rozwoju turystyki rowerowej, czemu dodatkowo sprzyjają relatywnie dobrze utrzymane drogi gruntowe. W efekcie w północnej części gminy, która cechuje się raczej niewielkimi deniwelacjami, ale nadal urozmaiconą rzeźbą terenu, turyści rowerowi mają wiele możliwości planowania interesujących krajobrazowo wycieczek. Na obszarze tym wyznakowano kilka szlaków rowerowych, w tym odcinki tras długodystansowych, jednak nie wykorzystują one całego potencjału okolicy. Problemem jest także zły stan ich oznakowania – znaki w postaci metalowych tabliczek (z serii R-1, R-2 i R-3) są notorycznie niszczone, nie prowadzona jest konserwacja oznakowania, w efekcie

nie pełni ono we właściwy sposób funkcji prowadzenia turysty (dotyczy to nawet międzynarodowego szlaku EuroVelo R9) [11].

Na terenie gminy Głuchołazy znajdują się tylko trzy stacje benzynowe, wszystkie zlokalizowane w Głuchołazach – dwie całodobowe przy ulicy Grunwaldzkiej, którą prowadzi droga wojewódzka nr 411 w kierunku Nysy, oraz jedna przy ulicy Generała W. Andersa na terenach fabrycznych w południowo-zachodniej części miasta. Uzupełnia je stacja LPG w pobliżu ulicy Grunwaldzkiej. Brak jest stacji benzynowych na terenach wiejskich. Niedostateczna jest także liczba stacji obsługi, jak również parkingów, które są niezbędne z racji lokalnie znacznego ruchu turystycznego. W samym mieście Głuchołazy znajduje się kilka dużych, ogólnodostępnych parkingów, jednak ich lokalizacja wynika głównie z potrzeb mieszkańców i nie wiąże się zasadniczo z miejscami odwiedzanymi przez turystów (położone poza centrum, na osiedlach mieszkaniowych, koło cmentarza komunalnego). Zarówno w historycznym centrum, jak i w zdrojowej części miasta, znajdują się tylko miejsca parkingowe w ciągach ulic, co nie zawsze jest wystarczające, ponadto zaburza walory estetyczne tych zabytkowych zespołów urbanistycznych. W centrum miasta w obrębie historycznych murów miejskich (oraz na kilku obszarach poza nimi) wprowadzono „w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych” strefę płatnego parkowania [12], która nie obowiązuje jednak w sobotnie popołudnia i w niedziele, czyli ma tylko ograniczone znaczenie dla turystów samochodowych odwiedzających Głuchołazy głównie w weekendy. Strefą płatnego parkowania nie objęto zdrojowego fragmentu miasta. W północnej części gminy w ogóle brak jest zorganizowanych miejsc parkingowych, co nie stanowi jednak znaczącego problemu z racji na razie niewielkiego na tym obszarze ruchu turystycznego, natomiast wyraźny niedobór parkingów zauważalny jest w jej południowej części, gdzie ruch turystyczny wyraźnie się koncentruje. Dwa ogólnodostępne parkingi o nawierzchni gruntowej znajdują się w Pokrzywnej, w punktach wyjścia na szlaki turystyczne – jeden w pobliżu zalewu na Złotym Potoku, drugi u ujścia Bystrego Potoku do Złotego Potoku, jednak w letnie weekendy jest to oferta niewystarczająca, a samochody turystów stoją zaparkowane wzdłuż dróg powiatowych czy nawet na drogach leśnych. W Jarnołtóweku jedyne większe parkingi znajdują się na terenach ośrodków wypoczynkowych „Leśnik” i „Ziemowit”, latem są one intensywnie wykorzystywane, łącznie z zajmowaniem trawników, co niekorzystnie wpływa na warunki pobytu osób wypoczywających w tych obiektach. Niezbędne jest stworzenie przynajmniej po jednym nowym parkingu w Pokrzywnej i Jarnołtóweku w okolicy miejsc wyjścia na szlaki wiodące na Biskupią Kopę. Powinny one mieć nawierzchnię uniemożliwiającą przedostawanie się zanieczyszczeń do gruntu, ponadto winny być z nimi związane węzły szlaków i punkty informacyjne utrzymywane przez zarząd parku krajobrazowego. Parkingi położone przy dawnych przejściach granicznych w Głuchołazach – Kolonii Jagiellońskiej i w Konradowie po wejściu Polski i Republiki Czeskiej do strefy Schengen straciły rację istnienia, ich turystyczne znaczenie jest znikome, stąd powinna zostać dla nich znaleziona nowa funkcja.

Komunikacja autobusowa⁶

Pod względem autobusowej komunikacji zewnętrznej gmina Głuchołazy posiada liczne połączenia z Nysą, czyli stolicą powiatu, do którego analizowany teren przynależy (z Głuchołaz w dni robocze 19 kursów, przy czym w okresie 1 lipca–30 września 18 kursów, w dni nauki szkolnej dodatkowe 10 kursów, a w piątki w okresie 1 września–30 czerwca dodatkowy 1 kurs, w soboty 12 kursów, przy czym w okresie 1 lipca–31 sierpnia 11 kursów, w niedziele 7 kursów, przy czym w okresie 1 lipca–31 sierpnia 4 kursy, a w okresie 1 września–30 września 6 kursów; dodatkowo kursy prywatnych busów: 10 od poniedziałku do soboty i 6 w niedziele), oraz z Prudnikiem, czyli stolicą sąsiedniego powiatu, z którym gmina bezpośrednio sąsiaduje (z Głuchołaz w dni robocze 27 kursów, po jednym dodatkowym kursie w dni nauki szkolnej i w piątki w okresie 1 września–30 czerwca, w soboty 16 kursów, przy czym w okresie 1 lipca–31 sierpnia 15 kursów, w niedziele 17 kursów, przy czym w okresie 1 lipca–31 sierpnia 15 kursów). Badany obszar znajduje się w zasięgu oddziaływania przedsiębiorstw komunikacji samochodowej z obu tych miast, z zastrzeżeniem, że dawny PKS Prudnik jest obecnie częścią grupy Veolia Transport sp. z o.o. w Toruniu (wcześniej PKS Connex Prudnik sp. z o.o.). Kursy do Nysy odbywają się w większości drogą wojewódzką nr 411, ewentualnie na niektórych odcinkach drogami równoległymi, do Prudnika zaś drogą krajową nr 40 lub drogami powiatowymi przez Jarnołówkę i Pokrzywną. Poprowadzenie przeważającej większości połączeń z Głuchołaz wzdłuż głównych szos powoduje, że tylko część miejscowości na terenie gminy jest dobrze skomunikowana zewnętrznymi, natomiast z pozostałych zwykle trzeba najpierw dojechać do Głuchołaz i dopiero stamtąd można wyostać się poza analizowany obszar. Kilka miejscowości leżących w północno-zachodniej części gminy (Markowice, Łączki, Biskupów, Gierałcice, Burgrabice, Sławniowice) posiada nieliczne bezpośrednie połączenia ze stolicą powiatu (maksymalnie pięć kursów tylko w dni robocze, z czego trzy wyłącznie w dni nauki szkolnej).

Do Głuchołaz można dojechać tylko z kilku dalej leżących miejscowości na terenie województwa opolskiego: z Opola przez Prószków, Dębinę, Białą i Prudnik (7 kursów w dni robocze, 4 kursy w dni wolne, przy czym 2 kursy w dni robocze, a 1 kurs w dni wolne, udają się przez Wierzbiec, pozostałe zaś – przez Pokrzywną i Jarnołówkę), z Głubczyc (1 kurs codziennie w ramach uruchamianego przez PKS Oława połączenia pospiesznego z Wrocławiem)

oraz z Grodkowa przez Skoroszyce i Nysę (także w ramach połączeń z Wrocławiem, 3 kursy w dni robocze, w okresie 1 września–30 czerwca dodatkowy wieczorny kurs w piątki, w soboty 4 kursy poza okresem 1 lipca–31 sierpnia, kiedy 3 kursy, w niedziele 5 kursów poza okresem 1 lipca–31 sierpnia, kiedy także 3 kursy). Wyjątkowo nieliczne są połączenia gminy Głuchołazy z miejscowościami spoza województwa, a tworzą je prawie wyłącznie połączenia z odległym o 107 kilometrów Wrocławiem (częstotliwość jak w przypadku kursów z Grodkowa), z czego tylko jedno pospieszne. Część z nich udaje się przez Oławę, inne omija ją autostradą A4 (tzw. kursy przyspieszone). Jedynym innym połączeniem poza województwo jest zatrzymujący się w Głuchołazach codzienny pospieszny kurs obsługiwany naprzemiennie przez PPKS Nowy Sącz i PKSiS Oświęcim SA z Nowego Sącza do Nysy przez Limanową, Mszanę Dolną, Suchą Beskidzką, Bielsko-Białą, Rybnik i Prudnik. Jedynie przez jeden rok utrzymało się prowadzone przez czeskiego przewoźnika połączenie Głuchołaz z terenami turystycznymi (głównie narciarskimi) na obszarze masywu górskiego Hrubý Jeseník prowadzące do Karlovej Studánki przez Zlaté Hory i Vrbno pod Pradziadem. W związku z tym badana gmina nie posiada dziś żadnych połączeń autobusowych z Republiką Czeską.

Przedstawiona powyżej oferta dojazdu do gminy Głuchołazy z różnych części Polski jest pod względem perspektyw rozwoju turystyki bardzo niekorzystna. Znikoma liczba połączeń dalekobieżnych może zniechęcić do odwiedzin niezmotoryzowanych turystów, którzy nie są z reguły chętni do przesiadek, a obecnie są one konieczne w jednym z pięciu miast: Opole, Nysa, Prudnik, Wrocław lub Oława. Większość polskich uzdrowisk – a do tej grupy Głuchołazy pretendują – posiada bezpośrednie połączenia z Warszawą i kilkoma innymi większymi miastami, ewentualnie takie połączenia przebiegają w ich bezpośredniej bliskości (np. przez Wałbrzych dla Szczawna Zdroju i Jedliny Zdroju). Głuchołazy nie posiadają takich dalekobieżnych połączeń ani autobusowych, ani kolejowych. Niekorzystne jest zawieszanie kursowania niektórych autobusów na czas wakacji szkolnych czy akademickich, tym bardziej że dotyczy to połączeń z Wrocławiem, potencjalnie jednym z ważniejszych ośrodków, skąd mogą wywodzić się turyści odwiedzający region, dodatkowo poprowadzonych przez Jarnołówkę i Pokrzywną, główne ośrodki turystyczne Gór Opawskich. W obecnej postaci połączenia te skierowane są do osób studiujących we Wrocławiu, natomiast pod warunkiem utrzymania ich w okresie letnim, odpowiedniego wypromowania, ewentualnie pewnych przesunięć czasowych i logicznego skomunikowania w Nysie i Wrocławiu nabrałyby większego znaczenia turystycznego.

Chociaż godziny połączeń przywożących turystów do regionu są korzystne, niepokojące są wyjątkowo wczesne godziny odjazdów autobusów dalekobieżnych mogących ich odwozić. Poważnie ogranicza to plany turystów, którzy chcą przecież wykorzystać również ostatni dzień urlopu. Ze względu na umiarkowane znaczenie walorów turystycznych gminy i relatywnie niewielki obszar Parku Krajobrazowego Góry Opawskie, a ponadto biorąc pod uwagę współczesne tenden-

⁶ Podczas analizy połączeń autobusowych uwzględniono w pełni ofertę dużych przewoźników określanych powszechnie mianem PKS (na analizowanym obszarze: PKS Nysa Sp. z o.o. w Nysie, Veolia Transport Sp. z o.o. w Toruniu, Oddział w Prudniku, PKS w Oławie SA oraz PPKS Nowy Sącz i PKSiS Oświęcim S.A.), natomiast tylko w niewielkim stopniu ofertę przewoźników prywatnych wykonujących kursy busami (głównie firma Autofan). Przypisywanie mniejszego znaczenia tej drugiej grupie wynika z bardzo słabej dostępności rozkładów jazdy (brak w Internecie, słabo czytelne rozkłady na tylko niektórych słupkach przystankowych) i nie do końca jasnego przebiegu tras, w związku z czym ta oferta w zasadzie nie jest wykorzystywana przez niezających lokalnych realiów turystów. Ponadto w niewielkich busach utrudniony jest przewóz bagaży, których turyści, a zwłaszcza kuracjusze przybywający na dłuższy pobyt, mają większą ilość. Analizę przeprowadzono na podstawie [8, 13 i 14] oraz rozkładów zamieszczonych na słupkach w różnych częściach gminy.

cje w turystyce, gdzie odchodzi się od dłuższych wyjazdów na korzyść kilku krótszych, na obszarze gminy duże znaczenie mogą mieć wyjazdy weekendowe. Z tego powodu ważniejsze są wieczorne połączenia w niedziele. Natomiast obecnie, niezależnie od dnia tygodnia, ostatni autobus z Głuchołaz do Opoli odjeżdża już o 17:45, co w okresie letnim jest dosyć wczesną godziną, a niedzielny kurs do Wrocławia także o 17:45 nie odbywa się w wakacje szkolne. Ponieważ dwa wcześniejsze kursy także są zawieszane na czas wakacji szkolnych lub akademickich, ostatni w letnie niedziele (podobnie w inne dni tygodnia) autobus do Wrocławia odjeżdża o 13:40, co w zasadzie uniemożliwia wykorzystanie tego dnia w celach turystycznych czy rekreacyjnych. W tej sytuacji turyści chcący wrócić wieczorem do Wrocławia muszą przesiąść się w Opolu lub Nysie, przy czym do tego drugiego miasta ostatni regularny autobus w weekendy odjeżdża z Głuchołaz już o 16:15 (kurs pospieszny z Nowego Sącza), później połączenia z Nysą zapewnia tylko prywatny bus (ostatni kurs po 21.00), jednak jego rozkład jest trudno dostępny, ponadto często nieprzestrzegany. Warto jeszcze zwrócić uwagę na trzy zaskakujące prawidłowości. Po pierwsze, niezależnie od dnia tygodnia z obszaru Gór Opawskich do Głuchołaz można dojechać nawet wieczorem, ale dalsza podróż poza gminę zarówno w weekendy, jak i w dni robocze, jest już poważnie utrudniona. Po drugie, wchodząca w skład powiatu nyskiego gmina Głuchołazy wydaje się być lepiej skomunikowana ze stolicą sąsiedniego powiatu prudnickiego, co jest szczególnie zauważalne wieczorami oraz w weekendy, a zwłaszcza w niedziele, kiedy z Głuchołaz do Nysy kursuje tylko kilka autobusów udających się w kierunku Wrocławia oraz jeden kurs pospieszny z Nowego Sącza. Po trzecie, gmina Głuchołazy nie posiada żadnych połączeń autobusowych (a także kolejowych) uruchamianych dodatkowo zgodnie z potrzebami turystów, czyli głównie w wakacje, co jest typowe dla innych obszarów o znaczeniu turystycznym [1]. Co gorsze, w okresie wakacji (w nieco mniejszym stopniu także ferii szkolnych) oferta przewozowa ulega znacznemu ograniczeniu.

Zgodnie ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Głuchołazy” [5] czas dojścia do przystanków autobusowych na analizowanym obszarze nie przekracza 15 minut. Stwierdzenie to nie wydaje się jednak w pełni prawdziwe, biorąc pod uwagę chociażby oddalenie od przystanków zdrojowej części Głuchołaz czy rozmieszczenie przystanków w długich i ludnych wsiach takich jak Charbielin, Konradów, Nowy i Stary Las. Ponadto nie uwzględniono tu częstotliwości i dni kursowania autobusów. Wątpliwości budzi lokalizacja przystanku „Konradów, strażnica”, położonego przy niedawno wyremontowanej drodze wojewódzkiej nr 411 (rys. 1). W kierunku południowym (kursy do Podlesia) rzeczony przystanek rzeczywiście znajduje się niedaleko dawnego przejścia granicznego Konradów/Zlaté Hory, przy skrzyżowaniu z drogą do Podlesia, jednak w przeciwnym kierunku przesunięty jest aż 800 m na północ, w pobliżu skrzyżowania szosy nr 411 z drogą powiatową do Jarnołówka, gdzie przy tej drugiej trasie zlokalizowano przystanek „Konradów n/ż”. Niezorientowani w tej sytuacji turyści, przekroczywszy granicę,

mogą pomyśleć, że przystanek obok dawnego przejścia obowiązuje dla obu kierunków, a w rzeczywistości cztery kursy w dni robocze z Podlesia do Głuchołaz się tam nie zatrzymują (właściwego przystanku stamtąd nie widać). Dziwi też to, że jadące w kierunku Osiedla Tysiąclecia autobusy PKS – w przeciwieństwie do busów – nie zatrzymują się na przystanku zlokalizowanym na początku ul. Powstańców Śląskich, tuż za skrzyżowaniem z al. Jana Pawła II, główną osią zdrojowej części miasta. Mimo wszystko większa liczba przystanków autobusowych i ich lokalizacja w obrębie osiedli jest ich niewątpliwą zaletą na tle tylko dwóch stacji i jednego przystanku kolejowego czynnych na terenie gminy, znacznie oddalonych od miejscowości.

Lokalna komunikacja na obszarze gminy obsługiwana jest przez PKS Nysa, dawny PKS Prudnik (Veolia) i prywatne busy (głównie firma Autofan), jednak liczba połączeń i godziny kursowania są w wielu wypadkach niekorzystne dla rozwoju turystyki (tab. 2). Na rysunku 1 zaznaczono przystanki autobusowe z ofertą połączeń korzystną dla turystów (kursy we wszystkie dni tygodnia o różnych porach dnia) i niekorzystną (połączenia głównie w dni robocze lub nauki szkolnej w godzinach wynikających z dojazdów do pracy i szkoły)⁷. Niestety przeważają te drugie. Atrakcyjna oferta jest na szczęście utrzymywana na trasie Głuchołazy – Konradów – Jarnołówek – Pokrzywna, po której kursują głównie autobusy zwykłe Veolii w relacji Głuchołazy – Prudnik (– Opole). W dni robocze kursuje tędy w każdym kierunku po kilkanaście autobusów, a w dni wolne – po 7–9, przejazdy odbywają się w różnych porach dnia, w tym w szczególnie ważnych dla turystów godzinach późnoporannych (w godzinach 8.00–10.00) i wieczornych (w godzinach 17.00–20.00). Oferta jest więc dostosowana nie tylko do potrzeb mieszkańców (dojazdy do pracy i szkoły), ale uwzględnia też oczekiwania turystów, co wiąże się oczywiście z przebiegiem tej trasy przez atrakcyjne tereny Parku Krajobrazowego Góry Opawskie. Niestety na okres wakacji szkolnych zawieszają się prowadzące tędy przyspieszone kursy z Prudnika do Wrocławia, w związku z czym w piątki i soboty w tym czasie liczba par kursów zmniejsza się o jedną, a w niedziele – o dwie w porównaniu z innymi okresami. Jest to o tyle niekorzystne, że te wieczorne autobusy mogły bezpośrednio odwozić niezmotoryzowanych turystów, którzy obecnie muszą przesiadać się w Głuchołazach, a poza tym znacznie wcześniej udawać się w drogę (o czym wspomniano powyżej). Liczne są też kursy przez Bodzanów, Rudawę, Nowy Świątów i Polski Świątów, co wynika z dużego znaczenia trasy Głuchołazy – Nysa, którą PKS Nysa obsługuje autokarami, a czasami busami, ponadto kursują tu prywatne busy. Natomiast połączenia przez Charbielin, Nowy Las i Stary Las, obsługiwane też przez PKS Nysa, oraz kursy Veolii do Podlesia są już mniej korzystne dla turystów, gdyż odbywają się wyłącznie w dni robocze lub w dni nauki szkolnej w godzinach dojazdów i powrotów do pracy i szkoły. Pozytywny wyjątek stanowi tu przystanek „Charbielin, skrzyżowanie” obsługiwany zarówno przez kursy do Nysy przez Stary Las, jak i do Prudnika przez Wierzbic,

⁷ Klasyfikację tę autor przedstawił na przykładzie Masywu Ślęży w jednym ze swoich wcześniejszych artykułów [10].

Wewnętrzna komunikacja autobusowa w gminie Głuchołazy: częstotliwość obsługi miejscowości wiejskich w gminie przez autobusy przedsiębiorstw typu PKS (normalna czcionka) i prywatne busy (kursywą) wyruszające z Głuchołaz (według stanu na początek 2013 r.)				
Miejscowość (ewentualnie przystanek)	Liczba kursów autobusów z Głuchołaz			
	w dni robocze	dotatkowe kursy uruchamiane w dni nauki szkolnej	w soboty	w niedziele
Biskupów	9	0	4	3
Bodzanów n/ż (DW nr 411)	14 (w okresie 1.07.–30.09. – 13) + 12	6	7 + 10	1 (w okresie 1.07.–30.09. – 0) + 6
Bodzanów (DW nr 411)	12 + 12	0	8 + 10	1 + 6
Bodzanów, osiedle	3 (w okresie 1.07.–30.09. – 2)	6	0	1 (w okresie 1.07.–30.09. – 0)
Burgrabice	9	0	4	3
Charbielin (kościół)	1	4	0	0
Charbielin, skrzyżowanie	10	4	6	6
Gieraltice	9	0	4	3
Jarnołtówek	16 (w piątki w okresie 1.09.–30.06. – 17)	1	8 (w okresie 1.07.–31.08. – 7)	9 (w okresie 1.07.–31.08. – 7)
Konradów, Starowice	16 (w piątki w okresie 1.09.–30.06. – 17)	1	8 (w okresie 1.07.–31.08. – 7)	9 (w okresie 1.07.–31.08. – 7)
Konradów, strażnica	4	0	0	0
Łączki	0	0	0	0
Markowice	0	0	0	0
Nowy Las	1	4	0	0
Nowy Świątów (DW nr 411)	18 (w okresie 1.07.–30.09. – 17, w piątki w okresie 1.09.–30.09. – 18, a w okresie 1.10.–30.06. – 19) + 12	8	12 (w okresie 1.07.–31.08. – 11) + 10	7 (w okresie 1.07.–31.08. – 4, a w okresie 1.09.–30.09. – 6) + 6
Nowy Świątów G.S.	0	2	0	0
Podlesie	4	0	0	0
Pokrzywna	16 (w piątki w okresie 1.09.–30.06. – 17)	1	8 (w okresie 1.07.–31.08. – 7)	9 (w okresie 1.07.–31.08. – 7)
Polski Świątów	16 (w okresie 1.07.–30.09. – 15, w piątki w okresie 1.09.–30.09. – 16, a w okresie 1.10.–30.06. – 17) + 10	8	10 (w okresie 1.07.–31.08. – 9) + 10	5 (w okresie 1.07.–31.08. – 2, a w okresie 1.09.–30.09. – 4) + 6
Budawa	15 (w okresie 1.07.–30.09. – 14) + 12	6	8 + 10	2 (w okresie 1.07.–30.09. – 1) + 6
Sławniowice	9	0	4	3
Stary Las (kościół)	1	4	0	0
Stary Las 1 (dolna część)	1	2	0	0
Sucha Kamienica	2	0	0	0
Wilamowice Nyskie	2	0	0	0

Uwagi: Jeśli liczba kursów z poszczególnych przystanków w danej wsi była podobna, podano tylko jedną (najwyższą) wartość dla całej miejscowości, w przeciwnym wypadku (Bodzanów, Charbielin, Konradów, Nowy Świątów, Stary Las) wyróżniono przystanki, które najlepiej obrazują ofertę przewozową, podając ich nazwy i w nawiasie dookreślając położenie. Miejscowości o nazwach podkreślonych są punktami pośrednimi na trasach autobusów, stąd by uzyskać informacje o liczbie wszystkich autobusów z nich odjeżdżających w obu kierunkach, podane wartości należy podwoić.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [8, 13 i 14]

w związku z czym odjeżdża stąd sześć par autobusów w dni wolne. Natomiast w centralnej części wsi w weekendy nie można już liczyć na żaden autobus. Nieco lepsza sytuacja ma też miejsce w przypadku połączenia do Sławniowic przez Gieraltice, Biskupów i Burgrabice, obsługiwanego busami przez prywatnego przewoźnika. Z kolei do Suchoj Kamienicy i Wilamowic Nyskich komunikacja zbiorowa dociera tylko dwa razy dziennie jedynie w dni robocze, a Markowice, Łączki, Biskupów, Gieraltice, Burgrabice i Sławniowice posiadają po kilka połączeń z Nysą (o czym wspomniano wyżej), jednak funkcjonują one głównie w dni nauki szkolnej, stąd dojazd tam w okresie ferii i wakacji jest dla turystów niezmotoryzowanych utrudniony.

Warto jeszcze zaznaczyć, że informacje o trasie i godzinach odjazdów busów są wyjątkowo nieczytelne, co utrudnia korzystnie z nich nieznanym lokalnych realiów turystom. Oferta PKS-ów jest pod tym względem lepsza, chociaż i tu zdarzają się niedociągnięcia, jak różnice w rozkładach eksponowanych na przystanku dworcowym

w Głuchołazach. PKS Nysa i Veolia przygotowują odrębne tabliczki rozkładowe różniące się stylistyką i znaczeniem poszczególnych oznaczeń kursów. Ponadto tutaj też nie zawsze jasna jest trasa przejazdu autobusu, zwłaszcza w przypadku kursów z Głuchołaz do Nysy czy Opola. Z kolei w stojącej obok dawnego dworca kolejowego gablocie zbiorczej zamieszczone są nieaktualne dane z 2007 r., na co niezorientowany turysta może nie zwrócić uwagi⁸. Obecnie, by poznać godzinę odjazdu autobusu w pożądanym kierunku, trzeba obejść słupki stojące przy pięciu stanowiskach i ewentualnie przystanku prywatnych busów. Niestety PKS Nysa nie zamieszcza swoich rozkładów jazdy na popularnym wśród turystów serwisie www.e-podroznik.pl [13], jednak z drugiej strony wszystkie dane w jasny sposób przekazuje na swojej witrynie firmowej [14].

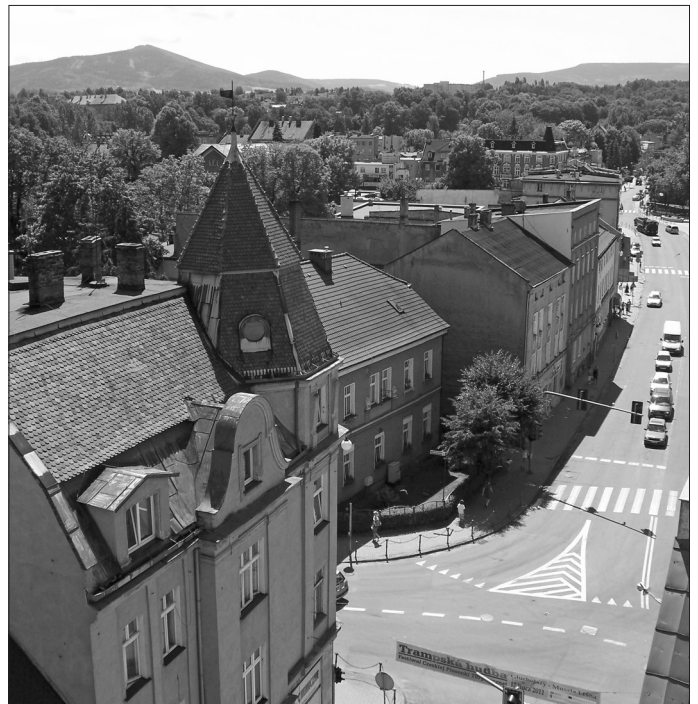
⁸ Analiza tego starego rozkładu pozwala zauważyć pewne ograniczenia w liczbie kursów w poszczególnych kierunkach.

Dosyć rozległe miasto Głuchołazy posiada słabo rozwiniętą komunikację wewnętrzną, którą zapewniają głównie kursy autobusów PKS i prywatnych busów prowadzące poza miasto, ale mające przystanki na jego terenie. W związku z tym podstawowym punktem przesiadkowym pozostaje przystanek dworcowy przy ul. Kardynała S. Wyszyńskiego. Najczęściej obsługiwane jest położone w południowej części miasta, w pobliżu drogi wojewódzkiej nr 411 prowadzącej w stronę Konradowa, Osiedle Tysiąclecia. Na zlokalizowanym tam przystanku PKS zatrzymują się wszystkie autobusy udające się w kierunku Podlesia oraz Jarnołówka i Pokrzywnej (20–21 kursów w dni robocze, 7–9 kursów w dni wolne). Dodatkowo została tam przedłużona większość kursów PKS-u Nysa z Nysy do Głuchołaz (11 kursów w dni robocze, 7 w soboty), co zostało niejako wymuszone przez prywatnego przewoźnika, który kilkanaście swoich kursów z Nysy i Sławniowic wydłużył na Osiedle Tysiąclecia już wcześniej, przy czym zatrzymuje się on na położonym w centrum osiedla przystanku na ulicy Chopina, a autobusy PKS – na położonym peryferyjnie przystanku przy drodze wojewódzkiej (ulica Powstańców Śląskich). Dwa kursy każdego dnia wykonywane są do położonej na zachodnim krańcu Głuchołaz Kolonii Jagiellońskiej z przystankiem pośrednim przy Osiedlu S. Koszyka, który obsługiwany jest również przez busy w kierunku Gierałcic. Choć cieszą się dosyć dużą frekwencją, liczba kursów do Kolonii Jagiellońskiej jest systematycznie ograniczana, co jest niekorzystne dla rozwoju turystyki, bowiem zapewniają one połączenie w pobliże dawnego przyjscia granicznego Głuchołazy/Mikulovice. Dwa przystanki w północnej części miasta obsługiwane są przez połączenia w kierunku Nysy, jednak ze względu na ich położenie oraz lokalizację przystanku dworcowego nie mają większego znaczenia w komunikacji wewnętrznej (dojście z ich okolicy do centrum miasta jest tylko trochę dłuższe niż z przystanku dworcowego). Niestety żadnej komunikacji nie posiada zdrojowa część miasta, co jest tym bardziej niekorzystne w związku z jej znacznym oddaleniem od głównego przystanku autobusowego (około 1,5 kilometra do centralnego placu uzdrowskiego fragmentu miasta, a ponad 2 kilometry do dużych obiektów noclegowych przy ulicy Generała W. Andersa) i zawieszeniem kursowania polskich pociągów do stacji Głuchołazy Zdrój. Najbliższe przystanki autobusowe znajdują się na oddalonym o blisko 1 km Osiedlu Tysiąclecia, o czym jednak turyści nie muszą wiedzieć. Brak komunikacji może stanowić istotną barierę dla rozwoju uzdrowskich funkcji miasta, utrudnia bowiem dotarcie kuracjuszy – zwykle osób starszych – do właściwego miejsca pobytu. Komunikacja nie dociera także do głównej stacji kolejowej w Głuchołazach, jedynej, na której dziś zatrzymują się czeskie pociągi pasażerskie, oraz do położonego przy południowej granicy miasta szpitala specjalistycznego. Wskazane byłoby – zwłaszcza w przypadku odzyskania przez Głuchołazy połączeń kolejowych od polskiej strony – zorganizowanie kursów pomiędzy rzeczonym dworcem kolejowym, autobusowym przystankiem dworcowym i sąsiednią stacją kolejową Głuchołazy Miasto oraz zdrojową częścią miasta. Natomiast do szpitala mogą zostać wydłużone kursy na Osiedle Tysiąclecia, bądź wjazdami kieszeniowymi mogą je

obsługiwać autobusy udające się w kierunku Konradowa. W mieście zarejestrowano kilka taksówek, których postój znajduje się w pobliżu dworca przy ulicy Kardynała S. Wyszyńskiego, przy czym nie zawsze są one tu dostępne.

Podsumowanie

Dostępność komunikacyjna gminy Głuchołazy z zewnątrz jest umiarkowana – dla turystów zmotoryzowanych zapewnia ją droga krajowa nr 40 i droga wojewódzka nr 411, natomiast turyści niezmotoryzowani dysponują dość dobrą ofertą połączeń autobusowych z obszaru województwa opolskiego, natomiast znacznie gorszą z terenów położonych w większej odległości. Problemem jest to, że zewnętrzna komunikacja autobusowa w weekendy kończy kursować wyjątkowo wcześniej, utrudniając turystom niezmotoryzowanym powroty. W obecnej formie transport kolejowy ma dla rozwoju turystyki w gminie marginalne znaczenie. Duże znaczenie w ruchu turystycznym muszą więc mieć samochody osobowe, co pogarsza warunki wypoczynku (m.in. hałas) i może prowadzić do lokalnego pogorszenia stanu środowiska (m.in. gleby i lasów wzdłuż dróg). Ze względu na turystyczne znaczenie dróg: krajowej nr 40 i wojewódzkiej nr 411 (dojazd do Gór Opawskich i tranzyt na stronę czeską) natężenie ruchu pojazdów wzrasta na nich znacząco w letnim i zimowym sezonie turystycznym, co pociąga za sobą wzrost zagrożenia hałasem, zwłaszcza w samych Głuchołazach, gdzie trasy te krzyżują się (fot. 4). W tym względzie problemem są też drogi powiatowe przebiegające przez tereny chronione. Na obszarze gminy niestety brakuje zieleni izolacyjnej i innych zabezpieczeń przed hałasem komunikacyjnym [6]. Znacznie zróżnicowana jest oferta przewozów wewnątrz gminy, przy czym kierunki obsługiwane przez większą liczbę kursów



Fot. 4. Położone w centrum Głuchołaz skrzyżowanie drogi krajowej nr 40 z drogą wojewódzką na 411 prowadzącą w kierunku granicy z Republiką Czeską – widok z baszty Brama Górnego, jednego z relikwów miejskich murów obronnych.

pokrywają się z głównymi kierunkami przemieszczeń turystów. Liczne są połączenia autobusowe w południowej części gminy, gdzie ruch turystyczny skupia się na obszarze Parku Krajobrazowego Góry Opawskie, natomiast znacznie gorsza oferta dotyczy jej północnej części, co utrudnia dostęp do położonych tam kulturowych walorów krajoznawczych. Niestety oferta przewozowa ulega znacznemu pogorszeniu w okresie wakacji i ferii szkolnych, czyli w czasie większego napływu turystów. Podsumowując – dostępność komunikacyjną gminy Głuchołazy należy uznać za dostateczną, wyróżnia się ona pozytywnie na tle innych peryferyjnie położonych regionów, jednak – biorąc pod uwagę plany rozwoju funkcji turystycznych i uzdrowiskowych – wiele jej elementów powinno ulec poprawie.

Literatura

1. Faracik R., Pawlusiński R., *Usługi i zagospodarowanie turystyczne*, [w:] *Turystyka*, red. nauk. W. Kurek, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2008.
2. Werner Z., *Zagospodarowanie turystyczne*, [w:] *Turystyka w ujęciu interdyscyplinarnym*, red. nauk. J. Wyrzykowski, J. Marak, Wyższa Szkoła Handlowa we Wrocławiu, Wrocław 2010.
3. Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., *Geografia turystyki Polski*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002.
4. *Gmina Głuchołazy, powiat nyski*, Statystyczne Vademecum Samorządowca 2011, Urząd Statystyczny w Opolu, dostępne na: http://www.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_opolskie/portrety_gminy/nyski/gmina_gluchołazy.pdf, data dostępu: 17.01.2013.
5. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Głuchołazy, zmiana – tekst jednolity, 2011, dostępne na: <http://www.gluchołazy.pl/126/110411080327/200.pdf>, data dostępu: 12.01.2013.
6. *Studium rozwoju turystyki rekreacyjnej w rejonie Kopy Biskupiej*, część pierwsza: *Diagnoza stanu wraz ze wskazaniem kierunków rozwoju, programów i projektów do realizacji*, Poznań 2007, dostępne na: <http://www.gluchołazy.pl/108/070315082540/studium.pdf>, data dostępu: 15.01.2013.
7. <http://rozklad-pkp.pl/>, data dostępu: 15.01.2013.
8. Rozkłady jazdy autobusów i pociągów z Głuchołaz dostępne pod adresem: <http://www.gluchołazy.pl/um/in1.php?k1=102&k2=0&nr=060331181541>, data dostępu: 12.01.2013.
9. *Rozmowy o pociągach*, „Gminny Biuletyn Informacyjny”, 14 (7.09.2012), s. 1, dostępne na: <http://www.gluchołazy.pl/222/120102150000/Biuletyn-14-2012.pdf>, data dostępu: 15.01.2013.
10. Kołodziejczyk K., *Dostępność komunikacyjna szlaków turystycznych w Sudetach i na Przedgórzu Sudeckim*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2012, nr 3.
11. Chylińska D., Kołodziejczyk K., *Kilka uwag o znakowaniu szlaków turystycznych w Górach Opawskich*, „Sudety. Przyroda, Kultura, Historia”, 2012, nr 7(136).
12. Uchwała nr XLVII/395/10 Rady Miejskiej w Głuchołazach z dnia 30 czerwca 2010 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz ustalenia wysokości i sposobu pobierania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach na terenie miasta Głuchołazy będących własnością Gminy Głuchołazy, dostępna pod adresem: <http://www.gluchołazy.pl/102/071126185425/uchwala.pdf>, data dostępu: 12.01.2013.
13. <http://www.e-podroznik.pl/>, data dostępu: 15.01.2013.
14. <http://www.pksnysa.pl/>, data dostępu: 15.01.2013.

Inżynier Kazimierz Szumielewicz (1933–2012). Wspomnienie



Z żalem zawiadamiamy, że 12 grudnia 2012 r. zmarł w Warszawie inżynier Kazimierz Szumielewicz, aktywny wieloletni (od 1957 r.) członek Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP.

Urodził się 18 października 1933 r. w Kielcach. W 1956 r. ukończył Wydział Lotniczy na Politechnice Warszawskiej. Następnie pracował do 2002 r. w PPL

LOT na różnych stanowiskach: dot. technologii i remontów samolotów w Wydziale Szkolenia, Dziale Technicznym i Ośrodku Informacji, zajmując często kierownicze stanowiska.

Prowadził wykłady na Politechnice Warszawskiej i Rzeszowskiej oraz w PLL LOT i Państwowej Szkole Stenotypii i Stenografii Języków Obcych.

Był współautorem szeregu książek poświęconych polskiemu lotnictwu, a także podręcznika *Technologia remontów samolotów* oraz opracowania technologii remontów samolotów Ił14 i AN24. Pracował w zespołach dot. wprowadzania do eksploatacji samolotów różnych typów. Był autorem szeregu opracowań i artykułów na seminariach i sympozjach. Prace publikował w „Technice Lotniczej i Astronomicznej” i w biuletynie wewnętrznym PLL LOT „Żurawie”. Był współautorem albumów z okazji 70 i 75. rocznicy PLL LOT.

W życiu stowarzyszeniowym był przewodniczącym Krajowej Sekcji Lotniczej SITK RP, a następnie przez szereg lat przewodniczącym Sekcji Lotniczej Oddziału SITK w Warszawie.

Odniesiony Srebrnymi i Złotymi Odznakami Honorowymi SITK i NOT, Złotą Honorową Odznaką z diamentem SITK oraz Medalem Aleksandra i Zbigniewa Wasiutyńskich.

Niestrudzony w pracy zawodowej i społecznej. Jeden z czołowych inicjatorów organizacji i rozwoju Sali Tradycji PLL LOT, gdzie zgromadził wiele unikalnych dokumentów i eksponatów, oraz przygotowywania obchodów 80-lecia PLL LOT wraz z wystawą związaną z osobą Papieża, Jana Pawła II, jako pasażera PLL LOT.

Propagator lotnictwa, organizator wielu szkoleń, konferencji, seminariów, odczytów w dziedzinie cywilnego i wojskowego transportu lotniczego. Współorganizator cyklicznej ogólnopolskiej imprezy lotniczej AIR SHOW i związanych z nią konferencji lotniczych.

Stanowił przykład ofiarnej pracy inżyniera w sferze zawodowej i społecznej.

Uroczystości żałobne odbyły się w Warszawie w kościele św. Stefana oraz na cmentarzu w Rembertowie.

Cześć Jego Pamięci!

Oddział SITK RP w Warszawie