

# DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH W SUDETACH I NA PRZEDGÓRZU SUDECKIM

W artykule przeanalizowano szczegółowo dostępność komunikacyjną sieci szlaków turystycznych w rejonie Masywu Ślęży, a następnie wpływ zmian zachodzących w komunikacji zbiorowej na funkcjonowanie tej sieci. W związku z zawieszaniem przewozów pasażerskich na niektórych liniach straciło sens istnienie wielu odcinków szlaków wyznaczanych wyłącznie do przystanków, a pozbawionych godnych uwagi walorów krajoznawczych, co zobrazowano także na kilku przykładach z terenu Sudetów. W artykule autor postuluje, aby przebieg szlaków i lokalizacja węzłów były możliwie uniwersalne i w warunkach dynamicznie zmieniającej się oferty komunikacyjnej nie wiązały się ściśle z konkretnym środkiem transportu.

## Wprowadzenie

Szlaki turystyczne to oznakowane w specjalny sposób ścieżki i drogi prowadzące z reguły przez obszary najbardziej atrakcyjne pod względem turystycznym. Lijewski, Mikułowski i Wyrzykowski [5] podkreślają, że aby daną trasę uznać za szlak turystyczny, musi ona spełniać określone warunki. Po pierwsze musi zapewniać przejrzysty sposób prowadzenia, nie budzący wątpliwości co do jej przebiegu. Po drugie zalecane jest, by prowadziła najciekawszą i najdogodniejszą drogą do określonego celu. Po trzecie musi ona zapewniać bezpieczeństwo w różnych warunkach atmosferycznych turystom o zróżnicowanym poziomie umiejętności i wydolności organizmu. Ostatecznie autorzy wskazują również na to, że szlaki turystyczne powinny przebiegać w pobliżu schronisk oraz zaczynać się na stacjach lub przystankach komunikacji zbiorowej. Ten ostatni warunek w czasie dynamicznie zmieniającej się oferty komunikacyjnej, kiedy jedne połączenia (głównie kolejowe) znikają, inne zaś (przeważnie prywatne linie obsługiwane busami) powstają, wydaje się problematyczny. Często zdarza się bowiem, że szlaki zaczynają/kończą się przy przystankach obecnie nieczynnych,

natomiast nie doprowadzają do miejsc związanych z nową ofertą (a trzeba pamiętać, że busy często korzystają z nietypowo zlokalizowanych przystanków). W związku z tym należy się zastanowić, czy węzły szlaków powinny być lokalizowane przy przystankach komunikacji zbiorowej, czy lepiej w charakterystycznych punktach miejscowości np. przy kościele, urzędzie czy głównym skrzyżowaniu.

Na infrastrukturę (bazę) turystyczną, czyli ogół obiektów i urządzeń służących zaspokojeniu potrzeb ruchu turystycznego, składają się zasadniczo cztery grupy obiektów:

- baza noclegowa,
- baza gastronomiczna,
- baza komunikacyjna, decydująca o dostępności komunikacyjnej danego obszaru recepcji i ułatwiająca poruszanie się po jego terenie,
- baza towarzysząca związana z zaspokojeniem innych potrzeb turystów.

Szlaki turystyczne przez różnych autorów zaliczane są bądź do bazy komunikacyjnej, bądź do bazy towarzyszącej. Przytoczeni wyżej autorzy [5] uznają szlaki turystyki pieszej, bo na nich się koncentrują, za część bazy towarzyszącej, wychodząc z założenia, że udostępniają one do zwiedzania walory krajoznawcze rejonów turystycznych. W jednym z nowszych podręczników dotyczących turystyki w ogólności [2] szlaki są specyficzną częścią bazy komunikacyjnej, gdzie przemieszczanie nie wiąże się z wykorzystaniem jakiegokolwiek środka transportu. Podkreśla się tu, że szlaki umożliwiają turystom poruszanie się po obszarze recepcji, dając jednocześnie zarządcom możliwość sterowania ruchem turystycznym. Podobnie znakowane szlaki turystyczne klasyfikują Kowalczyk i Derek [4], którzy posługują się definicją Pawlusińskiego, według którego „szlak to wytyczona trasa turystyczna, oznakowana w terenie tablicami lub znakami informacyjnymi, łącząca atrakcyjne miejsca i obiekty pod względem widokowym, przyrodniczym i kulturowym”. Autorzy ci zauważają, że można wyróżnić dwa mechanizmy tworzenia szlaków turystycznych, które okazują się dosyć istotne z perspektywy tematu podejmowanego w niniejszej pracy. W pierwszym, szlak zostaje wytyczony w atrakcyjnym turystycznie terenie w celu jego

<sup>1</sup> Mgr, Zakład Geografii Regionalnej i Turystyki, Uniwersytet Wrocławski, krzysztof.kolodziejczyk@uni.wroc.pl

udostępnienia i przybliżenia turystom. W drugim, może być wtórnym elementem infrastruktury na terenach posiadających już jakieś zagospodarowanie turystyczne. Przykładem tego drugiego mechanizmu mogą być szlaki i odcinki szlaków prowadzące wyłączenie do przystanków komunikacji zbiorowej, mające połączyć z nimi resztę sieci szlaków, natomiast nie wyróżniające się żadnymi walorami krajoznawczymi. Odcinki takie o całkowicie technicznej funkcji są wbrew pozorom dosyć powszechne i są jednym z przedmiotów niniejszego artykułu.

Na dostępność komunikacyjną składają się dwa czynniki [2]. Po pierwsze możliwość dojazdu turysty z miejsca jego stałego zamieszkania do celu wyjazdu, a po drugie – sieć połączeń komunikacyjnych umożliwiająca jego poruszanie się po zwiedzanej obszarze turystycznym. Chociaż szlaki turystyczne same zaliczane są przez większość autorów do bazy komunikacyjnej, kształtują więc również dostępność komunikacyjną, można osobno rozpatrywać dostępność samych szlaków, czyli możliwość dojazdu do punktów wyjścia na szlaki, a w konsekwencji to, czy dany szlak jest powszechnie wykorzystywany przez turystów czy też nie. W przypadku braku lub niekorzystnych połączeń dany odcinek szlaku może być uczęszczany tylko przez turystów zmotoryzowanych<sup>2</sup>, którzy jednak na koniec wycieczki muszą powrócić do swojego pojazdu, co wymaga odbywania wędrówek w postaci pętli, a to z kolei nie zawsze jest możliwe. W przeciwnym wypadku pewne odcinki (lub nawet cała trasa) muszą się powtarzać, co obniża atrakcyjność wędrówki i stopień wykorzystania sieci szlaków. Pod względem efektywności rozprowadzenia ruchu turystycznego korzystna jest więc sytuacja, gdy komunikacja zbiorowa dociera do kilku węzłów sieci szlaków, dzięki czemu zarówno turyści niezmotoryzowani, jak i zmotoryzowani mogą swobodnie planować wędrówkę (w tym drugim przypadku komunikacja może pozwolić na powrót do samochodu).

Współczesna sieć pieszych szlaków turystycznych w Sudetach i na Przedgórzu Sudeckim została ukształtowana głównie w czasach komunistycznych, kiedy transport zbiorowy był centralnie planowany. Oferta połączeń – pomimo różnych problemów – była dosyć dobra, a co najważniejsze – stała. W tych warunkach Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, jedyny wówczas zarządca szlaków turystycznych w Polsce, mogło w ścisły sposób wiązać sieci szlaków z istniejącymi przystankami, tworząc w tym celu wiele specjalnych odcinków. Szczególny nacisk kładziono na doprowadzanie szlaków do stacji kolejowych, gdyż promowana przez ówczesne władze turystyka masowa wymagała właśnie takiego środka transportu. Natomiast w schyłkowym okresie rządów komunistycznych oraz po transformacji oferta komunikacyjna zaczęła ulegać częstym zmianom, na wielu liniach kolejowych wstrzymano przewozy pasażerskie, zlikwidowano też szereg linii autobusowych. Ten proces trwa niestety do dziś i jest bardzo dobrze zauważalny w Sudetach i na

ich przedpolu. W związku z tym dostępność komunikacyjna wielu szlaków, czy nawet całych sieci, uległa dramatycznemu pogorszeniu (zwłaszcza Góry Kaczawskie, Góry Kamienne, Góry Sowie, Góry Złote wraz z Bialskimi), a jednocześnie wiele odcinków specjalnie wyznakowanych do przystanków komunikacji zbiorowej stało się bezużytecznych. W niniejszym artykule nakreślono skutki tych procesów w teoretycznie ciągle dość dobrze dostępnym rejonie turystycznym – położonym niedaleko Wrocławia Masywie Ślęży, a następnie skonfrontowano je z wycinkowymi obserwacjami z kilku miejsc w Sudetach.

### Analiza dostępności komunikacyjnej sieci szlaków Masywu Ślęży

Masyw Ślęży, będący najwyższą częścią Przedgórza Sudeckiego [3], jest terenem szczególnie atrakcyjnym pod względem turystycznym. Rozwija się tu zwłaszcza turystyka weekendowa mieszkańców niedalekiego Wrocławia, dla których jest to najbliższy teren o rzeźbie górskiej. Z racji wielkości masywu zdecydowanie dominują tu wyjazdy jednodniowe, natomiast dłuższe pobyty związane są z domkami letniskowymi, które licznie powstały w bezpośrednim otoczeniu masywu, zwłaszcza w Sulistrowicach i Sulistrowiczkach. Na cały Masyw Ślęży składa się wznosząca się na 718 m n.p.m. właściwa Ślęża (wraz z leżącymi na północy Wieżycą i Gozdnicą oraz kilkoma innymi kulminacjami), którą Przełęcz Tąpadła (384 m n.p.m.) oddziela od Masywu Raduni (572 m n.p.m.) na południu. Ten ostatni kontynuuje się w kierunku zachodnim w postaci Wzgórz Kielczyńskich, a w kierunku wschodnim w postaci Wzgórz Oleszeńskich. O atrakcyjności turystycznej Masywu Ślęży, oprócz jego wyniesienia ponad otaczające równiny i widoków, decydują liczne i często nietypowe krajoznawcze walory przyrodnicze i antropogeniczne. Z tej pierwszej grupy warto wymienić trzy rezerwy („Góra Ślęża” w partii szczytowej Ślęży, „Góra Radunia” w partii szczytowej Raduni i „Łąka Sulistrowicka” na północnym stoku Raduni), ponadto liczne skałki i grupy skalne (m.in. zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Skalna”, Olbrzymki, Husyckie Skały, Skały Władysława) oraz źródła (m.in. Święte Źródło, Źródło Joanny, Źródło Jakuba, Źródło Anny), a nawet grotty (Pieczara Władysława, Zbójcka Pieczara). Obszar Masywu Ślęży objęty jest ochroną w postaci Ślężańskiego Parku Krajobrazowego o powierzchni 73,5 km<sup>2</sup> [3]. Natomiast wśród walorów kulturowych największą uwagę przyciągają zabytki archeologiczne (wały wokół szczytu Ślęży, domniemane ośrodki kultowe, zagrody dla bydła, rezerwat archeologiczny w Będkowicach) oraz związane z nimi znaki „X” wryte na skałach i rzeźby kultowe (na czele ze słynnym Niedźwiadkiem, który być może jest jednak Dzikim). W otoczeniu masywu znajduje się wiele zabytków sakralnych (m.in. Sobótka, Mysłaków, Wiry, Słupice, Glinica) i rezydencjonalnych (m.in. Sobótka Zachodnia, Biała, Jędrzejowice, Kielczyn, Słupice, Młynica, Będkowice) z różnych okresów. Całość składa się na rejon o dużej atrakcyjności turystycznej.

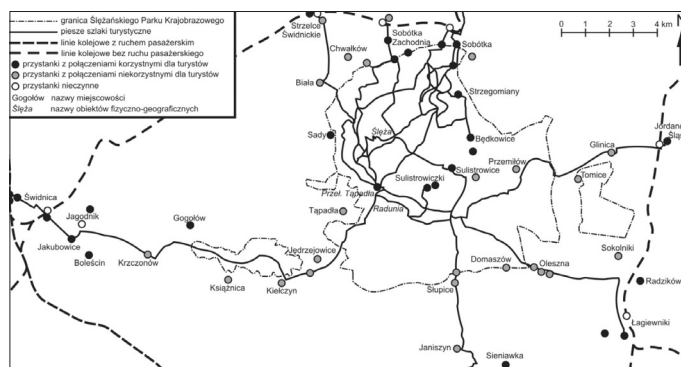
<sup>2</sup> Ewentualnie mogą one być wykorzystywane też przez piechurów odbywających kilkudniowe wycieczki, których liczba jest jednak relatywnie niewielka w stosunku do turystów jednodniowych lub weekendowych.

W związku z popularnością wśród turystów Masyw Ślęży wyróżnia się gęstą siecią szlaków turystycznych pieszych, uzupełnioną przez dwa szlaki rowerowe. Na stokach Ślęży trasy te mają dwojaki przebieg. Większość zaczyna się w Sobótce i wiedzie różnymi trasami na południe, zbiegając się na najwyższym szczycie, po czym dalej kontynuują się w kierunkach południowych. Mniejszość z kolei obiega szczyt Ślęży. Natomiast w pasie Wzgórza Kiełczyńskie – Masyw Raduni–Wzgórza Oleszeńskie, gdzie szlaków jest już mniej, prowadzą one bądź wzdłuż grzbietów, bądź przecinają łańcuch w miejscach przełęczy. Sieć szlaków pieszych w Masywie Ślęży została ukształtowana w czasach komunistycznych, kiedy preferowana była turystyka masowa i dosyć dobrze funkcjonował transport kolejowy. W związku z tym za główny sposób dojazdu do szlaków obszaru badań przyjęto przebiegającą po jego północnej stronie linię kolejową Wrocław–Kobierzyce–Sobótka–Świdnica i do znajdujących się na niej stacji doprowadzono większość szlaków. Obecnie, w związku z zawieszeniem przewozów pasażerskich na tej linii, tak ukształtowana sieć szlaków nie jest efektywna i długie odcinki tras są prawie w ogóle nie wykorzystywane, gdyż z reguły pozbawione je walorów krajoznawczych, a ich jedyną funkcją było połączenie masywu ze wspomnianą linią kolejową.

Badaniami objęto sieć pieszych szlaków turystycznych w całym Masywie Ślęży wraz z odcinkami wybiegającymi na tereny sąsiednich regionów aż po najbliższy główny węzeł komunikacyjny. Nie uwzględniono tras rowerowych, gdyż w tym przypadku wykorzystanie komunikacji zbiorowej ma zdecydowanie mniejsze znaczenie, sprowadzając się tylko do kolei. W pierwszej kolejności zbadano wszystkie przystanki komunikacji zbiorowej znajdujące się bezpośrednio przy szlakach lub w ich pobliżu (maksymalna odległość to 1 km), czyli takie, które mogą być potencjalnym punktem wyjścia na trasy. W tym celu poddano analizie mapy turystyczne [1, 6, 8] i przeprowadzono inwentaryzację terenową, by zlokalizować poszczególne przystanki, a następnie wykorzystano wyszukiwarkę połączeń [10] i rozkłady jazdy przewoźników świadczących przewozy w analizowanej okolicy (Polbus PKS Wrocław [9], PKS Świdnica, Trako [11]). Uwzględniono połączenia sezonowe uruchamiane w letnim sezonie turystycznym. Wyróżniono trzy rodzaje przystanków: 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 w godzinach odpowiadających dojazdowi do pracy i szkoły) oraz takie, które w związku ze zmianami organizacyjnymi komunikacji zbiorowej nie są obecnie obsługiwane. W drugiej kolejności wyróżniono odcinki szlaków wyznaczone wyłącznie w celu zapewnienia dojścia do przystanków komunikacji zbiorowej i sprawdzono przydatność połączeń z tych przystanków dla turystyki, a tym samym określono potrzebę utrzymywania tych odcinków.

Wyniki analizy przydatności dla turystyki przystanków związanych z siecią szlaków pieszych Masywu Ślęży przedstawiono na rysunku 1. Wyróżniono 28 przystanków

z ofertą korzystną, 24 – z ofertą niekorzystną i 7 przystanków nieczynnych. Dosyć dobre rezultaty to wynik położenia Masywu Ślęży niedaleko Wrocławia i przebiegających w pobliżu ważnych tras ze stolicy Dolnego Śląska w kierunku Świdnicy i Kłodzka. Trzeba jednak zaznaczyć, że weekendowe połączenia zapewniają dojazd tylko do niektórych fragmentów omawianego terenu – sytuacja w części południowej jest dużo gorsza niż w północnej.



Rys. 1. Dostępność komunikacyjna sieci pieszych szlaków turystycznych Masywu Ślęży i jego otoczenia.

Źródło: opracowanie własne

Przystanki z ofertą niekorzystną dla turystyki to przystanki autobusowe zlokalizowane w większości wsi otaczających masyw, gdzie autobusy kursują tylko w dni robocze lub wyłącznie w dni nauki szkolnej w godzinach porannych i wczesnym popołudniem. Taka oferta komunikacyjna skierowana jest dla mieszkańców tych miejscowości, natomiast w ogóle nie jest przydatna dla turystów, którzy napływają na te tereny głównie w weekendy. Same godziny połączeń również nie są korzystne, gdyż – biorąc pod uwagę to, że wycieczka ma być przyjemnością – do wyjazdu nie powinno dochodzić wcześniej rano, a wędrowka powinna zakończyć się wieczorem, a nie wczesnym popołudniem, co obecnie wymuszają godziny odjazdu. Turyści z Wrocławia, którzy dominują na tym terenie, praktycznie w ogóle nie mają możliwości dojazdu do szeregu miejscowości, ponieważ brakuje połączeń, którymi zdążyliby na poranne przesiadki w Sobótce, Łagiewnikach czy Dzierżonowie. Lepsza jest natomiast sytuacja turystów ze Świdnicy. Trzeba też zaznaczyć, że Dzierżonów w ogóle nie posiada weekendowych połączeń z Masywem Ślęży.

Na badanym terenie kursy sprzyjające rozwojowi turystyki, czyli odbywające się również w weekendy i to w różnych godzinach, dotyczą trasy z Wrocławia do Sobótki i dalej na zachód od Sobótki Zachodniej (Strzelbowa) i na południe do Sulistrowiczek przez Strzegomiany, Będkowice i Sulistrowice, przy czym niektóre wydłużone są nawet na Przełęcz Tąpadła, oraz trasy ze Świdnicy przez Gogołów do Sądów. W pierwszym przypadku przewoźnicy przygotowali kilka połączeń na tych trasach wyjeżdżających z Wrocławia między godzinami 7 a 10, natomiast wyruszających w drogę powrotną po godzinie 17, które kursują w soboty, niedziele i niektóre święta. Trzeba jednak zauważyć, że połączenia dowożące pod Ślężę (poranne) docierają do Sulistrowiczek lub nawet na Przełęcz Tąpadła, a połączenia powrotne zaczynają się z Sobótki, co dla niektórych

turystów może stanowić problem. Trasa ze Świdnicy do Sadów jest obsługiwana przez prywatną firmę z dosyć dużą częstotliwością. Ponadto kursy w weekendy odbywają się również po drodze krajowej nr 35 Wrocław–Świdnica i po drodze krajowej nr 5 Wrocław–Łagiewniki–Ząbkowice Śląskie, jednak z racji oddalenia ich znaczenie jest niewielkie. W efekcie przystanki z korzystną dla turystów ofertą połączeń skupiają się bezpośrednio po północnej i wschodniej stronie Ślęzy oraz w większej odległości na północnym zachodzie i wschodzie.

Szczególną grupę stanowią zlokalizowane przy szlakach przystanki, które nie są obecnie obsługiwane. Są to stacje kolejowe w Sobótce, Sobótce Zachodniej, Strzelcach i wschodniej części Świdnicy (Świdnica-Przedmieście) na nieczynnej w ruchu pasażerskim linii Wrocław–Kobierzyce–Sobótka–Świdnica oraz stacje Jordanów Śląski i Łagiewniki na zlikwidowanej linii Kobierzyce–Łagiewniki–Piława Górna. Ponadto nieczynny jest jeden przystanek świdnickiej komunikacji miejskiej położony w otoczeniu szlaku. Liczba nieczynnych przystanków jest niewielka, jednak to one są jednym z głównych problemów dostępności transportowej Masywu, gdyż specjalnie do większości z nich wydłużono kilka szlaków, prowadząc je przez tereny równinne, zabudowane (często w sposób chaotyczny) i pozbawione walorów krajoznawczych, a w związku z czym nieatrakcyjne. Kiedyś kolej była najpewniejszym środkiem transportu, stąd do początku lat 90. istnienie takich odcinków szlaków było w pełni uzasadnione, natomiast później, kiedy liczbę połączeń ograniczano, i obecnie, kiedy od kilku lub kilkunastu lat pociągi pasażerskie w ogóle tu nie kursują, ich ciągle utrzymywanie nie zawsze jest potrzebne. Co więcej, turyści niezorientowani w połączeniach komunikacyjnych mogą zostać wprowadzeni w ten sposób w błąd.

Sieć szlaków związana z Masywem Ślęzy posiada dziewięć odcinków, które powstały w celu jej połączenia z przystankami komunikacji zbiorowej (tab. 1), spośród których większość wiedzie do przystanków nieczynnych. Aż trzy odcinki prowadzą do nieczynnej stacji kolejowej w Sobótce, przy czym tylko jeden z nich (czerwony) mija wcześniej centrum miasta z głównym przystankiem (dworcem) autobusowym (fot. 1.), zapewniając w obecnej sytuacji dogodnie połączenie z komunikacją zbiorową. Szlak żółty sprowadza na stację z Przełęczy pod Wieżycą, przebiegając tylko obok przystanku na trasie między Sobótką a Sobótką Zachodnią, natomiast szlak niebieski z Wrocławia-Muchoboru przez Smolec, Krobielowice i Rogów Sobócki wiedzie tylko północnym skrajem miasta, nie doprowadzając do żadnego czynnego przystanku. W obecnej sytuacji celowe wydaje się skrócenie pierwszej z wymienionych tras oraz zmiana przebiegu dwóch pozostałych tak, by wiodły do centrum miasta. Likwidacja wydaje się również wskazana w przypadku odcinków szlaków niebieskiego i czarnego archeologicznego (znaki w postaci czarnego piktogramu ślężańskiego niedźwiadka na białym tle), które od Sobótki-Górki, gdzie znajduje się pałac przebudowany ze średniowiecznego klasztoru, kościół i przystanek autobusowy z relatywnie częstymi połączeniami, prowadzą wspólnie ulicą przez Strzeb-

łów do nieczynnej stacji Sobótka Zachodnia. W żadnym z wymienionych dotychczas przypadków z przedmiotowymi odcinkami szlaków nie są związane żadne walory krajoznawcze, w związku z czym nie wpływają one na podniesienie atrakcyjności turystycznej całej trasy. Przy pozostałych odcinkach znajdują się obiekty turystycznego zainteresowania, jednak zwykle związane są one z krańcami odcinków (zabytki architektury w miejscowościach), natomiast główna część trasy nadal pozostaje nieciekawa. W związku z tym, że linia kolejowa Kobierzyce–Jordanów Śląski–Łagiewniki–Piława Górna jest nieczynna dla ruchu pasażerskiego już od wielu lat, szlaki doprowadzające kiedyś dla tamtejszych stacji kolejowych (niebieski do Jordanowa i czerwony do Łagiewnik) zostały przetrasowane do przystanków autobusowych. W przypadku Strzelców, gdzie kończy się szlak zielony z Przełęczy Tąpadła, sytuacja jest o tyle korzystna, że w okolicy nieczynnej stacji kolejowej znajduje się przystanek autobusowy na drodze krajowej nr 35. Natomiast żółto znakowany, wyjątkowo długi odcinek ze Wzgórz Kielczyńskich do Świdnicy, chociaż doprowadza w okolice czynnych przystanków (Gogołów, Jakubowice, Świdnica), jest o tyle problematyczny, że wiedzie w dużym stopniu drogami asfaltowymi, częściowo ruchliwymi, co jest dla piechurów wyjątkowo niekorzystne.

Trzeba z przykrością stwierdzić, iż słaba jest informacja o tym, że wspomniane wyżej odcinki szlaków prowadzą na nieczynne stacje. Próżno szukać odpowiednich informacji w terenie, a i strony internetowe dotyczące Masywu Ślęzy tego problemu wydają się nie zauważać. Jedynym pozytywnym wyjątkiem spostrzeżonym przez autora jest witryna ośrodka sportowego w Sobótce [12], gdzie przy opisach przebiegu szlaków wyraźnie zaznaczono, że pociągi pasażerskie na linii przez Sobótkę nie kursują.

Tabela 1

Wykaz odcinków szlaków w Masywie Ślęzy i okolicach, które powstały w celu połączenia sieci z przystankami komunikacji zbiorowej	
Odcinek	Długość [km]
Szlak czerwony: Sobótka, dworzec autobusowy – Sobótka, dworzec kolejowy	0,75
Szlak żółty: Przełęcz pod Wieżycą – Sobótka, dworzec kolejowy	1,75
Szlak niebieski: Sobótka, wyjazd w kierunku Wrocławia – Sobótka, dworzec kolejowy	0,50
Szlak niebieski: Sobótka Górka, PKS – Sobótka Zachodnia, dworzec kolejowy	1,50
Czarny szlak archeologiczny: Sobótka Górka, PKS – Sobótka Zachodnia, dworzec kolejowy	1,50
Szlak zielony: Biała – Strzelce	2,50
Szlak żółty: Winna Góra – Glinica – Jordanów Śląski	5,00
Szlak czerwony: Oleszna – Łagiewniki	5,00
Szlak żółty: Gogołów – Krzczonów – Jagodnik – Świdnica	10,00
Razem	28,50



Fot. 1.  
Kościół św. Anny góruje nad głównym przystankiem autobusowym w Sobótce (fot. K. Kołodziejczyk).

## Dostępność komunikacyjna innych szlaków sudeckich

W związku z zawieszeniem kursowania pociągów pasażerskich na wielu dolnośląskich liniach kolejowych są sytuacje, gdy szlak zupełnie niepotrzebnie prowadzi na stację kolejową. W niektórych przypadkach po zawieszeniu obsługi na linii przebieg szlaku modyfikowano, często jednak zmian nie wprowadzano. Najlepszym przykładem dostosowywania przebiegu szlaku do dostępności komunikacyjnej jest Główny Szlak Sudecki im. dra Mieczysława Orłowicza, który w swojej pierwotnej wersji wiedzie ze Świeradowa Zdroju do Paczkowa. Po wstrzymaniu ruchu pasażerskiego na linii z Gryfowa Śląskiego do Świeradowa-Zdroju zachodni kraniec Głównego Szlaku Sudeckiego został w 1997 roku przeniesiony. Skasowano odcinek wiodący na stację PKP, natomiast namalowano znaki wzdłuż ulicy Sienkiewicza do dworca autobusowego. Ponieważ kilka lat później główny przystanek przeniesiono kilkaset metrów na wschód, na ulicę Wyszyńskiego<sup>3</sup>, natomiast lokalizacja węzła nie uległa zmianie, turyści schodzący z gór znów prowadzeni są w nieprzydatne miejsce, a osoby rozpoczynające wędrowkę mogą mieć trudności ze znalezieniem początku najważniejszego przecież szlaku sudeckiego. Pewne problemy związane są też ze wschodnim krańcem szlaku zlokalizowanym pierwotnie przy dworcu kolejowym w Paczkowie. W 2000 roku Główny Szlak Sudecki został nieoficjalnie przedłużony na wschód poprzez wyznaczenie nowego odcinka łączącego go z czerwonym szlakiem Gór Opawskich. Ponieważ trasa w nowej wersji nie mogła wieść koło stacji, wyznakowano tam szlak dojezdziowy (bocznice). Niestety w grudniu 2008 wstrzymano ruch pasażerski na linii kolejowej Kamieniec Ząbkowicki–Nysa, więc szlak dojezdziowy stał się zupełnie bezużyteczny [7].

Szybko na zamknięcie linii kolejowej zareagowano w Głuchołazach. Obecnie nieczynna jest ślepo zakończona linia ze stacji Głuchołazy do głuchołaskiego Zdroju (tzw. polska linia) i znajdujące się przy niej: przystanek Głuchołazy-Miasto i stacja Głuchołazy-Zdrój, natomiast użytkowana jest tylko tzw. linia czeska, którą odbywa się tranzyt czeski z Mikulovic do Jindřichova na trasie Jeseník–Krnov<sup>4</sup>. Z trzech szlaków wyznaczonych na leżącej na południe od Głuchołaz Górze Parkowej jeden (niebieski) prowadził pierwotnie do stacji Głuchołazy-Zdrój, natomiast drugi (czerwony) do przystanku Głuchołazy-Miasto. Natomiast po likwidacji połączeń na linii polskiej „kolejowy” odcinek szlaku niebieskiego skasowano, a szlak czerwony nadal prowadzi w to samo miejsce, gdyż obok znajduje się dworzec autobusowy. Żadne znaki nie doprowadzają z kolei do bardzo odległej od centrum stacji Głuchołazy, która jest jedyną, na której zatrzymują się cze-

skie pociągi<sup>5</sup>. Wyznaczenie tam szlaku być może zachęciłoby turystów polskich do korzystania z czeskich połączeń (gdyż na stację nie jest łatwo trafić), a turystów czeskich – do zwiedzenia Głuchołaz i polskiej strony Gór Opawskich.

W związku z zawieszeniem ruchu pasażerskiego na większości linii kolejowych ziemi kłodzkiej, również na tym terenie pogorszyła się dostępność szeregu szlaków, a w kilku przypadkach ich przebieg stał się całkowicie nielogiczny. Przykładem dostosowania sieci szlaków do nowych warunków było skrócenie szlaku zielonego o odcinek łączący centrum Stronia Śląskiego ze stacją kolejową. Obecnie szlak ten ma swój skrajny węzeł przy głównym przystanku autobusowym w kierunku Stronia Śląskiego-Morawki, dzięki czemu turyści przyjeżdżający tu z Kłodzka nie mają problemów ze znalezieniem drogi. Kłopot jest jednak w sytuacji odwrotnej, gdyż przystanek w kierunku Kłodzka (dla turystów wyjeżdżających z gór) znajduje się pewnej odległości i nie jest oznaczone do niego dojście.

W okresie, kiedy zawieszony był ruch pasażerski na odcinku Kłodzko Główny–Wałbrzych Główny<sup>6</sup>, wręcz kuriozalny był przebieg dwóch szlaków. Szlak żółty Nowa Ruda–Zdrojowisko PKP–Sobków–Bielawska Polanka nadrabia bowiem ponad 1 km, by przebiegać obok stacji Zdrojowisko, podczas gdy może wieść prosto i znacznie krócej drogą asfaltową. Z kolei szlak Kozie Siodło–Ludwikowice Kłodzkie PKP–Jugów–Przełęcz Jugowska został pomyślany jako połączenie tras wiodących grzbietem Gór Sowich z linią kolejową z Kłodzka do Wałbrzycha. Sprowadza on z gór w kierunku południowym do stacji i następnie niejako wraca na północ w kierunku głównego grzbietu. Problem polegał na tym, że w Ludwikowicach znaki doprowadzają wyłącznie do stacji znajdującej się na północnym skraju zabudowań, natomiast centrum miejscowości z przystankiem autobusowym pozostaje w odległości kilkuset metrów. W czasie, gdy pociągi nie kursowały, turysta zmuszony był do szukania możliwości transportu na własną rękę, gdyż szlaku nie wyposażono w odpowiednie drogowskazy. Pewne problemy związane były też ze stacją Głuszycza Górna, gdzie kończą się dwa szlaki: czarny z Walimia przez Grządki, Osówkę i Kolce, którego ostatnie 2 kilometry stanowią wyłącznie dojście do kolei, oraz żółty z Przełęczy pod Czarnochem, który w całości został chyba pomyślany jako połączenie ze stacją, choć znajduje się przy nim kilka kulturowych walorów krajoznawczych. Obecnie ruch pasażerski został przywrócony, więc przebieg szlaków znów ma uzasadnienie, jednak w tym kontekście warto by się zastanowić, czy nie powinien być on bardziej uniwersalny, nie koncentrując się wyłącznie na jednym środku transportu. Wydaje się, że szlaki powinny prowadzić możliwie prosto, ponadto przez

<sup>3</sup> Na miejscu dotychczasowego dworca autobusowego pewien przedsiębiorca planował wybudować hotel, w związku z czym władze miasta sprzedały mu ten teren, jednak ostatecznie inwestycja nie została zrealizowana.

<sup>4</sup> Głuchołazy posiadają więc kilka dziennie połączeń pasażerskich z czeską siecią kolejową, natomiast żadnych z polską. Jedyny wyjątek stanowią uruchamiane tylko podczas niektórych sezonów turystycznych kursujące w weekendy dwie pary pociągów z Opola do Jesenika lub Ostrużnej.

<sup>5</sup> Przez większość okresu powojennego wymiana pasażerów nie była tu możliwa, gdyż nie uruchomiono kolejowego przejścia granicznego dla ruchu pasażerskiego. Po transformacji 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.

<sup>6</sup> Obecnie ruch został przywrócony i jest prowadzony przez Koleje Dolnośląskie, przy czym częstotliwość i godziny kursowania nie sprzyjają rozwojowi turystyki, stanowiąc głównie odpowiedź (i to ograniczoną) na potrzeby mieszkańców.

centrum miejscowości, natomiast do często odległych stacji można wyznaczać szlaki dojściowe (bocznice), bądź tylko wskazywać kierunek, jeśli droga dojścia jest w miarę prosta. W przypadku linii kolejowej z Kłodzka do Wałbrzycha specjalne doprowadzenie szlaków do stacji kolejowej jest jeszcze w Nowej Rudzie i Świerkach, jednak wiąże się już z nieznacznym nadrabianiem trasy.

## Podsumowanie

W związku zawieszeniem ruchu pasażerskiego na wielu liniach kolejowych i likwidacją szeregu połączeń autobusowych w Sudetach i na Przedgórzu Sudeckim znacznemu pogorszeniu uległa dostępność komunikacyjna wielu szlaków turystycznych, a nawet całych ich sieci. Konsekwencją tego procesu było to, że wiele szlaków prowadzących specjalnie do przystanków komunikacji zbiorowej stało się bezużytecznych. Tylko w niektórych przypadkach zmodyfikowano ich przebieg lub je po prostu skrócono, natomiast zwykle nie dokonano żadnych zmian, co może wprowadzać turystów w błąd, sugerując, że połączenie normalnie funkcjonuje. Ponadto takie sytuacje mogą utrudniać znalezienie szlaku (w przypadku rozpoczynania wędrówki) lub dotarcie do czynnego przystanku (po zakończeniu trasy). Z drugiej jednak strony w przypadku przywrócenia przewozów (jak na linii Kłodzko–Wałbrzych) przebieg znów znajduje uzasadnienie. Biorąc to pod uwagę, w sytuacji niestabilnej oferty transportowej wydaje się wskazane, żeby przebieg szlaków był możliwie uniwersalny, prosty (najkrótszą, lecz jednocześnie najciekawszą trasą<sup>7</sup>) i nie wiązał się ściśle z jednym tylko środkiem transportu. Wyznaczenie specjalnych szlaków do przystanków powinno odbywać się tylko wtedy, jeśli dotarcie do nich nastręcza trudności, a jednocześnie w dłuższej perspektywie czasowej jest pewność utrzymania oferty przewozowej. Węzły szlaków powinny być lokalizowane w charakterystycznych miejscach, takich jak główne skrzyżowanie, kościół czy urząd, a niekoniecznie przystanki, zwłaszcza położone często na uboczu stacje kolejowe. Trzeba jednak zaznaczyć, że te zasady powinny być bezwzględnie stosowane przy nowo znakowanych szlakach, natomiast zmiany tych istniejących powinny być ostrożne i uwzględniać perspektywę ewentualnego przywrócenia przewozów pasażerskich oraz przyzwyczajenia turystów.

Inną sprawą pozostaje odpowiednie przygotowanie umieszczanych w węzłach kierunkowskazów tak, by przekazywały możliwie pełne informacje o następnych punktach na trasie i jednoznacznie je lokalizowały. Wzorem czeskich szlaków turystycznych (fot. 2.) obok nazwy kolejnych węzłów powinny być umieszczone odwołania do rodzaju połączeń komunikacji zbiorowej (np. „Przełęcz Tąpadła, BUS”, „Świdnica, dw. kol., BUS” czy „Wrocław-Muchobór, MPK”) i położenia węzła (np. „Kielcyn, kościół” czy „Sobótka-Górka, pałac”). Obecnie na drogowskazach umieszcza się



Fot. 2.  
Czeski węzeł szlaków z drogowskazami, na których nazwy kolejnych węzłów wzbogacone są o informacje dotyczące ich lokalizacji i rodzajów połączeń komunikacyjnych (fot. K. Kołodziejczyk).

z reguły tylko nazwę miejscowości<sup>8</sup>. Funkcjonowanie takich jasnych określeń węzłów pomaga też znaleźć szlak turystom, którzy zaczynają wędrówkę. W Republice Czeskiej przebiegi szlaków wraz z nazwami węzłów i kilometrażem są dostępne w różnych źródłach (drukowanych i elektronicznych). Nazwę węzła poznaje się więc przed wyruszeniem na wycieczkę, a dzięki precyzyjnemu jego określeniu łatwo go później znaleźć w terenie.

## Literatura

1. *Bliskie okolice Wrocławia. Część południowo-zachodnia. Mapa turystyczna skala 1:50 000*, Studio wydawnicze PLAN, Wrocław 2006.
2. Faracik R., Pawlusiński R., *Usługi i zagospodarowanie turystyczne*, [w:] *Turystyka*, red. nauk. Kurek W., Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008.
3. Kondracki J., *Geografia regionalna Polski*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000.
4. Kowalczyk A., Derek M., *Zagospodarowanie turystyczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010.
5. Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., *Geografia turystyki Polski*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002.
6. *Okolice Wrocławia. Mapa turystyczna skala 1:100 000*, Polskie Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych, Warszawa-Wrocław 1997.
7. Rzczycki T., *Główny Szlak Sudecki i jego perypetie*, „Sudety. Przyroda – Kultura – Historia”, 2009, nr 10.
8. *Ślezański Park Krajobrazowy skala 1:25 000*, Wydawnictwo Turystyczne PLAN, Jelenia Góra, b.r.w.
9. <http://przewozy.trako.com.pl/> [16.01.2012].
10. <http://www.e-podroznik.pl/> [16.01.2012].
11. <http://www.polbus.pl/> [16.01.2012].
12. <http://www.sleza.sobotka.net/index.php?go=25> [16.01.2012].

<sup>7</sup> Niestety zaniedbane dworce kolejowe trudno uznać za atrakcyjne turystycznie, czego dobrym przykładem są obiekty na trasie z Kłodzka do Wałbrzycha.

<sup>8</sup> Zdarzają się natomiast określenia nieprecyzyjne, jak na przykład „Ludwikowice Kłodzkie, PKP”, funkcjonujące przez cały czas, gdy pociągi pasażerskie przez Ludwikowice nie kursowały, jak również obecnie, gdy pociągi pasażerskie obsługiwane są przez spółkę samorządową Koleje Dolnośląskie.