

# Infrastruktura narciarska w krajobrazie górskim

Marek Staffa

Ski Infrastructure  
in the Mountain  
Landscape

## Od wędrówki do rekreacji i sportu

From hiking to recreation  
and sport

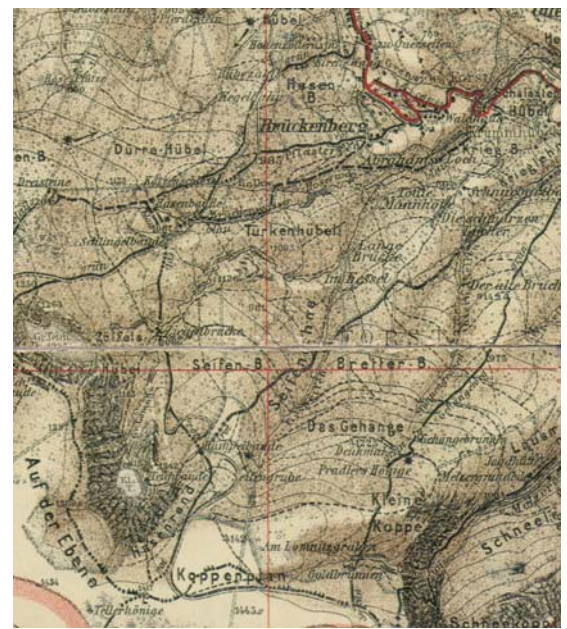
Obszary górskie są z natury predestynowane do roli głównych regionów turystycznych, a w klimacie umiarkowanym jako jedyne pełnią ją praktycznie przez cały rok, w przeciwieństwie do równie atrakcyjnych wybrzeży morskich czy pojezierzy, wykorzystywanych raczej tylko sezonowo.

Zróznicowane ukształtowanie będące wynikiem budowy geologicznej i przeszłych procesów tektonicznych, w połączeniu z bogatą szatą roślinną, tworzy bardzo atrakcyjne krajobrazy, których podstawową wartością bywają wybitne walory widokowe. Tylko w górach można spotkać miejsca, z których rozciągają się tak rozległe panoramy czy dynamicznie ukształtowane, wieloplane widoki. Właśnie te walory stanowią jeden z głównych magnesów przyciągających wypoczywających. Stale rosnący – by nie rzec masowy – ruch turystyczny wymaga odpowiedniego zaplecza i zagospodarowania, a to z kolei prowadzi na ogół prostą drogą do dewastacji terenu, także jego walorów widokowych. Powstaje niepokojące sprzężenie zwrotne, w którym rzesze turystów chcących korzystać z walorów naturalnych terenu prowadzą wprost do ich utraty.

Do niedawna góry były eksplorowane głównie przez turystów: w lecie pieszych, w zimie narciarzy lub chodzących na raketach śnieżnych, którzy uprawiali przede wszystkim krótsze lub dłuższe wędrówki, przemierzając szlaki wiodące wzdłuż grzbietów lub doprowadzające z dolin i miejscowości. W nielicznych, specyficznie ukształtowanych regionach pojawiali się też wspinacze i speleolodzy. Od pewnego czasu sytuacja ta zaczęła ulegać znaczącym zmianom. Rozwój miejscowości wypoczynkowych i pojawianie się w nich masowo wczasowiczów spowodowały nadmierną koncentrację ruchu pieszego i rowerowego w najbliższym ich otoczeniu, a w efekcie przekraczanie naturalnej chłonności środowiska. Obecnie przeważają amatorzy biernego wypoczynku albo rekreacji ruchowej, bez głębszych zainteresowań krajoznawczych. Szukają oni natomiast na miejscu atrakcji (czasem wątpliwych) i rozrywki. W miejscowościach górskich lawinowo rozwija się budownictwo hotelowo-pensjonatowe (nawet pojawiają się apartamentowce) przerastające skalą otoczenie, a formami obce miejscowym tradycjom. To już nie są stylowe górskie pensjonaty na kilka-, kilkanaście miejsc, ale kompleksy noclegowo-rozrywkowe na kilkadziesiąt-, kilkaset miejsc z basenami, spa, gabinetami odnowy, siłowniami, kasynami i podobnymi urządzeniami. Ich klienci rzadziej wychodzą w teren, chyba tylko na rajd po lokalach gastronomicznych, na pobliski

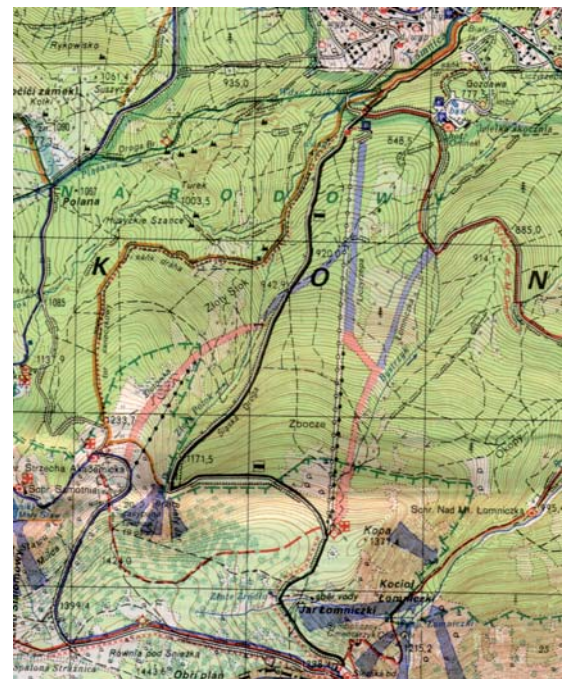
Ryc. 1. Niemiecka mapa Kiesslinga 1:40 000 rejonu Kopy przedstawiająca teren w początkach XX w.

Fig. 1. The German map of Kiessling 1:40 000 area of Kopa, the site in the beginning of the twentieth century



Ryc. 2. Mapa rejonu Kopy Reinholda 1:50 000 (zimowa) z okresu międzywojennego

Fig. 2. Map of the area of the Reinhold Kopa 1:50 000 (winter map) from the interwar period



Ryc. 3. Rejon Kopy na czeskiej mapie 1:25 000 z 1995 r.

Fig. 3. The region of the Kopa on the Czech map 1:25 000 from 1995

stok narciarski czy (często już sztuczny) tor saneczkowy albo ścieżki rowerowe. Uzupełnieniem tej oferty stają się wielkokubaturowe, sieciowe markety i centra handlowe, wypierające tradycyjne (równie fatalne wizualnie) kramiki i targowiska.

## Krajobraz czy boisko

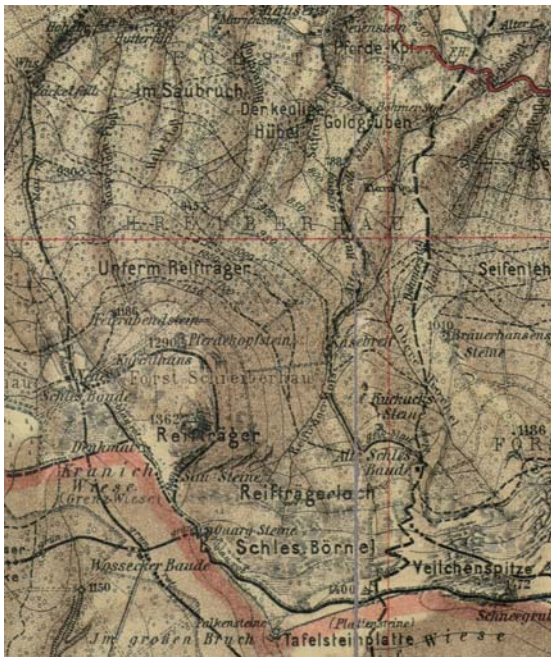
### Landscape or playground

Klasyczne formy uprawiania turystyki zanikają na rzecz różnorodnych form „boiskowych”, które powodują, że góry zaczynają być traktowane jako obiekt sportowy. Turystyka narciarska praktycznie już nie istnieje, szybko rozwija się natomiast narciarstwo zjazdowe, wolniej biegowe. Obie te formy wymagają budowy specjalnych urządzeń wyciągowych i tras. Powstają coraz większe skocznie narciarskie, rynny dla snowboardzistów, sztuczne (letnie) tory saneczkowe, część narciarskich tras zjazdowych wykorzystywana bywa w lecie do ekstremalnych ewolucji rowerowych. Obok klasycznych wspinaczek modne stają się sztuczne ścianki wspinaczkowe (nawet pod dachem), a w wielu dawnych wyrobiskach kamieniołomów czy na niewielkich skałkach lokowane są „szkółki”, które nie uczą, a tylko wciągają za pomocą uprząży amatorów silnych wrażeń na ścianki. Coraz więcej osób uprawiających te formy rekreacji czy sportu odrywa się od gór, traktuje je jak stadion i wynosi z nich tyleż samo wrażeń.

Rozwija się alpinizm czysto sportowy, w którym nieważne stają się doznania estetyczne i poznanie, a liczy się tylko czas przejścia i skala trudności technicznych. Szczytowym przejawem „usportowienia” gór stają się importowane z zagranicy pomysły budowy sztucznych (pod dachem) narciarskich tras zjazdowych. Można od biedy zrozumieć to w odniesieniu do Holandii czy Dubaju, nawet Wrocławia, ale w Karpaczu brzmi to śmiesznie, chociaż może nie do końca biorąc pod uwagę rzeczywiste warunki śniegowe w naszych górach, a równocześnie mrzonki różnych inwestorów chcących utworzyć tu dochodowe stacje narciarskie na wzór alpejski. W Alpach na nartach można jeździć co najmniej przez pół roku (w partiach szczytowych na lodowcach nawet cały rok), a u nas najwyżej 3–4 miesiące.

Inwestycje i urządzenia narciarskie stały się obecnie największym zagrożeniem dla krajobrazów górskich. Wcześniej dysonans wprowadzały linie energetyczne, wieże widokowe, nowe budynki, czasem urządzenia komunikacyjne, ale były one dość nieliczne i oddziaływały jedynie incydentalnie na ograniczonych obszarach. Obecnie ogromne zagrożenie mogą stanowić elektrownie i „fermy” wiatrowe, ale na szczęście pomysły ich budowy napotykają na atrakcyjnych terenach górskich ze strony mieszkańców, turystów i różnych organizacji, że szanse realizacji wydają się być nikłe.



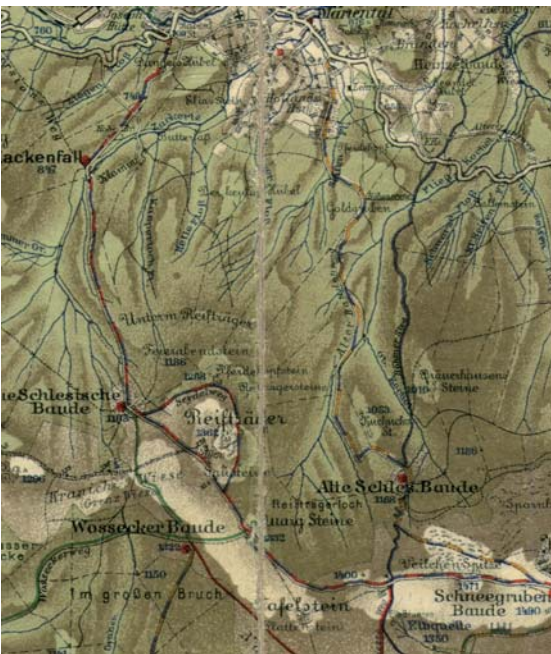


Ryc. 4. Szrenica na mapie Kiesslinga (1:40 000)

Fig. 4. Szrenica on the map of Kiessling (1:40 000)

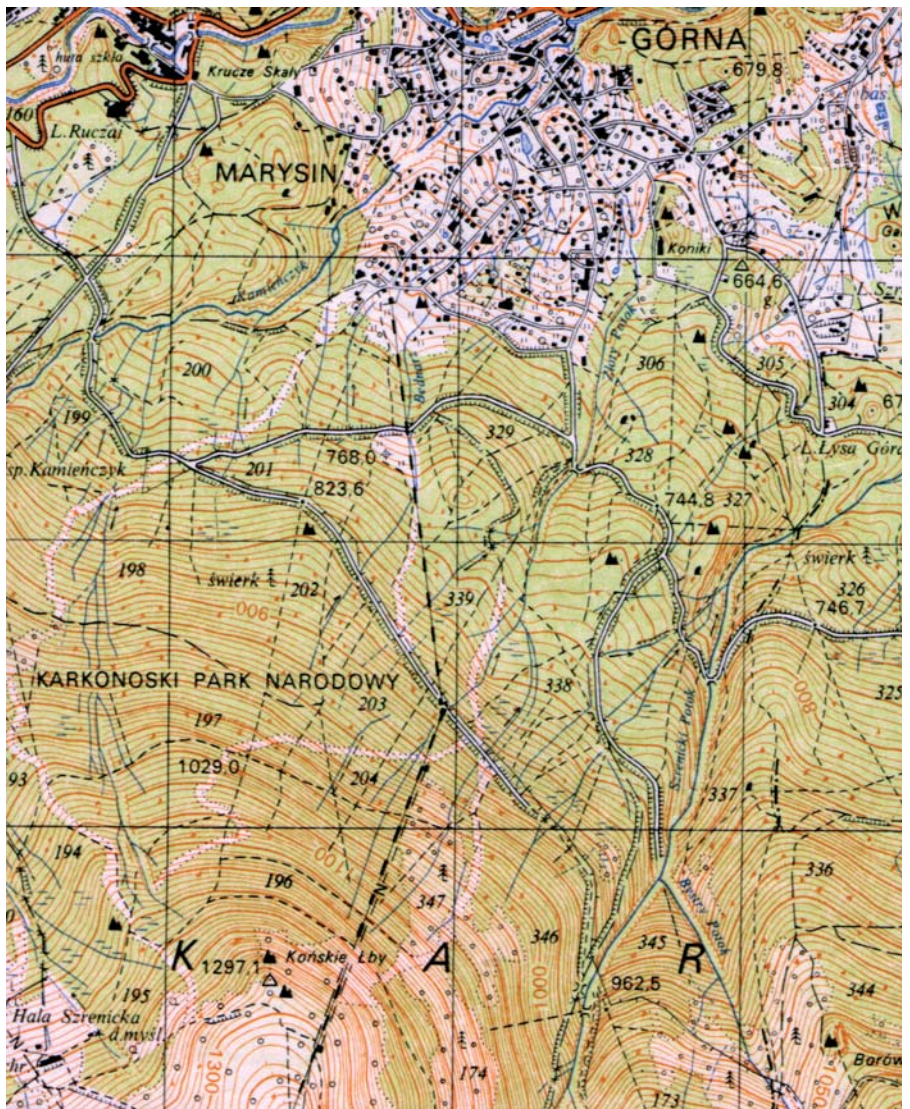
Problemy z urządzeniami narciarskimi, szczególnie kolejkami i wyciągami, nie są nowe, ani wyłącznie występujące w polskich górach. Ich realizacje od dawna w wielu krajach budziły sprzeciwy. Już pierwsza polska kolejka na Kasprowy Wierch, czy również przedwojenne koleje liniowo-terenowe na Gubałówkę i Górę Parkową w Krynicy spowodowały gorące protesty tury-

stów i przyrodników. Późniejsze realizacje też nie były osadzone w krajobrazie, ale w jakimś stopniu wynika to z uwarunkowań technicznych tych urządzeń. Zawsze trasa wyciągu powinna prowadzić po linii prostej, najczęściej wzdłuż linii spadku zbocza i z tego powodu źle komponuje się w swobodnym otoczeniu. Prawdziwy problem jest związany jednak nie z wyciągami czy kolejkami, a to-



Ryc. 5. Szrenica na letniej mapie Meinholda (1:50 000) z okresu międzywojennego

Fig. 5. Szrenica on the Meinhold summer map (1:50 000) from the interwar period



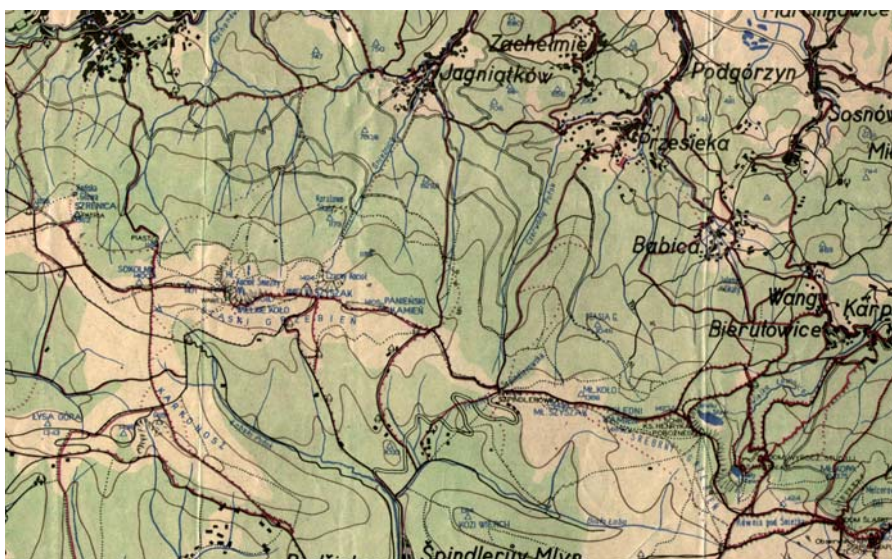
Ryc. 6. Szrenica na polskiej mapie 1:25 000 z 1984 r.

Fig. 6. Szrenica on the Polish map 1:25 000 from 1984



Ryc. 7. Pierwsza polska mapa Karkonoszy (1:100 000) z 1946 r.

Fig. 7. The first Polish Karkonosze map (1:100 000) from 1946



warzyszącymi im trasami zjazdowymi. Kilkadziesiąt lat temu wykorzystywano do zjazdów narciarskich naturalne ukształtowanie zboczy z istniejącym pokryciem roślinnym oraz polany i drogi leśne już funkcjonujące w terenie. Obecnie trasy zjazdowe są budowane specjalnie, poczynając od podłoża, wykańczane odpowiednimi nawierzchniami, obsadzone specjalnymi gatunkami traw, profilowane pod kątem bezpieczeństwa i maksymalnych prędkości, w związku z tym poszerzane nawet do 50 m. Stają się istnymi „autostradami” tnącymi zbocza i lasy i zupełnie nie wpisują się w krajobraz. Widoczne są w lecie i w zimie nawet z odległości kilkunastu kilometrów. Walnie też przyczyniają się do wylesiania zboczy, ponieważ rozcinają często stare drzewostany, co prowadzi w krótkim czasie do ich całkowitego zniszczenia.

Sytuacja jest tym bardziej niepokojąca, że inne dziedziny turystyki, w tym turystyka piesza, wykorzystujące teren w sposób nieinwazyjny, prowadzące szlaki i trasy po istniejących drogach leśnych i ścieżkach, napotykają często na ogromne trudności i sprzeciwy ze strony gospodarzy terenu, parków narodowych i ekologów przy realizacji swoich projektów. Tymczasem inwestycje narciarskie, które często wymagają wycinki sporych połaci drzewostanów (nawet na terenach chronionych), likwidacji istniejących dróg i ścieżek, realizowane bywają bez większych przeszkód. Świad-

czy to o sile perswazji „lobby narciarskiego” i przychylności lokalnych samorządów wietrzących w nich dobry interes. Podobnie wygląda sytuacja z mniej inwazyjnymi trasami rowerowymi, na które panuje obecnie moda, poparta dość szeroko płynącym strumieniem pieniędzy na ich realizację, pochodzącym w większości z funduszy europejskich.

## Aneksja prowadząca do destrukcji krajobrazu

Annexation leading to the destruction of the landscape

Aby uzmysłowić sobie skalę zagrożenia i zasze już przekształcenia krajobrazu wystarczy tylko porów-

nać stare i aktualne mapy czy fotografie tych samych miejsc wykonane w odstępie kilkudziesięciu lat. Kliniczny obraz przeinwestowania narciarskiego terenu można uzyskać z sąsiednich Karkonoszy czeskich, które zaczęto intensywnie zagospodarowywać nieco wcześniej. Čertova hora w Harrachovie z kolejkami, wyciągami i mamucią skocznią, otoczenie Špindlerův Mlýna, Pecu pod Sněžkou czy Janských Lázní dobitnie świadczą jak infrastruktura narciarska wpływa destrukcyjnie na krajobraz górski (ryc. 13).

Polska strona Sudetów zdaje się ochno podążać tą samą drogą, ale na szczęście rozmach i możliwości inwestorów są tu zdecydowanie mniejsze, chociaż skutki już wyraźnie widać. Na pierwszy plan wysuwają się najstarsze stacje narciar-



Ryc. 8. Zieleniec ok. 1990 r. (fot. M. Staffa)

Fig. 8. Zieleniec around 1990 (photo by M. Staffa)



Ryc. 9. Łysa Góra w Górach Kaczawskich ma status tylko „mikrostacji”, ale nawet w lecie stanowi dysonans w krajobrazie (fot. M. Staffa)

Fig. 9. Łysa Góra in the Kaczawa Mountains has the status only of “microstation”, but even in the summer is a discrepancy in the landscape (photo by M. Staffa)



Ryc. 10. Stóg Izerski od pn. z widoczną linią kolei gondolowej i trasą zjazdową (fot. lotnicza S. Lange)

Fig. 10. Stóg Izerski from the north with a visible line of gondola rail and piste (aerial photo S. Lange)

skie na Szrenicy i Kopie w Karkonoszach, ale dorównują im młodsze, które tworzono z większym rozmachem: Zieleniec z Jamrozową Polaną (ryc. 8), Polana Jakuszycka, Czarna Góra czy ostatnio Stóg Izerski. Jeżeli uwzględni się mniejsze ośrodki typu Łysa Góra (ryc. 9), Andrzejówka, Wielka Sowa z Rzeczką i Sokolcem widać, że nasycenie infrastrukturą narciarską polskich Sudetów jest już znaczne, a przecież w wielu miejscach funkcjonują jeszcze pojedyncze wyciągi i trasy o lokalnym znaczeniu.

O rozmiarach problemu zawłaszczania gór przez infrastrukturę narciarską dowodnie świadczy porównanie map tylko dwóch wybranych terenów: Kopy w Karpaczu i Szrenicy w Szklarskiej Porębie (ryc. 1-6).

Warto przedstawić mapy skonfrontować z pierwszą polską mapą Karkonoszy (1:100 000) wydaną przez krakowski „Glob” w 1946 r., na której widać tylko obszary zalesione i drogi.

Nie są to oczywiście jedyne miejsca w Sudetach, gdzie można obserwować destrukcyjne dla krajobrazu skutki żywiołowego rozwoju urządzeń narciarskich w ślad, za którymi powstają nowe hotele, pensjonaty, parkingi i lokale gastronomiczne. Wystarczy spojrzeć na współczesny obszar Zielenca, chociażby na mapie z Google i przypomnieć sobie jak malowniczą wsią był on jeszcze dwadzieścia lat temu.



Taka sytuacja rysuje się w większości tzw. „stacji narciarskich”.

Pokazane przykłady tylko częściowo ilustrują problem negatywnego wpływu zagospodarowania narciarskiego na góry. Zagospodarowanie to ma, bowiem naturalną tendencję do koncentracji w terenie. Rzadko funkcjonuje tylko jeden wyciąg, z reguły w krótkim czasie powstaje ich więcej, podobnie jest z trasami zjazdowymi. Ideałem dla narciarstwa sportowo-rekreacyjnego jest funkcjonowanie tzw. „stacji narciarskiej” złożonej, z co najmniej kilkunastu kolejek i wyciągów o zróżnicowanej długości i towarzyszących im minimum kilkunastu-, lepiej kilkudziesięciu kilometrów tras zjazdowych dających korzystającym swobodę wyboru.

Zaspokojenie potrzeb tej grupy użytkowników gór powoduje jednak sprzeczności innych, szczególnie turystów pieszych, ponieważ stacje narciarskie rozpełzają się po zboczach zajmując coraz większe powierzchnie, które muszą być dla bezpieczeństwa wyłączane z ruchu innych użytkowników, nawet wówczas, gdy są wykorzystywane tylko przez 3 miesiące w roku. Nie ma, bowiem w Polsce przepisów, które nakładałyby na właścicieli narciarskich urządzeń wyciągowych obowiązek ich demontażu po sezonie zimowym, a przynajmniej ze względu na ochronę walorów krajobrazowych kładzenie podpór. U nas, co najwyżej ściągają się z tras na lato armatki śnieżne, a z lin nośnych zaczepy orczyków

Ryc. 11. Lato 2009, trasa zjazdowa ze Stogu Izerskiego, po bokach widoczne stałe urządzenia naśnieżające i słupy oświetleniowe (fot. M. Staffa)

Fig. 11. Summer 2009, downhill track from Stóg Izerski, on the sides visible permanently snow machines and lighting poles (photo by M. Staffa)



Ryc. 12. Pomimo upływu kilkudziesięciu lat od realizacji kolei na Kopę i związanych z nią tras narciarskich nadal są one doskonale widoczne w terenie (fot. M. Staffa)

Fig. 12. Despite the passage of several decades since the implementation of the rail to Kopa and related with them ski runs, they are still clearly visible in the terrain (photo by M. Staffa)

lub talerzyków. Zdarza się, że pozostają w terenie także siatki zabezpieczające. Obecnie dla poprawy wyników ekonomicznych narciarskie trasy zjazdowe (i wyciągi) bywają adaptowane w sezonie letnim do zjazdów rowerowych, co dodatkowo doprowadza do dewastacji terenu, a nawet erozji powierzchniowej, szczególnie tam, gdzie budowane są dodatkowe przeszkody dla rowerzystów. Jako przykład, do czego to może doprowadzić wystarczy obejrzyć tor rowerowy na obrzeżach Parku Zdrojowego w Szczawnie-Zdroju, zbudowany na miejscu podobno najpiękniejszego w Niemczech pola golfowego.

Dopiero w 2009 roku zaczęto w Sudetach dostrzegać problem niszczenia ich krajobrazu przez inwestycje narciarskie po realizacji kolei gondolowej ze Świeradowa-Zdroju na Stóg Izerski i towarzyszącej jej trasy zjazdowej, co najlepiej zilustrują zdjęcia na ryc. 10 i 11.

Realizacji inwestycji na Stogu Izerskim, a jest to tylko jej pierwszy etap, bowiem w planie są następne trasy zjazdowe i co najmniej jeden hotel, wywołała gorące sprzeciwy organizacji ekologicznych. Paradoksalnie jednak ofiarą ich aktywności i sprzeciwów nie pada tak agresywnie wpisana w krajobraz trasa zjazdowa czy sama kolej, ale istniejące od dawna szlaki piesze, które w ramach swoistej rekompensaty mają ulec likwidacji lub zmianom przebie-

gów. Zresztą przedmiotem troski ekologów nie są wcale zagrożone walory widokowe Gór Izerskich tylko wielce wątpliwe stanowisko cietrzewia, któremu jak do tej pory ruch pieszy zdaje się nie przeszkadzać. To chyba najlepiej świadczy o sile i ekspansywności „lobby narciarskiego” bez skrupułów zawłaszczającego góry. Efektem jest niepokojąco nasilające się zjawisko kurczenia się przestrzeni turystycznej w górach, komasowania ruchu w wybranych enklawach.

**Marek Staffa**

Institut Architektury Krajobrazu  
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu  
Institute of Landscape Architecture  
Wrocław University of Environmental and  
Life Sciences



Ryc. 13. „Pełne zagospodarowanie narciarskie” – czy chaos przestrzenny? Czy tak ma wyglądać przyszłość chronionego krajobrazu górskiego? Przykład z Karkonoszy czeskich (fot. M. Staffa)

Fig. 13. “Full ski development – or spatial chaos? Is this the future look like of the protected mountain landscape? Example from the Czech Karkonosze (photo by M. Staffa)