

*Miroslaw Mika, Kinga Krzesiwo, Piotr Krzesiwo*

## WSPÓŁCZESNE PROBLEMY ROZWOJU OŚRODKÓW NARCIARSKICH W POLSCE – PRZYKŁAD SZCZYRKU

*Zarys treści:* W artykule przedstawiono stan rozwoju oraz użytkowania infrastruktury narciarskiej w Szczyрку w sezonie zimowym 2005/06, dokonano oceny funkcjonowania systemu turystycznego w mieście na podstawie opinii turystów, a także wskazano wybrane problemy funkcjonalno-przestrzenne i organizacyjne, ograniczające prawidłowy rozwój tej stacji narciarskiej.

*Słowa kluczowe:* turystyka narciarska, ośrodki narciarskie, Polska, Szczyrk.

*Key words:* ski tourism, ski tourism resorts, Poland, Szczyrk.

### 1. Wprowadzenie

W dobie zmieniającego się w Polsce modelu społecznego coraz wyraźniej obserwuje się, że w zakresie form i sposobów spędzania czasu wolnego przez mieszkańców naszego kraju szczególnego znaczenia nabiera aktywny wypoczynek. Potrzeba aktywności ruchowej, postęp w rozwoju sprzętu do uprawiania sportów zimowych i związane z tym nowe style sportowe przyczyniły się w ostatnich latach do znacznego wzrostu zainteresowania w naszym społeczeństwie uprawianiem narciarstwa i innych form rekreacji w sezonie zimowym, np. snowboardingu, carvingu czy ski-alpinizmu.

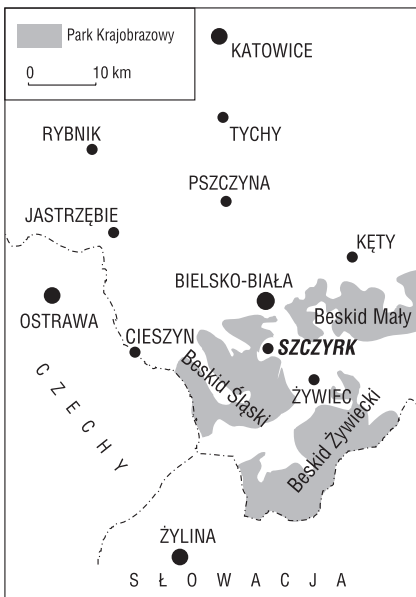
Turystyka narciarska poprzez swój masowy charakter jest jednym z głównych czynników, wspomagających rozwój społeczno-gospodarczy wielu miejscowości na obszarach górskich (Kurek 2004). Doświadczenia ośrodków narciarskich Europy i świata wskazują, że inwestycje w infrastrukturę dla narciarstwa alpejskiego przynoszą stosunkowo szybki zwrot poniesionych nakładów finansowych. Powodzenie ekonomiczne inwestycji w narciarstwo zjazdowe sprawia, że w obecnym czasie obserwuje się bardzo duże zainteresowanie ze strony potencjalnych inwestorów, a także władz samorządowych w Polsce, tworzeniem nowej lub modernizowaniem już istniejącej infrastruktury dla tej formy turystyki.

Rozwój technologii „sztucznej uprawy i produkcji śniegu” sprawia, że inwestycje w infrastrukturę dla narciarstwa zjazdowego w Polsce prowadzone są już nie tylko w miejscowościach górskich, posiadających dobre warunki orograficzne i śniegowe, ale coraz częściej w strefach podmiejskich miast czy nawet w obrębie aglomeracji (np. Bytom, Warszawa, Poznań, Lublin). Taki nowy trend w lokalizacji inwestycji, poprawiający z punktu widzenia potencjalnych użytkowników dostępność terenów narciarskich, czyni wszelkie formy aktywnej rekreacji zimowej jeszcze bardziej powszechnymi, zmienia także model czasowy ich uprawiania z weekendowo-świątecznego czy urlopowego na codzienny w czasie wolnym po pracy.

Okres pierwszych lat XXI w. jest czasem szczególnie widocznych zmian w podejściu do funkcjonowania ośrodków narciarskich w Polsce. Jeżeli lata 90. XX w. były czasem transformacji statusu własnościowego i początków modernizacji większości ośrodków narciarskich, to obecnie podmioty gospodarcze zarządzające tymi ośrodkami, działając w warunkach wolnorynkowych, zmuszone są do prowadzenia aktywnych działań marketingowych w celu przyciągnięcia ruchu turystycznego. Powstające nowe kompleksy urządzeń dla narciarstwa w Polsce stają się poważną konkurencją dla ośrodków tradycyjnych. Największą zaletą nowo powstających ośrodków jest ich nowoczesne

wyposażenie, np. wygodne wyciągi krzesełkowe, oświetlone trasy, snow parki dla snowboardzistów. Z kolei tradycyjne ośrodki narciarskie o uznanej randze, mające często kilkudziesięcioletnie tradycje, zachęcają do przyjazdu widokowymi, urozmaiconymi trasami, zróżnicowanymi także pod względem trudności. Ośrodki te borykają się zazwyczaj z wieloma, przez lata nawarstwionymi i nierozwiązanymi problemami, które obniżają ich atrakcyjność i stanowią zagrożenie dla ich dalszego rozwoju.

Miejscowością, która stanowi jeden z najlepszych przykładów nagromadzenia się trudności i problemów wokół rozwoju narciarstwa w Polsce jest Szczyrk (ryc. 1). W sezonach zimowych 2004/05 i 2005/06 przeprowadzono w Szczyрку sondażowe badania terenowe, których celem było określenie wielkości i struktury ruchu narciarskiego oraz poznanie najważniejszych problemów funkcjonowania systemu turystycznego na podstawie obserwacji własnych oraz opinii turystów.



Ryc. 1. Szczyrk – położenie  
Figure 1. Szczyrk – location

Źródło: opracowanie własne.

## 2. Szczyrk jako stacja narciarska

Tradycje narciarstwa w Szczyрку sięgają okresu międzywojennego. Już wówczas zauważono, że pokrywa śnieżna w Szczyрку zalega dłużej niż w innych miejscowościach górskich położonych blisko Bielska, co ma związek z właściwościami mikroklimatu zacienionej doliny Żylicy oraz północną ekspozycją stoków Skrzycznego i Małego Skrzycznego. Te szczególnie sprzyjające rozwojowi narciarstwa warunki orograficzne i klimatyczne (Warszyńska 1981) oraz bliskie położenie w stosunku do silnie zurbanizowanych obszarów Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego sprawiły, że w okresie po II wojnie światowej zakłady przemysłowe, głównie kopalnie, zaczęły lokować na terenie Szczyрку i innych miejscowości Zachodnich Beskidów urządzenia do uprawiania narciarstwa zjazdowego (Absalon i in. 1990, Błasiak, Szczepański, Wódcz 1990, Runge 1996).

Inwestycją dającą początek procesowi intensywnego zagospodarowania Szczyрку dla potrzeb turystyki narciarskiej była budowa dwuodcinkowej kolei krzeselkowej na Skrzyczne w 1959 r. przez Centralny Ośrodek Sportu w Warszawie (COS). Okres największego rozwoju terenów narciarskich w Szczyрку przypadł na lata 70. i 80. XX w., kiedy Górniczy Ośrodek Narciarski zbudował 13 wyciągów orczykowych i wytyczył prawie 22 km tras w rejonie Małego Skrzycznego i Pośredniego. W tym okresie kompleksowo zagospodarowano dla narciarstwa także masyw Skrzycznego, gdzie Centralny Ośrodek Sportu stworzył system 5 wyciągów i 4 tras zjazdowych, o łącznej długości 13,4 km. Do końca lat 80. XX w. powstało w Szczyрку ogółem 29 wyciągów i ponad 46 km tras zjazdowych o przepustowości 15 tys. osób na godzinę. W latach 90. XX w. zmodernizowano kolej krzeselkową na Skrzyczne i trasy przy większości wyciągów. Przemiany gospodarcze w kraju po 1989 r. sprawiły, że ośrodki narciarskie musiały dostosować się do rosnących wymagań turystów, wzbogacając swoją ofertę o usługi komplementarne i towarzyszące. W tym czasie w Szczyрку zaczęły działać nowe punkty gastronomiczne, wypożyczalnie i serwisy sprzętu narciarskiego, a także szkoły narciarskie dla dorosłych i dzieci (Mika 2004).

Obecnie w Szczyрку działają 32 wyciągi, w większości orczykowe i talerzykowe o łącznej długości 17,8 km i zdolności przewozowej 18,2 tys. osób na godzinę. Największym kompleksem narciarskim w Szczyрку i w Polsce jest Ośrodek Narciarski Czarna-Solisko Gliwickiej Agencji Turystycznej (GAT), dysponujący 13 wyciągami. Drugim ważnym kompleksem jest zespół 5 wyciągów Centralnego Ośrodka Sportu w Warszawie (COS) na północnych stokach Skrzycznego. Pozostałe 14 wyciągów należą do indywidualnych właścicieli i nie tworzy zwartych i połączonych kompleksów.

W sezonie 2005/06 w Szczyрку użytkowanych było 30 tras narciarskich, o łącznej długości 40,4 km (tab. 1), co sytuuje ten ośrodek na pierwszym miejscu w Polsce pod względem rozwoju infrastruktury dla narciarstwa zjazdowego. Ponad połowa długości tras (54%), zarządzana jest przez Gliwicką Agencję Turystyczną, 33% przez Centralny Ośrodek Sportu, a pozostałe 13% jest w rękach właścicieli indywidualnych. Trasy zjazdowe zróżnicowane są pod względem trudności, co sprawia, że odpowiedni dla siebie stok mogą znaleźć zarówno początkujący, jak i zaawansowani narciarze. Cztery trasy zjazdowe posiadają licencję Międzynarodowej Federacji Narciarskiej FIS, która

Tab. 1. Trasy dla narciarstwa zjazdowego w Szczyrku (stan na luty 2006 r.)

Table 1. Downhill ski pistes and runs in Szczyrk (state as at February 2006)

Ogółem	Liczba tras zjazdowych					Długość tras zjazdowych					Długość tras oświetlonych [m]	Długość tras dośnieżanych [m]
	Ogółem	Według stopnia trudności				Ogółem [m]	Według stopnia trudności					
		bardzo łatwe	łatwe	trudne	bardzo trudne		bardzo łatwe [m]	łatwe [m]	trudne [m]	bardzo trudne [m]		
COS*	4	0	2	1	1	13400	0	7500	3100	2800	0	4300
GAT	11	3	3	4	1	21810	8490	6850	4950	1520	820	6000
Inne	15	7	5	2	1	5220	1290	1250	1750	730	2950	1650
Razem	30	10	10	7	3	40430	9780	15800	9800	5050	3770	11950

\* COS – Centralny Ośrodek Sportu; GAT – Gliwicka Agencja Turystyczna.

Źródło: opracowanie własne.

umożliwia rozgrywanie międzynarodowych zawodów w konkurencjach alpejskich. Narciarze przyjeżdżający do Szczyrku mają do wyboru 10 tras zjazdowych bardzo łatwych (zielone), 10 tras łatwych (niebieskie), 7 trudnych (czerwone) oraz 3 bardzo trudne (czarne). Pod względem długości przeważają trasy łatwe – 15800 m, następnie trudne – 9800 m, bardzo łatwe – 9780 m i bardzo trudne – 5050 m.

Niewątpliwie słabą stroną infrastruktury narciarskiej w Szczyrku jest niewielki odsetek tras oświetlonych. Jedynie co dziesiąta trasa umożliwia narciarzom jazdę po zmroku. Trasy te w większości należą do prywatnych właścicieli, z wyjątkiem jednej trasy Gliwickiej Agencji Turystycznej, którą oświetlono przed sezonem 2005/06. Ważnym problemem jest także kwestia dośnieżania tras. Zaledwie 1/3 tras jest dośnieżanych armatkami śnieżnymi. Sztuczna uprawa śniegu pozwala na poprawę warunków narciarskich na stoku, a także wydłużenie sezonu narciarskiego, który w Szczyrku trwa od końca listopada do połowy kwietnia, a na trasach sztucznie naśnieżanych nawet do pierwszych dni maja.

W ostatnich kilku latach dynamicznie rozwijają się usługi komplementarne dla narciarzy. W sezonie 2005/06 w Szczyrku działało 12 szkół narciarskich, z oddziałami przy niektórych wyciągach oraz 46 wypożyczalni i serwisów sprzętu narciarskiego, z których 13 znajdowało się w otoczeniu dolnej stacji kolei krzesełkowej na Skrzyczne, a kolejne 13 przy wyciągach kompleksu Czarna-Solisko. Reszta zlokalizowana jest przy innych wyciągach oraz wzdłuż głównej ulicy Szczyrku.

Pojemność recepcyjna bazy noclegowej Szczyrku wynosi ok. 7000 miejsc zlokalizowanych w 150 obiektach noclegowych. W strukturze bazy noclegowej przeważają pokoje gościnne, stanowiące około 50% wszystkich obiektów noclegowych, natomiast największą pojemność mają ośrodki wczasowo-szkoleniowe, oferujące około 2500 miejsc (Mika 2004). Zimą, w okresie największego natężenia ruchu turystycznego, liczba miejsc noclegowych w Szczyrku jest często niewystarczająca, latem zaś ich wykorzystanie jest niewielkie.

Turyści przybywający do Szczyrku na narty mogą liczyć na specjalne oferty przygotowane przez obiekty noclegowe w formie tzw. usług pakietowych na wyciągi, np. jednorazowe rabaty, całodzienne karnety lub zniżki dla rodzin. Niektóre obiekty posiadają własne *ski busy*, którymi dowożą narciarzy pod sam stok. Często większe obiekty noclegowe w Szczyrku posiadają własne serwisy i wypożyczalnie sprzętu narciarskiego. Niektóre obiekty noclegowe współpracują także ze szkołami nauki jazdy na nartach, a goście mogą skorzystać z usług instruktora narciarstwa lub snowboardu.

W okresie po 2000 r. nastąpił w Szczyrku znaczący rozwój obiektów gastronomicznych. W latach 2000-2006 ogólnodostępna baza gastronomiczna wzrosła z 45 do 84 działających samodzielnie obiektów. Strukturę bazy gastronomicznej na początku 2006 r. tworzyło 28 restauracji oraz 56 barów i innych punktów gastronomicznych, z czego 30 to obiekty sezonowe, otwierane jedynie w zimę. Ponadto własnym zapleczem gastronomicznym dysponują niektóre obiekty noclegowe.

Szczyrk posiada dogodne położenie komunikacyjne. Transport publiczny realizowany jest przez węzeł w Bielsku-Białej, skąd PKS oferuje do Szczyrku 51 połączeń dziennie w dni robocze, zaś 26 w dni wolne od pracy i święta. W sezonie narciarskim PKS nie wprowadza dodatkowych kursów. Uzupełnieniem komunikacji autobusowej są prywatne busy, kursujące między Bielskiem-Białą a Szczyrkim. Ich zaletą są konkurencyjne ceny w stosunku do przewozów PKS i krótszy czas przejazdu.

### 3. Ruch turystyczny w sezonie zimowym

Spośród wszystkich miejscowości Beskidu Śląskiego Szczyrk wyróżnia się znaczącą przewagą przyjazdów turystycznych w sezonie zimowym. Z ogółu turystów odwiedzających Szczyrk aż  $\frac{2}{3}$  przyjeżdża zimą (Mika 2004). W latach 90. XX w. sezonie zimowym można było wyróżnić dwa okresy zwiększonej frekwencji turystów. Pierwszy to trwający stosunkowo krótko okres świąteczno-noworoczny, a drugi związany z feriami zimowymi w lutym. Wprowadzona w końcu lat 90. XX w. możliwość wyboru przez kuratoria oświaty terminu ferii zimowych dla dzieci i młodzieży w poszczególnych województwach, wpłynęła znacząco na poprawę wielkości i sezonowości wykorzystania bazy turystycznej. Obecnie sezon zimowy w Szczyrku trwa bez przerwy od świąt Bożego Narodzenia do końca lutego.

Z informacji uzyskanych od gestorów wyciągów narciarskich wynika, że w sezonie 2004/05 w Szczyrku ruch narciarski na stokach wyniósł ok. 4,5 mln zjazdów. W sezonie 2005/06, ze względu na lepsze warunki śniegowe, wartość ta została przekroczona i wynosiła ponad 5 mln zjazdów. Największą koncentrację ruchu obserwuje się w obrębie terenów zarządzanych przez Gliwicką Agencję Turystyczną (Czyrna-Solisko) – około 60% całości ruchu na trasach narciarskich w Szczyrku. Trasy Centralnego Ośrodka Sportu skupiają około 30% ruchu narciarskiego, zaś pozostałe 10% przypada na trasy zarządzane przez innych gestorów.

Prawie połowę (48%) przybywających do Szczyrku narciarzy stanowili mieszkańcy województwa śląskiego. Najliczniejszą grupę tworzyły osoby pochodzące z regionu Górnego Śląska – około 25% ogółu narciarzy – wśród których znajdowali się m.in. mieszkańcy Katowic, Gliwic, Sosnowca, Zabrze, Tychów, Dąbrowy Górniczej.

Prawie co piąty uczestnik ruchu narciarskiego (19%) przyjechał z Bielska-Białej i okolicznych miejscowości. Podobną pod względem liczebności grupę narciarzy stanowili mieszkańcy województwa mazowieckiego (18%), z czego w zdecydowanej większości byli to mieszkańcy Warszawy (92% wszystkich osób z województwa mazowieckiego). Znacząca grupa narciarzy pochodziła z województw małopolskiego (10%) i łódzkiego (8%). Stosunkowo liczną grupę turystów-narciarzy w Szczyrku tworzyli cudzoziemcy (około 5%), głównie z Niemiec, ale także mieszkańcy Rosji, Ukrainy, Białorusi, a w mniejszym stopniu osoby z krajów nadbałtyckich. Liczbę turystów zza wschodniej granicy można szacować na kilka tysięcy osób w sezonie, przy czym wg informacji gestorów bazy noclegowej liczba ta z roku na rok wrasta. Są to zwykle dość zamożni mieszkańcy Moskwy, Sankt Petersburga, Kijowa i Mińska, zainteresowani wysokim standardem bazy i obsługi turystycznej.

Wśród osób korzystających w Szczyrku z terenów narciarskich wyróżniono 73% narciarzy i 27% snowboardzistów, z przewagą mężczyzn (56%). Trzeba przy tym zaznaczyć, że snowboard jest dyscypliną narciarską uprawianą w zdecydowanej większości przez osoby w wieku pomiędzy 15 a 30 rokiem życia.

W badanej grupie przeważały osoby młode, w wieku pomiędzy 10 a 19 rokiem życia, które stanowiły 32% ogółu użytkowników terenów narciarskich. Kolejną pod względem liczebności grupą były osoby w przedziale wiekowym 20-30 lat (25%). Osoby w przedziałach wiekowych 30-40 lat i 40-50 lat stanowiły odpowiednio 18% i 15% ogółu badanych, zaś – co wydaje się interesujące – 9% wszystkich osób korzystających z tras narciarskich w Szczyrku stanowiły osoby powyżej 50-tego roku życia.

Prawie  $\frac{1}{3}$  ankietowanych (32%) przyznała, że przyjeżdża do Szczyrku regularnie i jest tzw. stałym bywalcem na stokach. Takie deklaracje składali głównie mieszkańcy Górnego Śląska, dla których Beskid Śląski stanowi tradycyjne miejsce wypoczynku. Preferują oni wyjazdy jednodniowe, co wiąże się m.in. z ograniczaniem wydatków na noclegi. Mniejsza częstotliwość przyjazdów zimą do Szczyrku (kilka razy w sezonie) charakteryzowała 46% ankietowanych. Wśród badanych turystów-narciarzy 22% stanowiły osoby będące w Szczyrku pierwszy raz. Osobami odwiedzającymi ten ośrodek po raz pierwszy byli przede wszystkim mieszkańcy centralnej Polski oraz cudzoziemcy, którzy przyjechali do Szczyrku z ciekawości. Korzystali oni zazwyczaj z dłuższych okresów urlopowych oraz z weekendów.

Badania potwierdzają społeczną rolę narciarstwa, o czym może świadczyć m.in. fakt, że przeważająca część ankietowanych uprawia tę formę turystyki w gronie znajomych (40%), z rodziną (44%) lub z osobą bliską (4%). Na narty wybrało się samotnie jedynie 12% ankietowanych.

Narciarstwo, jako forma aktywnego wypoczynku, cieszy się największym zainteresowaniem wśród osób z wykształceniem wyższym (53%) i średnim (44%), co można tłumaczyć m.in. większym zapotrzebowaniem środowisk pracy umysłowej na regenerację sił fizycznych.

Aż 85% narciarzy przyjeżdża na narty do Szczyrku własnym samochodem, z czym wiąże się zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w mieście. Szczyrk dysponuje 1700 miejscami parkingowymi przy wyciągach narciarskich, z czego 450 znajduje się w najbliższym sąsiedztwie dolnej stacji kolei krzeselkowej na Skrzyczne, zaś 870

przy terenach Gliwickiej Agencji Turystycznej w Czyrnej, Solisku i na Pośrednim. Przy pozostałych wyciągach znajduje się po około 30-40 miejsc parkingowych. Wśród turystów powszechnie odczuwany jest niedobór miejsc parkingowych. Słabą wydolność systemu drogowego miasta w okresach największego natężenia ruchu turystycznego potwierdziły sondażowe badania monitoringowe wielkości samochodowego ruchu wyjazdowego ze Szczyrku, które przeprowadzono w niektóre dni sezonów zimowych 2004/05 i 2005/06. Wybrano do tego celu cztery niedzielne popołudnia – 02.01.2005 r., 28.02.2005 r., 01.01.2006 r. oraz 05.02.2006 r., w godzinach między 13:00 a 19:00. Pomiaru dokonano w Buczkowicach, na skrzyżowaniu drogi nr 942 relacji Bielsko-Biała – Szczyrk z drogami w kierunku Lipowej i Łodygowic. Natężenie ruchu samochodowego wyjazdowego ze Szczyrku osiągnęło wielkość w poszczególne dni odpowiednio: 1851, 4388, 1956 oraz 3796 samochodów osobowych. Maksymalny godzinowy przepływ – 908 pojazdów – zanotowano w niedzielę 26.02.2005 r. między godziną 16.00 a 17.00. Słaba wydajność systemu drogowego w Szczyrku oraz nadmierna koncentracja przestrzenna i czasowa ruchu samochodowego jest przyczyną tworzenia się zatorów drogowych i przestojów w ruchu. Sytuacja taka w znaczący sposób obniża komfort oraz jakość wypoczynku turystów i jest jedną z powszechnie znanych wśród narciarzy słabych stron Szczyrku.

#### 4. Szczyrk w opinii turystów-narciarzy

W toku badań terenowych poproszono losowo wybraną stuosobową grupę turystów-narciarzy o dokonanie oceny atrakcyjności Szczyrku jako stacji sportów zimowych oraz wskazanie zalet i wad istniejącej infrastruktury oraz funkcjonowania systemu turystycznego w mieście. W trakcie prowadzonych wywiadów nie przedstawiano respondentom możliwych odpowiedzi, starano się uzyskać informacje wynikające bezpośrednio z odczuć oraz doświadczeń tych osób.

Do najważniejszych czynników, które zdecydowały o wyborze Szczyrku jako miejsca wypoczynku w sezonie zimowym i uprawiania narciarstwa przez pytane osoby, można zaliczyć:

- trwałą i stabilną – w porównaniu z innymi stacjami narciarskimi w Karpatach – pokrywą śnieżną, co w sezonach ze złymi warunkami śniegowymi jest szczególnie istotne,
- bliskie położenie w stosunku do własnego miejsca zamieszkania,
- najłatwiejszy i najszybszy dojazd z centralnej części kraju,
- rangę Szczyrku jako najlepszego ośrodka narciarskiego w Polsce,
- trasy zjazdowe o walorach widokowych, dobrze utrzymane i zróżnicowane pod względem stopnia trudności,
- istnienie kolei krzesełkowej (szczególnie istotne dla snowboardzistów),
- wprowadzenie systemu karnetów na korzystanie z wyciągów (jeden karnet na trzystaście wyciągów),
- dobrą opinię o Szczyrku wśród osób uprawiających sporty zimowe,
- rekomendację tej stacji przez znajomych.

Ze wskazanymi powyżej motywami wyboru Szczyrku dla uprawiania narciarstwa, z których część bez wątpienia wynika z ukształtowanego przez lata wizerunku

miejsowości, związane są także atuty terenów narciarskich tej stacji, do których respondenci zaliczyli:

- trasy zjazdowe najładniejsze pod względem krajobrazowym spośród wszystkich stacji narciarskich w Polsce, urozmaicone pod względem stopnia trudności,
- duże możliwości wyboru tras zjazdowych,
- niższe ceny w porównaniu ze stacjami narciarskimi w Tatrach i na Podtatrzu,
- najlepszą dostępność komunikacyjną z centrum Polski i z Górnego Śląska w stosunku do innych ośrodków w Karpatach,
- dużą liczbę wypożyczalni sprzętu narciarskiego,
- szeroką ofertę szkół narciarskich i snowboardowych,
- system karnetów na korzystanie z części wyciągów.

Natomiast za największe mankamenty i wady funkcjonowania systemu turystycznego w sezonach zimowych w Szczyrku turyści-narciarze uważają:

- zbyt drogie parkingi,
- złą organizację ruchu turystycznego wewnątrz miejscowości i odczuwany przez turystów chaos komunikacyjny,
- źle odśnieżone drogi,
- zbyt długie kolejki do wyciągów na skutek zbyt małej przepustowości wyciągów,
- zbyt mało tras dobrze przygotowanych przez ratraki,
- małą liczbę tras sztucznie dośnieżanych,
- brak zniżek dla dzieci,
- źle przygotowane drogi dojazdowe i tworzące się zatory drogowe,
- małą liczbę kolei krzeselkowych,
- zbyt małą liczbę tras trudnych i bardzo trudnych,
- brak restauracji na Hali Skrzyczneńskiej,
- nadmierną frekwencję osób na stokach, co wiąże się z kwestią swobody jazdy oraz bezpieczeństwem,
- równoczesne użytkowanie tych samych stoków przez narciarzy i snowboardzistów,
- brak wspólnego karnetu dla wyciągów Centralnego Ośrodka Sportu i Gliwickiej Agencji Turystycznej lub na wszystkie trasy zjazdowe w Szczyrku.

Ocena atrakcyjności Szczyrku jako stacji sportów zimowych dokonana przez narciarzy wydaje się bardzo trafna. Wszystkie wymienione powyżej zalety oraz wady stanu i funkcjonowania infrastruktury dla sportów zimowych wpływają na subiektywne odczucie jakości wypoczynku. Aż  $\frac{2}{3}$  badanych nie zauważyło w ostatnich latach żadnych znaczących zmian w rozwoju miejscowości z punktu widzenia inwestycji turystycznych. Pozostała część wskazywała na poprawę dostępności usług gastronomicznych w Szczyrku oraz usług związanych z serwisem i wypożyczaniem sprzętu narciarskiego.

Respondenci wskazywali na konieczność zwiększenia przepustowości wyciągów poprzez np. zastąpienie wyciągów orczykowych dwu- i czteroosobowymi liniami krzeselkowymi. Ich zdaniem atrakcyjność Szczyrku jako stacji narciarskiej podniosłoby także połączenie terenów narciarskich Centralnego Ośrodka Sportu i Gliwickiej Agencji Turystycznej wyciągiem narciarskim, łączącym Małe Skrzyczne ze Skrzycznem, a także wprowadzenie jednego, karnetu narciarskiego na oba systemy tras. Wskazywano również na konieczność budowy dużego parkingu przed Szczyrkim w celu ograniczenia



liczby samochodów wjeżdżających do miasta. Transport turystów wewnątrz Szczyrku i transfer narciarzy do wyciągów mógłby odbywać się np. przystosowanymi do tego celu busami, co sami zainteresowani – jak sami wskazali – byliby skłonni zaakceptować.

## 5. Wybrane problemy rozwoju turystyki narciarskiej w Szczyrku

Oprócz wymienionych przez turystów niedociągnięć w funkcjonowaniu infrastruktury turystycznej na wizerunek Szczyrku jako stacji narciarskiej mają także wpływ rozmaite kwestie sporne i konflikty funkcjonalno-przestrzenne, które wynikają z rozwiniętej funkcji turystycznej miasta. Problemy funkcjonalne, przestrzenne i organizacyjne, które ujawniają się w polskich stacjach narciarskich na skutek umasowienia narciarstwa, ograniczają możliwość prawidłowego kształtowania zjawisk turystycznych na ich obszarze. Z oczywistych względów problemy te mają zróżnicowany przebieg i natężenie w różnych miejscowościach turystycznych, zależą bowiem w dużej mierze od specyfiki uwarunkowań lokalnych oraz roli turystyki w strukturze funkcjonalnej tych miejscowości. Mają one jednak charakter powszechny i dotyczą zdecydowanej większości ośrodków w naszym kraju, o rozwiniętej lub rozwijającej się infrastrukturze narciarskiej.

Do najważniejszych problemów związanych z rozwojem turystyki narciarskiej w Szczyrku można zaliczyć:

- społeczny konflikt wokół statusu prawnowłasnościowego terenów narciarskich,
- nieodpowiednie warunki zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej,
- niedostosowanie przepustowości urządzeń wyciągowych do wielkości ruchu narciarskiego,
- ekologiczne ograniczenia inwestycji w zakresie infrastruktury narciarskiej,
- bezpieczeństwo na stokach narciarskich,
- współużytkowanie stoków przez narciarzy i snowboardzistów,
- degradację przyrodniczą stoków narciarskich,
- zbyt mały udział społeczności lokalnej w dochodach z turystyki narciarskiej.

### 5.1. Konflikt wokół statusu prawnowłasnościowego terenów narciarskich

Bez wątpienia najbardziej znane są konflikty o podłożu prawnowłasnościowym pomiędzy właścicielami gruntów a gestorami wyciągów narciarskich, szczególnie Gliwicką Agencją Turystyczną. Efektami braku ugody, co do warunków dzierżawy gruntów na cele narciarstwa, były czasowe wyłączenia z działalności niektórych wyciągów narciarskich. Brakuje bowiem zgody niektórych mieszkańców Szczyrku na jakąkolwiek ingerencję w ich własność oraz akceptacji proponowanych przez Gliwicką Agencję Turystyczną warunków finansowych dzierżawy. Konieczność corocznych negocjacji warunków korzystania z tych gruntów zimą oraz niepewność zawarcia ugody powstrzymuje gestora wyciągów przed modernizacją istniejących urządzeń narciarskich, uniemożliwia budowę nowych kolei krzeselkowych. Gliwicka Agencja Turystyczna dysponuje planami rozbudowy ośrodka w rejonie Hali Skrzyczneńskiej, które zakładają m.in. budowę kolei krzeselkowych w miejsce niektórych wyciągów

orzekowych. Obecny stan prawny nakłada jednakże konieczność uzyskania zgody właściciela gruntów w przypadku zamiaru prowadzenia nad jego terenem linii napowietrznych. Stowarzyszenie właścicieli gruntów nie wyraża także zgody na tego typu inwestycje. Konflikty w Szczyrku trwają od początku lat 90. XX w. i nie są przykładem odosobnionym w polskich warunkach. Podobne kwestie sporne wokół użytkowania i dzierżawy terenów rolniczych na cele narciarstwa zjazdowego pojawiają się w innych miejscowościach turystycznych, np. w Brennej, Korbielowie czy ostatnio w Zakopanem. Jednym z możliwych prawnych rozstrzygnięć takich sytuacji mogłoby być ustawowe wprowadzenie zasady służebności gruntów rolnych na cele narciarskie w sezonie zimowym, według rozwiązań przyjętych w krajach alpejskich.

## 5.2. Zewnętrzna i wewnętrzna dostępność komunikacyjna

Możliwość szybkiego i wygodnego dojazdu do stacji narciarskich oraz sprawność systemu komunikacji wewnętrznej są jednymi z ważniejszych elementów atrakcyjności turystycznej, wpływających na decyzje o wyborze miejsca wypoczynku przez turystów. Najważniejszymi wadami tego systemu w przypadku Szczyrku są częste zatory drogowe, zbyt wąskie drogi dojazdowe do wyciągów, niewystarczająca liczba miejsc parkingowych oraz niesprawnie funkcjonujący system odśnieżania miasta. W celu usprawnienia płynności ruchu samochodowego, przynajmniej w godzinach jego największego natężenia, należałoby okresowo zmienić organizację ruchu w mieście, zaś docelowo stworzyć trzeci pas ruchu, regulowany sygnalizacją świetlną. Natomiast usuwanie nadmiaru śniegu z poboczy dróg i parkingów jest obowiązkiem służb komunalnych. Procedury przetargowe nakazują władzom lokalnym wybór najkorzystniejszej oferty cenowej, bez uwzględnienia doświadczenia i przygotowania potencjalnego usługodawcy. Efektem tak rozpatrywanych ofert w Szczyrku w sezonach 2004/05 i 2005/06 były drogi źle odśnieżone i znacznie przez to zwężone.

## 5.3. Ruch turystyczny a przepustowość urządzeń wyciągowych

Tworzenie się kolejek do wyciągów zniechęca narciarzy do ponownego odwiedzenia Szczyrku. Zwiększenie przepustowości tych urządzeń podniosłoby jakość wypoczynku i przyczyniłoby się do wzrostu atrakcyjności stacji. Zmiana wyciągów na krzeselkowe ułatwiłaby dostawanie się narciarzy w górne partie stoków zwłaszcza wtedy, kiedy na trasach wyżej położonych i dośnieżanych są jeszcze dobre warunki śniegowe, a w obrębie niżej położonych wyciągów orczykowych śniegu już brak.

## 5.4. Ekologiczne ograniczenia inwestycji w zakresie infrastruktury narciarskiej

Zwiększający się ruch narciarski na stokach stawia przed gestorami bazy narciarskiej konieczność zwiększenia pojemności terenów narciarskich – czego oczekują też sami użytkownicy tras narciarskich. Chęć zmodernizowania wyciągów w celu zwiększenia ich przepustowości wiąże się jednak z poszerzaniem tras zjazdowych. W warunkach górskich łączyłoby się to z koniecznością usunięcia części szaty leśnej lub pojedynczych drzew. Budzi to jednak opór ze strony organu zarządzającego lasami,

a także niektórych właścicieli gruntów sąsiadujących z wyciągami. Niejednokrotnie do sprzeciwu włączają się także organizacje pozarządowe o charakterze ekologicznym. Ekologiczne ograniczenia wobec tego rodzaju inwestycji turystycznych na terenie Szczyrku wynikają z faktu włączenia jego obszaru w granice Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego, który objęty jest także międzynarodową konwencją NATURA 2000.

### 5.5. Bezpieczeństwo na stokach narciarskich

W opinii ratowników GOPR najistotniejszym powodem wzrostu liczby wypadków jest nadmierny ruch na trasach zjazdowych. Narciarzy na stokach jest coraz więcej, a nie przybywa tras narciarskich. Warunki bezpieczeństwa dla osób przebywających na stoku narciarskim określa pojemność stoku narciarskiego. W krajach alpejskich np. w Austrii na jednego narciarza powinno przypadać 500 m<sup>2</sup> powierzchni stoku, w wyjątkowych przypadkach dopuszcza się zmniejszenie tej wartości do 250 m<sup>2</sup>. Tymczasem w Polsce współczynnik ten jest znacznie niższy i wynosi jedynie 100 m<sup>2</sup>. W praktyce jednak na większości tras wielkość ta waha się od 50 do 60 m<sup>2</sup>. Częstą przyczyną wypadków na stokach jest także brawura zjeżdżających i nieprzestrzeganie zasad ruchu narciarskiego. Jednym ze sposobów ograniczenia takich zjawisk w Szczyrku było wprowadzenie na trasy zjazdowe patroli policji, kontrolujących prawidłowość ruchu narciarskiego.

### 5.6. Narciarze a snowboardziści

Wraz z rozwojem nowego sprzętu do uprawiania sportów zimowych i upowszechniania się nowych technik zjazdu, na stoku coraz wyraźniej rysuje się konflikt wokół użytkowania tych samych terenów rekreacyjnych przez narciarzy i snowboardzistów. Nie jest to jedynie kwestia wzajemnego „przeszkadzania” sobie na stoku. Problem jest znacznie poważniejszy i dotyczy bezpieczeństwa uczestników ruchu narciarskiego. Z raportów Beskidzkiej Grupy GOPR oraz informacji pochodzących od narciarzy wynika, że w związku z licznymi kolizjami na stoku z udziałem narciarzy i snowboardzistów dyscypliny te powinny być uprawiane osobno lub przynajmniej w wydzielonych sektorach.

### 5.7. Degradacja stoków narciarskich

Z punktu widzenia przyrodniczych skutków turystyki narciarskiej w Szczyrku jedną z ważniejszych kwestii jest szybko postępująca degradacja większości stoków. Wzmoczoną degradację tych terenów obserwuje się od kilku lat wraz z wprowadzeniem na szerszą skalę sztucznej uprawy śniegu (ratrakowanie, dośnieżanie) i rozwojem górskiej turystyki rowerowej, wykorzystującej trasy narciarskie poza sezonem zimowym. Wydłużenie zalegania pokrywy śnieżnej w niektórych miejscach nawet do połowy maja znacząco opóźnia – a właściwie uniemożliwia – regenerację pokrywy darniowej latem. Z roku na rok powiększają się „blizny” w tej pokrywie, co intensyfikuje denudacyjne procesy stokowe. Natomiast wytyczone przez rowery górskie tory na stokach narciarskich przechwytyują spływające wody opadowe i w wyniku liniowych procesów erozyjnych przyjmują postać rynien erozyjnych.

## 5.8. Społeczność lokalna a dochody z turystyki narciarskiej

Zasady zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego, a w tym także sektora turystycznego, zakładają partycypację społeczności lokalnych w dochodach generowanych przez turystykę. Relacje własnościowe w sektorze turystycznym w Szczyrku, będące konsekwencją działań inwestycyjnych minionego systemu, przyczyniają się do tego, że dochody z turystyki w przeważającej części „odpływają” poza lokalny, a nawet regionalny układ społeczno-gospodarczy. Zyski osiągnięte przez podmioty zarządzające obiektami narciarskimi w Szczyrku są w ograniczonym zakresie przeznaczane na miejscowe inwestycje oraz na potrzeby rozwoju sektorowego rynku pracy. Zbyt słabe zaangażowanie mieszkańców w rozwój miejscowości oraz stosunkowo niewielki ich udział w korzyściach finansowych z najbardziej dochodowych form turystyki, są jednymi z przyczyn – wspomnianych już wcześniej – kwestii spornych wokół narciarstwa w Szczyrku i niezadowolenia części mieszkańców z inwestycji proponowanych przez Gliwicką Agencję Turystyczną i Centralny Ośrodek Sportu.

## 6. Zakończenie

Współcześnie na decyzje o podejmowaniu różnych form rekreacji wpływ wywierają nie tyle potrzeby natury fizycznej czy psychicznej człowieka, ale coraz bardziej szeroko rozumiane działania marketingowe, prowadzone za pośrednictwem mediów przez różne podmioty, w tym głównie producentów i dystrybutorów sprzętu sportowego. Nie tylko sama promocja wypoczynku aktywnego, ale może przede wszystkim kreowanie nowego stylu aktywności ruchowej, ożywiło zainteresowanie w polskim społeczeństwie, szczególnie młodym, uprawianiem różnych dyscyplin i subdyscyplin narciarskich. Wzrost popytu turystycznego na uprawianie sportów zimowych stworzył warunki dla rozwoju funkcji turystycznej w niektórych miejscowościach górskich w Polsce i aktywizacji – choćby pośrednio – miejscowej gospodarki poprzez turystykę. Jednakże bezpośrednim efektem obserwowanych obecnie tendencji w popycie turystycznym w sezonie zimowym jest wzrost ruchu turystycznego w tradycyjnych ośrodkach narciarskich.

Wizerunek Szczyrku jako miejscowości turystycznej utożsamiany jest ze sportami zimowymi. Za poziom usług i funkcjonowania całego systemu turystyki narciarskiej w Szczyrku odpowiadają przede wszystkim gestorzy dwóch największych kompleksów narciarskich (COS i GAT). Od właściwego przygotowania i sprawnego działania tych dwóch „aktorów” zależy m.in. poziom zadowolenia turystów, a w konsekwencji poziom efektywności ekonomicznej w działalności innych elementów zagospodarowania turystycznego. Wszelkie zaburzenia w rytmie pracy tych dwóch ośrodków pogarszają wizerunek Szczyrku jako stacji narciarskiej, utrwalają negatywne stereotypy, co w efekcie przekłada się ujemnie na koniunkturę popytu turystycznego w sezonach zimowych. Z punktu widzenia turystów-narciarzy nie jest istotne, kto jest właścicielem wyciągów – liczą się odpowiednio przygotowane trasy oraz wygoda i bezpieczeństwo w ich użytkowaniu.

Na wykorzystanie infrastruktury turystycznej w Szczyrku – podobnie, jak w innych miejscowościach turystycznych – pozytywnie wpłynęło wydłużenie okresu ferii zimowych w skali całego kraju. Zróżnicowanie terminów zimowego wypoczynku dzieci i młodzieży spowodowało wydłużenie szczytu sezonu zimowego do 2,5 miesiąca. Prócz celu społecznego jaki przyświecał ustawodawcy wprowadzającemu takie rozwiązanie, osiągnięty został także efekt ekonomiczny. Zwiększył się poziom dochodowości z działalności turystycznej w sezonie zimowym, wzrosło też zainteresowanie inwestowaniem w turystykę narciarską jako dochodową formę turystyki wielu innych miejscowości górskich w Polsce.

Warunki wolnego rynku zmuszają przedsiębiorców działających w branży turystycznej do wprowadzania wielu rozwiązań innowacyjnych. Wydaje się, że współcześnie w warunkach konkurencji między miejscowościami i obszarami recepcji turystycznej, kwestia innowacyjności w szeroko rozumianej lokalnej gospodarce turystycznej jest jednym z podstawowych czynników aktywnego kształtowania ich atrakcyjności turystycznej. Wymaga to jednak współpracy, koordynacji działań i często wspólnych decyzji podmiotów branży turystycznej z przedstawicielami lokalnych władz. Takich warunków – jak dotąd – Szczyrk nie spełnia. Funkcjonowanie systemu turystyki w tym mieście jest niespójne, słabo skoordynowane i raczej dalekie od standardów zrównoważonego rozwoju miejscowości turystycznych. Działania elementów tego systemu często są zupełnie pozbawione racji ekonomicznych – jak choćby w przypadku różnego terminu rozpoczynania sezonu narciarskiego przez Gliwicką Agencję Turystyczną i Centralny Ośrodek Sportu.

Bez wątplenia na taki stan rzeczy wpływa fakt, iż dla rozwoju i działania sektora turystycznego w mieście często decydujące znaczenie mają decyzje podejmowane przez właścicieli obiektów turystycznych, którzy na stałe przebywają poza Szczyrkiem i regionem. Z drugiej jednak strony, jest to sytuacja powszechna i nieobca większości miejscowości turystycznych na świecie, w których funkcjonuje niezrównoważony model turystyki masowej. Brak jednak w polskich warunkach koordynatora działań sektora turystycznego, przynajmniej w kwestiach o charakterze strategicznym. W przypadku Szczyrku – stacji narciarskiej, pretendującej do rangi „stolicy polskiego narciarstwa” – taki podmiot wydaje się niezbędny.

## Literatura

- Absalon D., Jankowski A., Sadowski S., Trembaczowski J., 1990, *Wpływ ruchu turystycznego na zmiany wybranych elementów środowiska geograficznego na obszarze miasta Szczyrk*, Geographia, Studia et Dissertationes, 14, Uniwersytet Śląski, Katowice, 30-52.
- Błasiak W., Szczepański M. S., Wódz J., 1990, *Szczyrk - miasto w sytuacji inwazji turystycznej*, ŚIN, Katowice.
- Krzesiwo K., Krzesiwo P., 2006, *Turystyka narciarska w polskiej i słowackiej części Euroregionu Beskidy*, [w:] I. Pietrzyk (red.), *Perspektywy i szanse Euroregionu Beskidy*, Wyższa Szkoła Administracji w Bielsku-Białej, Bielsko-Biała.
- Kurek W., 2004, *Turystyka na obszarach górskich Europy*, IGiGP UJ, Kraków.

- Mika M., 2002, *Rozwój zagospodarowania turystycznego i jego wpływ na przemiany środowiska przyrodniczego Beskidu Śląskiego*, maszynopis rozprawy doktorskiej, IGiGP UJ, Kraków.
- Mika M., 2004, *Turystyka a przemiany środowiska przyrodniczego Beskidu Śląskiego*, IGiGP UJ, Kraków.
- Runge J. (red.), 1996, *Szczyrk, ośrodek wypoczynkowy*, Uniwersytet Śląski, Sosnowiec.
- Warszyńska J., 1981, *Atrakcyjność turystyczna środowiska naturalnego miejscowości województwa bielskiego*, [w:] J. Pietrucha (red.), *Studia nad ekonomiką regionu*, Śląski Instytut Naukowy w Katowicach, Katowice, 11, 150-185.

## Contemporary problems of the development of Polish ski resorts – case study of the town of Szczyrk

### Summary

The first years of the 21<sup>st</sup> century represent a period when changes in the functioning of ski resorts in Poland are particularly evident and perceptible. Potential investors show the continually and crucially increasing interest in developing the ski infrastructure in localities lying in mountain areas and in the vicinity of large municipal centres. Under the free market economy, owners of ski centres are forced to conduct very dynamic marketing activities in order to attract the attention of tourists. New ski centres, which are being established in Poland all the time become true competitors and rivals to traditional ski centres. The strong point of the newly founded ski centres is their very modern equipment, e.g. very comfortable ski chairlifts, brightly lit ski pistes, and snow parks for snowboarders. The traditional, highly ranked ski centres, which often have many year experiences and traditions, encourage skiers to come by offering them scenic runs and pistes with varied landscapes, and with different difficulty levels. The traditional ski centres usually struggle with many problems accumulated during a few dozen of years, which have not been solved until now. Such problems reduce their attractiveness and constitute a true threat and obstacle for them to successfully develop further.

Szczyrk is one of the best ski centres to exemplify the difficulties and problems of the development of skiing in Poland. Presently, there are 32 ski lifts in operation in Szczyrk, their total length is 17,763 m, and their total transport capacity is 18,230 persons per hour, 30 ski pistes showing a total length of 40,430 m (Table 1). This town and ski centre is the largest Polish ski station in Poland with regard to the length of downhill ski pistes. The largest skiing complex in Szczyrk is the Ski Centre in Czyrna-Solisko with 13 ski lifts, its owner is the Gliwice Tourist Agency (Gliwicka Agencja Turystyczna referred to as 'GAT'). The second large ski complex consists of 5 ski lifts arranged on the northern slopes of the Mount of Skrzyczne; its owner is the Main Sports Centre in Warsaw (Centralny Ośrodek Sportu w Warszawie referred to as 'COS'). The ski traffic on the mountain slopes in Szczyrk showed over 5 million downhill 'slides' during the 2005/06 skiing season. The strong point of the ski terrains in Szczyrk are, among other things, alluring scenic downhill runs with differentiated difficulty levels and lower prices if compared to the ski stations in the Tatra Mounta-

ins; good access by public and private transportation means from Central Poland and Upper Silesia; and a wide offer of many complementary services. The most essential problems connected with the ski tourism in Szczyrk are: civil law disputes among the land proprietors and the ski lifts owner; inner-town system of communication that functions badly; low level of participation of town residents in the profits from ski tourism; excessive number of skiers/people on the slopes, thus, the safety of skiers is exposed to danger; and the degradation of nature on the ski areas.

*Miroslaw Mika*

*Kinga Krzesiwo*

*Piotr Krzesiwo*

*Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej*

*Uniwersytet Jagielloński*

*Kraków*

