



Střecha kaple sv. Vavřince se při příchodu od Růžové hory vynořuje v úběžníku dvou různě velkých, bohatě prosklených hranolů. Rozdíl měřítka je neúprosný. Při rekonstrukci stanice lanovky bylo využito maximum dochovaných konstrukcí. Přibyl nápadný kvádr kryjící technologii lanovky, dříve částečně ponechanou napospas živlům (19. října 2013). Foto: Jiří Bašta

Kompromis v oblacích

Jiří Bašta

Sněžka jako nejvyšší hora Česka a Slezska nejenže od nepaměti zdáli upoutává pozornost atypicky ostrým vrcholem v jinak oblém krkonošském panorámatu, ale také odráží dobové společenské trendy. Na urbanizovaném vrcholu vzniklo v 19. století půlhektarové náměstíčko, jehož obrysy

dodnes vymezují plochu určenou pro návštěvníky. Za řetězem by měly mít prostor místní otužilé organismy, bydlicí ve zvětralinách. Zdejší těsné sousedství tvrdého turismu a vzácných tundrových společenstev je nejvýše položeným ochranářským kompromisem (nikoli konsensem) u nás.

Vrchol Sněžky (1 603 m n. m.) už tři sta padesát let láká stavebníky z obou stran hranice. V letech 1665–81 zde hrabě Kryštof Leopold Schaffgotsch postavil kapli sv. Vavřince, v období 1812–50 degradovanou na hospodu. V letech 1850, resp. 1868 přibýly ubytovací a stravovací podniky Pruská a Česká bouda, v roce 1900 pruská meteorologická observatoř, ve 30. letech tři kiosky a koncem 40. let horní stanice lanovky z Pece pod Sněžkou. Tři domy, které dnes obklopují kapli, nejsou nijak staré: futuristická observatoř byla dokončena v roce 1975, experimentální poštovna v r. 2007 a horní stanice lanovky z roku 1949 byla částečně přestavěna v roce 2013. Barokní kaple se mezi prosklenými a oplechovanými fasádami vyjímá prazvláště.

Přestávku v provozu lanovky a pozorování její rekonstrukce jsme využili k zamyšlení nad návštěvností krkonošského turistického cíle č. 1.

Technologie

Poválečný masový rozvoj turistiky byl podpořen bouřlivým rozvojem osobní lanové dopravy. Původní sedačková lanovka Pec pod Sněžkou – Růžová hora – Sněžka byla pátou osobní lanovkou postavenou v Česku (Černá hora 1928, Ještěd 1933, Pustevny 1940, Pláň 1947, Růžová hora 1949, Sněžka 1950).

Při kapacitě 250 osob za hodinu turistům poskytovala díky licenčním odpojitelným sedačkám tehdy nebývalý komfort, ovšem za cenu trvalého zásahu do přírodního prostředí. Vážné nedostatky v projektu i realizaci lanovky už během výstavby kritizoval v tomto časopisu geolog Quido Záruba (1949): „Stavba je prováděna bez citu pro přírodu, tak jako by šlo o výtěžný podnik někde na periferii velkoměsta.“ Zahájení provozu horního úseku lanovky 15. července 1950 o dva roky předešlo vyhlášení Východokrkonoské státní přírodní rezervace, zřízené v rámci tzv. 1. etapy Krkonošského národního parku.

Politika a ekonomika

Lanovka v letech 1950–2012 dopravila z Růžové hory pod vrchol Sněžky celkem 7,2 milionu návštěvníků (Lanová dráha Sněžka 2014); jízdy všemi směry na obou úsecích bylo celkem více než 30 milionů. Dopravní výkony byly po celé období rovnoměrné. Samozřejmě nejvíc je ovlivňovalo počasí, a to nejen ve smyslu odhodlání turistů vyrazit do deště, ale zejména kvůli vedení závěru trasy lanovky nad větrnou hranou Obřího dolu – horní úsek byl velmi často mimo provoz. Lanovka typu VR-101 totiž nemohla jezdit při větru silnějším než 15 m.s⁻¹. Dolní úsek byl vždy zhruba 1,6× frekventovanější než horní. Z ročních souhrnů pak vyplývá,

že nejméně početné byly jízdy nahoru v letech 1953–54 (nepočítáme-li první dvě léta provozu): 72–80 tisíc jízd oproti dlouhodobému průměru ca 114 tisíc jízd ročně. Ochranou masivu Sněžky před nadměrným sešlapáváním tehdy nebylo jen počasí, ale i měnová reforma. Poněkud nižší provoz (okolo 90%) je pozorovatelný po roce 2000. Naopak nejsilnější provoz zažila lanovka v první polovině 70. let, v době uzavřených hranic a začínající státní podpory spotřebního chování obyvatel (150% dlouhodobého průměru).

Stavba a regulace

O nejvyšší české hoře bylo v posledních letech slyšet především kvůli rekonstrukci lanovky. Historii diskusí a protichůdných politických rozhodnutí nedávno shrnul např. Jan Štursa (2012). Z minulosti tedy připomínáme jen tolik, že spory o stavbu nové lanovky se táhly více než tři desetiletí. Povolení náročné rekonstrukce dopravního zařízení, zasahujícího do 1. zóny národního parku, s ponecháním kapacity starého zařízení, je typickým kompromisem, který nemůže bezzbytku uspokojit ani jednu ze zúčastněných stran. Z našeho hlediska lanovka představuje příliš rozsáhlou a trvalou zátěž přírodního prostředí; z hlediska investora zase omezení kapacity snižuje budoucí výnosy. Přísné podmínky pro výstavbu



Pohled ze Sněžky přes frekventovanou cestu z Růžohorek. V pozadí Jelení hora, Kraví hora, Pomezní a Lysečinský hřeben, Rýchory, Vraní hory; zcela vzadu promodrávají Stolové hory a vrchoviny v Kladsku. Foto: Kamila Antoňová



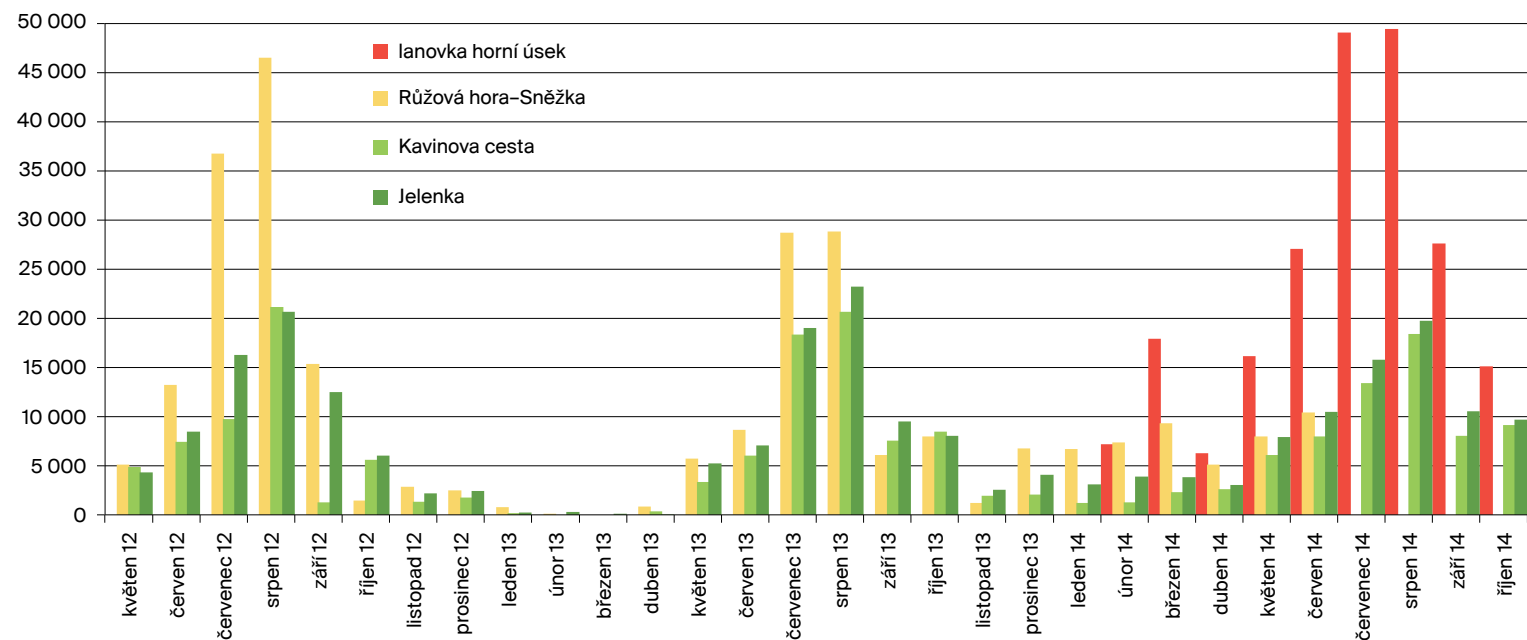
Můžeme si vybrat: vykonat pouť na Sněžku po svých, nebo se nechat vyvézt. Foto: Jiří Bašta



Armatura patky sloupu v bednění na úbočí Sněžky 5. září 2013. Foto: Jiří Bašta



Podpěry horního úseku jsou atypické trojnožky příhradové konstrukce, napodobující původní; využívají výkopy po patkách staré lanovky. I tak měly helikoptéry co odnášet. Foto: Jiří Bašta



Návštěvnost Sněžky 2012–2014

Graf zachycuje příspěvky lanovky a cest od Pece pod Sněžkou a Malé Úpy k návštěvnosti Sněžky (největší podíl návštěvníků přichází z Polska a od Luční boudy, kompletní data však zatím nejsou k dispozici). Počátek činnosti automatických sčítačů, rozmístěných u turistických cest Obřím dolem (Kavinova c.), na jižním úbočí Sněžky (Růžová hora–Sněžka) a u boudy Jelenky, jen krátce předcházel uzavření horního úseku lanovky v květnu 2012. V červenci a srpnu 2012 je vidět proti jiným létům vysoký počet výstupů jižním úbočím Sněžky – do 12. září 2012 totiž ještě jezdila lanovka na Růžovou horu a horní úsek lidé došli. V roce 2013 návštěvnost přes jižní úbočí stále převládala – lze sem pohodlně dojít od lanovky ve Velké Úpě – nicméně

snížila se až o třetinu a naopak stoupl počet průchozích Obřím dolem a kolem Jelenky. Údaje jsou relevantní od května do října, neboť za ledovky, námrazy nebo silné sněhové pokrývky sčítače pracovat korektně (Šťastná 2013). Od července do října 2014 chybějí údaje ze sčítače na cestě z Růžové hory na Sněžku. Graf zachycuje průchody kolem sčítačů bez směrového rozlišení a jízdy lanovkou nahoru i dolů. Na Sněžku od otevření horního úseku v lednu 2014 do konce října 2014 vyjelo lanovkou nahoru 128 440 cestujících, dolů jelo 87 550. Čísla jsou srovnatelná s provozem staré lanovky (data v grafu poskytly Nadace Partnerství a Lanová dráha Sněžka, a. s.).



Třicetitunový jeřáb zdvihá hlavu první podpěry nad stanicí Růžová hora 5. září 2013. Podpěra č. 1 horního úseku je jediná trubkové konstrukce. Výš už musely být instalovány podpěry příhradové konstrukce, které tolik nenarušují krajinný ráz. Foto: Jiří Bašta

zvýšily cenu a míru rizika zdržení spojeného s krátkou stavební sezónou. Podívejme se na některé aspekty průběhu stavby.

První zdržení, později dohnané, nastalo už na podzim 2011. Stavbaře při výkopu základů dolní stanice překvapila kompaktní skála pouhý metr pod terémem. Podloží na bývalém lesním pozemku nebylo dostatečně prosondováno a rozpojování tvrdých hornin bylo pracné a nákladné. Naopak nahore na Sněžce byly patky staré lanovky usazeny ve zvětralinách. Rozšíření výkopů a vybetonování velkých patek nepřipadalo v úvahu. Vyřešilo se to ukotvením nových patek pomocí mikropilotů. V srpnu 2013 proto z překladiště pod Jelení horou vrtulník navíc přenášel na Sněžku mobilní vrtnou soupravu a kompresor specializovaného subdodavatele. Při zakládání a betonování patek se v praxi ukázalo, že je možné splnit požadavek Správy KRNAP nekácet po 65 letech klečí znovu zarostlý průsek na jižním svahu Sněžky. Stačí ponechat úzkou škvíru pro obsluhu lanovky.

Pozemní cesta naprosté většiny materiálu byla vyloučena. Ale i použití vrtulníku má háček: velkou hlučnost. Podle udělené výjimky ze zákona o ochraně přírody bylo možné

létat až od 20. července, aby nebyli rušeni sokoli, hnízdící v Obřím dole, a další živočichové. Návrh prolomení této hranice Správa KRNAP razantně odmítla. Bylo možné použít pouze malé nákladní automobily, protože lesní cesta na Růžovou horu není dostatečně dimenzovaná na těžký provoz. Přesto se na staveništi v jednotlivých případech mohly objevit například třicetitunové jeřáby – v jedné ze změn výjimky ze zákona na to bylo pamatováno. Některé kusy zařízení by se nahoru jinak nedostaly. Materiál pro práce na mírných svazích Růžové hory byl na trasu dopravován naopak pouhou terénní čtyřkolkou. Cement na piloty na Sněžce dodavatel zakoupil v Polsku a nechal jej na vrchol vyvézt Jubilejní cestou – trasa byla podstatně kratší a spotřeba paliva podstatně nižší než ze stavebního

dvora z českého Podkrkonoší. Lety vrtulníků byly vytiženy oběma směry: na staveniště materiál, zpátky na překladiště šrot a suť. Mezi podpěry staré lanovky bývávaly vloženy dřevěné sloupy nesoucí sdělovací vodiče. Při jedné z dílčích rekonstrukcí byly uříznuty. Jednou z podmínek novostavby lanovky bylo vydobytí a odstranění zbylých „pařízků“ – nebezpečného odpadu s fenoly.

Nový provoz

Od založení obou krkonošských národních parků se postupně podařilo výrazně usměrnit pěší návštěvníky – srovnáme-li letecké snímky z 50. let se současnými, úbytek rozšlapaného povrchu je nepřehlédnutelný. U cesty z Růžové hory, zásadně rekonstruované v 90. letech a znovu opravené před několika lety, se uvažuje o další generální opravě. Na dřívějších vyšlapaných zkratkách, které vymílala voda, se však již uchytily keřky kleče, takže na některých místech nezasvěcený ani nepozná, že se chodilo i jinudy. Jízda lanovkou na Sněžku tedy má schůdnou alternativu. Jak byla využita během rekonstrukce lanovky, naznačuje připojený graf.

Zarážející je v souvislosti s novou lanovkou negativní publicita ochrany přírody: hovoří-li se v televizi nebo v rozhlasu o limitu lanovky 250 osob za hodinu, pojedná se to bez dalších souvislostí jako šikana občanů ochranářů. Málokoho napadne, jak Správa KRNAP dobře zafungovala jako regulátor a napomohla udržitelnosti a jisté exkluzivitě místního turismu: jediné nepoškozená krajina bude lákat k rozhledům z nepřilíš nacpaného vrcholového plátníka Sněžky. Lanovka z Pece zásobuje Sněžku méně než pětinovým podílem návštěvníků (Novák 2004). Jistě by dokázala na horu vyvézt několiknásobek turistů nad smluvený limit – ale bavilo by to tam ještě někoho?

Autor pracuje na Správě KRNAP

Literatura:

- Bašta J., Štursa J. (2013): 50 let Krkonošského národního parku. Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku, 2013. 175 s. ISBN 978-80-87706-19-0.
- Flousek J., Štursa J., Vaněk J. (1997): Co snese Sněžka. Rozbor variantních řešení dostupnosti nejvyššího vrcholu v ČR. *Ochrana přírody*. 1997, č. 7 a 8, s. 201–204 a 227–231
- Lanová dráha Sněžka [online]. © Sitour ČR 2013–14 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: <http://www.snezkalanovka.cz/>
- Novák J. (2004): Monitoring turistické zátěže masivu Sněžky v letech 2000–3. *Opera Corcontica* 41, s. 527
- Šťastná P. (2013): Kolik je kde turistů? *Krkonoše. Jizerské hory: měsíčník o přírodě a lidech*. č. 8, s. 16, a č. 9, s. 22. ISSN 1214-9381.
- Záruba Q. (1949): Komunikační stavby v horských oblastech a ochrana přírody. *Ochrana přírody*. č. 5, s. 97