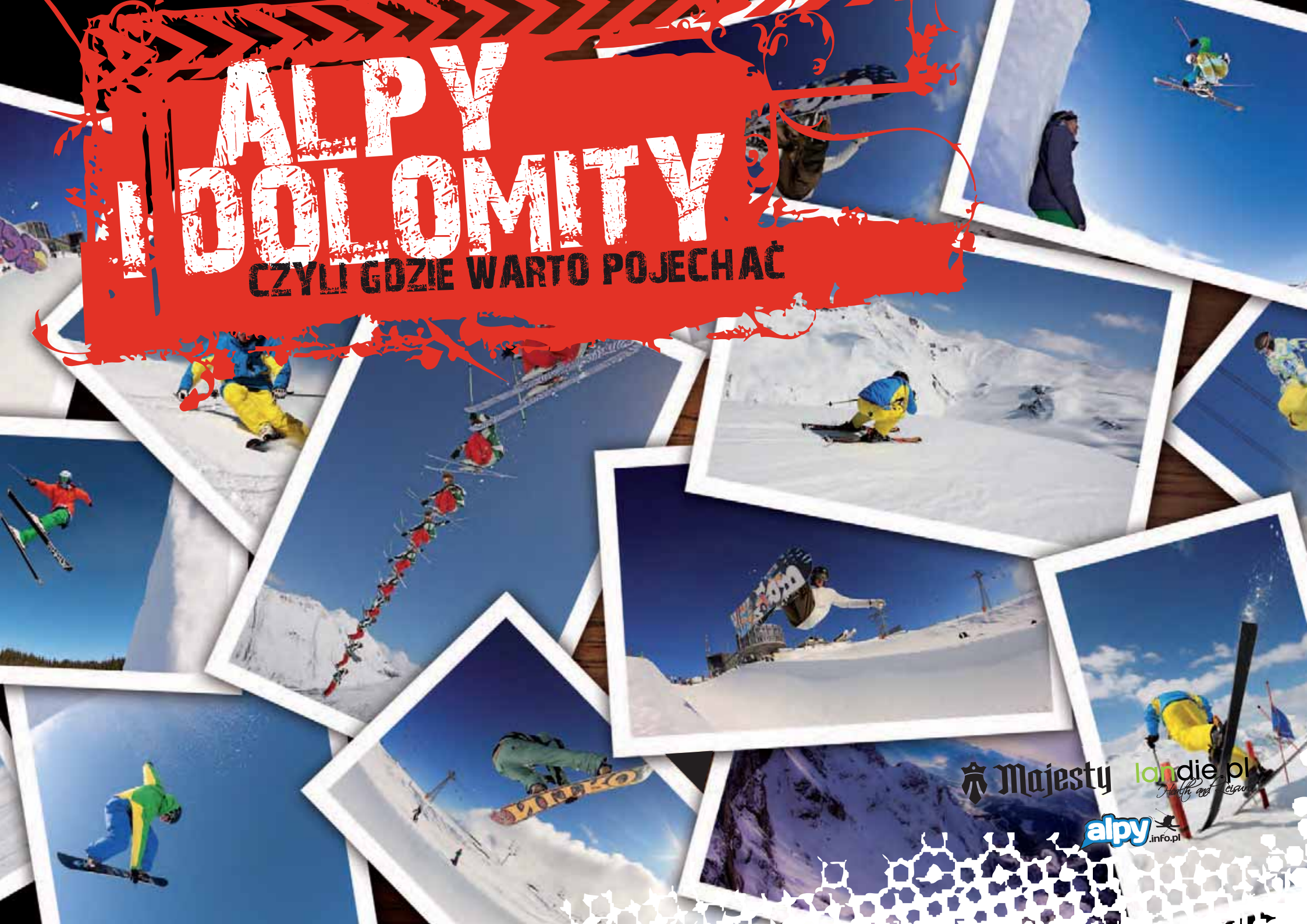


ALPY DOŁOMITY

CZYLI GDZIE WARTO POJECHAĆ



Majesty lonzie.pl
Health and Leisure

alpy.info.pl

ALPY I DOLOMITY

CZYLI GDZIE WARTO POJECHAĆ[™]

AGNIESZKA PRZYBYLSKA

© Copyright by landie.pl Sp. z o.o., 2010

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żaden fragment nie może być publikowany ani reprodukowany bez pisemnej zgody wydawcy.

Redakcja: Agnieszka Przybylska, Michał Przybylski

Zdjęcia: Andrzej Peszek

Projekt graficzny: Ewa Hajduk

Skład: Piotr Szymanik

Druk i oprawa: Print Management Wojciech Pietrzak, Toruń

ISBN: 978-83-930628-2-9

Więcej naszych publikacji możesz nabyć na www.wydawnictwolandie.pl. lub www.alpy.info.pl.
Zapraszamy serdecznie.

Wszystkie informacje w albumie pochodzą z miarodajnych źródeł, a oceny i opinie (jakkolwiek w oczywisty sposób subiektywne) mają za zadanie wyłącznie stworzyć rzetelny obraz danego ośrodka. Jednakże ze względu na stały rozwój i zmiany organizacyjne ośrodków alpejskich rekomendujemy przestudiowanie aktualnych informacji (np. na stronach [www regionu/oosrodka](http://www.regionu/oosrodka)), przed podjęciem decyzji o wyjeździe narciarskim.

SPIS TREŚCI

OD WYDAWCY 7

1. DLACZEGO WARTO POJECHAĆ NA NARTY
W ALPY LUB DOLOMITY 10

2. CO OZNACZAJĄ POSZCZEGÓLNE
MIARY I SYMBOLE PRZY OPISIE
STACJI NARCIARSKICH 12

3. STACJE NARCIARSKIE
W ALPACH I DOLOMITACH 16

AUSTRIA 18

Insbruk-Stubai 20

Fulpmes
Neustift
Schlick

Ischgl 26

Ischgl
See
Kappl
Galtur

Kaprun – Zell am See 32

Schuttdorf

Kaprun
Zell am See

St Johann 38

St Johann
Oberndorf
Eichenhof

Kitzbuhel 44

Pass Thurn
Jochberg
Kirchberg
Kitzbuhel

St Anton 50

St Anton
Pettneu
Schnann
Flirsch
Strengen
St Christoph

Lech am Arlberg 58

Lech
Zurs
Oberlech
Stuben

JAZDA W PUCHU:

GDZIE, JAK, DLACZEGO? 64

Mayrhofen 66

Finkenberg
Hippach
Mayrhofen

Solden 72

Solden

Obergurgl 76

Hochgurgl
Obergurgl

Dolina Pitztal 80

St Leonhard
Mittelberg
Jerzens

Saalbach - Hinterglemm 86

Leogang
Saalbach

Seefeld 90

Seefeld
Mosern
Leutasch
Reith bei Seefeld

Soll - Scheffau Ski Welt 96

Going
Ellmau
Scheffau
Soll
Itter
Hopfgarten
Westendorf
Brixen

Salzburger Sportwelt 106

Flachau
Wagrain
St Johann i Alpendorf

Gastein 112

Bad Gastein
Bad Hofgastein

PORADY PRAKTYCZNE:

JAK DOJTRZEĆ W ALPY I DOLOMITY 116

SZWAJCARIA 118

St Moritz 120

St Moritz
Celerina
Pontresina

Samnaum..... 126

Samnaum	
Verbier - Veysonnaz	130
Verbier	
Veysonnaz	
Nendaz	
Zermatt	136
Zermatt	
WŁOCHY	140
Alta Badia	142
La Villa	
Corvara	
San Cassiano	
Pedrares	
Arabba	148
Arabba	
Malga Ciapela	
Passo Pordoi	
Cortina d'Ampezzo	154
Cortina d'Ampezzo	
Livigno	158
Livigno	
Trepalle	

KARWING:

GDZIE, JAK, DLACZEGO? 162

Bormio	164
Bormio	
Isolaccia	
San Caterina	
Madonna di Campiglio	170
Madonna di Campiglio	
Pinzolo	
Monte - Rosa - Ski	174
Gressoney St Jean	
Gressoney La Trinite	
Alagna	
Champoluc	
Via Lattea	180
Sestiere	
Sauze d'Oulx	
Oulx	
Sansicario	
Cesana	
Montgenevre	
Cervinia	188
Cervinia	
Valtourenche	

Courmayeur 192
Courmayeur

PORADY PRAKTYCZNE:

JAK WYNAJAĆ HOTEL LUB APARTAMENT..... 196

FRANCJA 198

Les Trois Vallees - Trzy Doliny..... 200

Courchevel
Le Praz
Meribel
Val Thorens
Les Menuires

L'Espace Killy - Val d'Isere - Tignes 208

Val d'Isere
Tignes
La Daille

Les Arcs 214

Arc 2000
Arc 1950
Arc 1800
Arc 1600

La Plagne 220

La Plagne Centre
Les Coches

Montchavin
Champagny-en-Vanoise

Les Deux-Alpes 226

Les Deux-Alpes

Alpe d'Huez..... 230

Alpe d'Huez
Vuajany

Les Portes du Soleil 234

Avoriaz
Morzine
Les Gets
Chatel

Chamonix - Mont Blanc..... 240

Chamonix
Argentiere
Les Houches

Domaine Evasion Mont Blanc 246

Megeve
Sant Gervais

DODATEK:

JĘZYK ANGIELSKI DLA NARCIARZY

I SNOWBOARDZISTÓW..... 250

OD WYDAWCY

Sezon narciarski w Europie, w większości regionów, trwa od listopada do kwietnia. Czas między tymi miesiącami dla wielu narciarzy i snowboardzistów jest ciężkim okresem. Myślimy o swoim ulubionym sporcie, śnimy o chwilach na stoku. Kilka miesięcy przed rozpoczęciem sezonu część z nas zaczyna się przygotowywać do sezonu - ćwiczyć na siłowni, dbać o kondycję. Zaczynamy również zastanawiać się nad kierunkiem zimowych wyjazdów.

Niniejszy album ma za zadanie pomóc w wyborze miejsca wyjazdu odpowiedniego właśnie dla Ciebie. Każdy region narciarski jest inny, żaden nie jest dla wszystkich. Wybór regionu zależy od wielu czynników: poziomu zaawansowania jadących narciarzy/ snowboardzistów, charakterystyki grupy, w której jedziemy - są regiony odpowiednie dla rodzin z dziećmi, są również takie, które polecamy przede wszystkim młodym ludziom żądny atrakcji. Wiele aspektów powinno być uwzględnione przy wyborze konkretnego regionu. Niestety często jest tak, że wybieramy miejscowość, o której się dowiedzieliśmy od znajomych lub usłyszeliśmy w telewizji. Na miejscu okazuje się, że nasze umiejętności są niewystarczające lub wręcz odwrotnie - nudzimy się jeżdżąc po wyłącznie łatwych trasach dominujących w danym regionie. Wieczorem też się nudzimy, bo wszystkie knajpy i bary zamknięte są od 18-tej.

Album jest dziełem wielu osób, m.in. Internautów, którzy wsparli nas w jego tworzeniu, w ramach konkursów organizowanych przez portal www.alpy.info.pl.



ZWYCIĘZCAMI POSZCZEGÓLNYCH KONKURSÓW ZOSTALI:

konkurs na najciekawsze komentarze ośrodków w Alpach i Dolomitach

Katarzyna Warlewska

Kinga Mozgiel

Paulina Krawczyk

Katarzyna Mianowany

konkurs na najlepsze zdjęcia z wyjazdów narciarskich

Natalia Józefacka-Szram

Konrad Laszczak

Wojciech Więctawski

Konrad Klonowski

Marcin Jabłoński

Robert Flejter

konkurs na niesamowite historyjki z wyjazdów

Andrzej Jukel

NAGRODY W KONKURSACH UFUNDOWALI:

 killtec®



 O'NEILL

 landie.pl®
Health and Leisure

OSOBY ZAANGAŻOWANE W POWSTANIE KSIĄŻKI:

Agnieszka Przybylska

KONCEPCJA KSIĄŻKI I TEKST

Od 10 lat jeżdżę na desce. Zimowe wyjazdy to ważna część mojego życia, dlatego staram się dobrze wybierać miejsca wyjazdów. Mam nadzieję, że ten album będzie źródłem pomysłów na wyjazdy w góry.



Andrzej Peszek

ZDJĘCIA

Sport i fotografia to jest to co mnie kręci. Oczywiście połączeniem jest fotografia sportowa. Zimą jeżdżę na nartach, latem pływam i nurkuję i wszędzie zabieram swój plecak fotografa – trochę waży, ale warto.

www.andrzejpeszek.pl



Michał Przybylski

TEKST: JAZDA POZA TRASĄ I SNOWPARKI

Od wczesnego dzieciństwa jeżdżę na desce (i od czasu do czasu na nartach). Jeśli muszę to jeżdżę po trasach, ale głównie bawi mnie jazda poza trasami i zabawa w snowparkach. To głównie z tego punktu widzenia pomagałem opisywać i oceniać ośrodki alpejskie.



Dlaczego warto pojechać na narty w Alpy lub Dolomity

Alpy i Dolomity, jakkolwiek geograficznie są to dwie oddzielne formacje, to z praktycznego punktu widzenia tzn. punktu widzenia polskiego czy europejskiego narciarza, jest to jeden ogromny obszar gór, ośrodków narciarskich, stoków i wyciągów. Nie robiliśmy żadnej dogłębnej analizy, ale nie boimy się zaryzykować stwierdzenia, że jest to największy tego typu obszar na świecie. Obszar ten obejmuje dużą część Europy i leży w samym jej środku i nawet kraje nie mające szczęścia bycia „krajem alpejskim” mają (z drobnymi wyjątkami) dobry do niego dostęp drogą lądową. Tradycja narciarska w Europie i zamożność krajów alpejskich powodują, że wszelka infrastruktura: narciarska (trasy, wyciągi czy systemy naśnieżania) i okoto-narciarska (drogi, parkingi, miejsca noclegowe, restauracje, wypożyczalnie sprzętu, szkoły instruktorów i przewodników) jest doskonale rozwinięte.

W związku z powyższym pytanie: „dlaczego jechać na narty w Alpy?” traci sens. Można ewentualnie je odwrócić i zastanowić się jakie są bariery z punktu widzenia polskiego narciarza, utrudniające mu podjęcie decyzji o wyjeździe na narty w Alpy. Te najczęściej wymieniane to bariera finansowa, językowa, dojazd i ta przeważnie nie wymieniana, a być może najważniejsza – bariera psychologiczna, czyli lęk przed nieznanym.

Zacznijmy od bariery finansowej – nie da się zaprzeczyć, że tygodniowy pobyt w Alpach, szczególnie w przypadku większej rodziny, to dość znaczny wydatek. Jest on jednak w dużej mierze związany z kosztami uprawiania narciarstwa niezależnie od tego czy robimy to w polskich górach czy w Alpach. Jakkolwiek ceny kwater czy wyciągów w Alpach są przeważnie wyższe niż w polskich górach (jakkolwiek nie zawsze) to umiejętne zaplanowanie wyjazdu w Alpy np. wyjazd w „niższym” sezonie, mniejszy ośrodek, kwatera nieco dalej od wyciągów, pozwala te koszty dość istotnie ograniczyć, czyniąc częstokroć porównywalnymi do pobytu w polskim ośrodku

narciarskim. No i rzecz najważniejsza – ponosząc niemałe koszty wyjazdu na narty w Alpy dostajemy przeważnie w zamian „gwarancję” śniegu, doskonale przygotowane trasy i bardzo dobrze rozwiniętą i zorganizowaną infrastrukturę narciarską.

Co do bariery językowej nie ma innej rady jak tylko uczyć się języków obcych. Wydają się, że tak się faktycznie dzieje i już teraz nie musimy się wstydzić naszej znajomości języków obcych w porównaniu do innych krajów europejskich. Dodatkowo, po latach „niezauważania” polskiego turysty w Alpach, w końcu nas zauważono i coraz częściej tam spotykamy polskie wersje językowe informatorów, stron internetowych czy menu w restauracjach.

Dojazd również staje się mniejszym problemem wraz z rozwojem polskich dróg, coraz bliższych przyłączeniu do sieci europejskich autostrad. Dodając do tego coraz wyższy standard samochodów, którymi jeździmy, staje się możliwe dojechanie w ciągu jednego dnia z dużej części Polski do bardzo wielu ośrodków alpejskich. Do tych najdalszych, albo gdy nie lubimy jeździć samochodem, coraz łatwiej (i taniej) możemy dolecieć samolotem.

Wydaje się jednak, że największą barierą przed wyjazdem na narty w Alpy jest bariera psychologiczna, będąca przeważnie sumą wyżej wspomnianych czynników z dodatkiem lęku przed nieznanym. Nie przetaniemy tego lęku, jeśli raz po prostu nie spróbujemy pojechać w Alpy na narty. Ze zdziwieniem wtedy stwierdzimy, że wszystko jest prostsze i bardziej przyjazne niż myśleliśmy, a przyjemność uprawiania narciarstwa alpejskiego (czy biegowego) w prawdziwie alpejskich warunkach jest ogromna.





Co oznaczają
poszczególne symbole
przy opisie stacji narciarskich

Przy opisie poszczególnych regionów i stacji narciarskich używamy wielu miar i symboli, które oddają najistotniejsze cechy danego regionu czy stacji. W większości przypadków ich interpretacja jest prosta, niemniej dla uniknięcia pomyłek, wyjaśniamy poniżej ich znaczenie:

Szczyt/Podstawa

Podane w metrach nad poziom morza określają odpowiednio wysokość najwyższego i najniższego punktu systemu wyciągów, czyli najwyższej i najniższej położonej stacji wyciągu biorąc pod uwagę wszystkie wyciągi, wszystkich rodzajów, działające w danym regionie. Parametr ten mówi nam: na jakich wysokościach jeździmy w danym regionie, co ma istotne znaczenie w przypadku bardzo mroźnej lub wręcz odwrotnie, bardzo ciepłej pogody.

W tym pierwszym przypadku w wysokich górach potrafi być naprawdę zimno. Jeśli mieszkamy na wysokości 1000 metrów n.p.m. i za oknem na termometrze jest minus 5 stopni Celsjusza, a zamierzamy jeździć na wysokości 3000 metrów i więcej to musimy pamiętać, że przy normalnej zmianie temperatury wraz z wysokością (spadek o 0,6 stopnia Celsjusza na każde 100 metrów wysokości) temperatura przy górnej stacji gondoli położonej np. na wysokości 3,200 metrów wyniesie - bagatela - minus 18 stopni Celsjusza, a przy wyższej wilgotności i wietrze odczuwalna może być jeszcze dużo niższa. W takich warunkach, ubranie się na podstawie „termometru za oknem” i próba zjazdu z górnej stacji to już nie żarty.

Odwrotnie wysoka/dodatnia temperatura i nisko położone trasy oznaczają przeważnie jazdę w miękkim, topniejącym śniegu. Jak już trafimy na takie warunki, niewiele da się zrobić – cała

sztuka polega, aby taką możliwość przewidzieć wcześniej i przy „wiosennej” pogodzie wybrać się do wyżej położonych ośrodków.

Różnica wysokości między górną i dolną stacją jest też pośrednio wskazówką jakich tras możemy się spodziewać w danym regionie: stromych i długich przy dużej różnicy lub łagodniejszych i krótszych przy małej różnicy. Jest to oczywiście duże uproszczenie i możemy znaleźć łagodne trasy w regionach o dużej różnicy wysokości i ostre „czarne” trasy przy małej różnicy wysokości, tyle że z pewnością krótkie... bo po prostu inaczej się nie da.

Sezon

Mówi nam od kiedy do kiedy z grubsza można jeździć na nartach w danym rejonie. Zazwyczaj jest to: grudzień – koniec marca/początek kwietnia, czyli zima. Jakkolwiek jest to stwierdzenie mało odkrywcze warto o nim pamiętać, gdy wybieramy się na narty poza tym okresem. Wiele ośrodków „rozciąga” sezon narciarski zaczynając często w połowie listopada i kończąc na początku maja. Powód jest oczywisty: im dłuższy sezon, tym wyższe dochody operatorów wyciągów, właścicieli restauracji, hoteli, kwater etc. Często jest to „rozciągnięcie” uprawnione: region leży wysoko, przeważają północne stoki, a dzięki systemom sztucznego naśnieżania trasy potrafią być pokryte jeszcze pod koniec kwietnia kilku-metrową warstwą śniegu. Długi dzień i często wiosenna pogoda w dolinie to dodatkowe plusy nart w kwietniu czy maju. Jest to jednak jeżdżenie dość szczególne. Duża wysokość i przeważnie ujemna temperatura w nocy z jednej strony i ostro operujące w ciągu dnia słońce z drugiej strony powodują, że trasy rano mają konsystencję „betonu” a po południu często zmieniają się w śnieżne „błoto”. Niemniej wiosenna jazda na nartach ma dużo uroku, ale zalecamy staranny wybór miejsca i nie przesadzanie z terminem wyjazdu (połowa kwietnia jest przeważnie rozsądną datą graniczną).



Długość tras

Określa wielkość terenu narciarskiego. Nie jest to miara doskonała, bo istotnym parametrem jest szerokość tras (Amerykanie przy opisie ośrodków podają powierzchnię wszystkich tras, a nie ich sumaryczną długość). Praktycznie każdy ośrodek narciarski w Alpach dysponuje co najmniej kilkunastoma/kilkudziesięcioma kilometrami tras, a taka ich ilość pozwala się „najeździć” wszystkim początkującym i większości średnio-zawansowanych narciarzy. Jeśli już jednak jeździmy na nartach któryś sezon i preferujemy „turystykę” na nartach tzn. lubimy jeździć ciągle po nowych trasach, powinniśmy szukać ośrodków mających około 150 kilometrów tras – taka ilość pozwala nam podczas tygodniowego pobytu poznawać codziennie nowe trasy. Warto jednak pamiętać, że wielkość terenu narciarskiego jest wyraźnie skorelowana z ceną karnetu narciarskiego, czyli tzw. ski-pasu – im więcej kilometrów tras, tym droższy karnet na wyciągi. Jeśli koszt jest dla nas bardzo ważnym czynnikiem decyzyjnym to rozsądnym kompromisem może być rejon np. z 50 km tras – wystarczający, aby się najeździć do tego za rozsądną cenę.

Najdłuższa trasa

Jak sama nazwa wskazuje jest to długość najdłuższej trasy w rejonie narciarskim, którą możemy przejechać non-stop tzn. bez konieczności podjeżdżania wyciągiem czy podchodzenia na nartach. Operatorzy wyciągów i tras nie podają przeważnie tego parametru, więc jest to wartość szacunkowa. Argument „najdłuższej trasy” pojawia się czasami w materiałach reklamowych stacji narciarskich – warto traktować go nieco z przymrużeniem oka – te niesamowicie długie trasy to często płaskie i niezbyt ciekawe niebieskie szlaki wymagające sporo „kijkowania”. Szczególnie snowboardziści powinni być czujni i zanim wybiorą się na taką trasę warto, aby ją „sprawdził” zaprzyjaźniony narciarz.

Podział tras/wyciągi/przepustowość wyciągów

Informacje te opierają się na danych operatorów poszczególnych regionów narciarskich (w zależności od źródła mogą się nieco różnić w zależności od tego, które stacje i wyciągi są uwzględniane w obliczeniach).

Podział tras mówi nam nieco o „charakterze” danego regionu: jeśli jest przewaga tras niebieskich, możemy przypuszczać, że jest to region „rodzinny”, jeśli dominują trasy czarne możemy spodziewać się bardziej „sportowego” charakteru regionu. Może to być jednak mylące – klasyfikacja tras ma charakter wybitnie uznaniowy, a poszczególne regiony, chcąc przyciągnąć jak najszersze rzesze narciarzy, prezentują przeważnie dość równomierny podział tras często naciągając ich „kolor” w zależności od potrzeb. I tak na przykład czerwona trasa położona w jednym z francuskich wysokogórskich rejonów może być dużo bardziej wymagająca niż czarna trasa, w którymś z nisko położonych ośrodków tyrolskich.

Struktura wyciągów świadczy do pewnego stopnia o nowoczesności infrastruktury narciarskiej w danym ośrodku – im więcej gondoli, a mniej orczyków tym jest ona nowocześniejsza. Tutaj ponownie ostrzeżenie – okazuje się, że wyciąg wyciągowi nie równy i nakrywane (a często również podgrzewane) wyciągi krzeselkowe, będące prawie standardem w większości ośrodków austriackich, mogą się okazać dużo bardziej komfortowym środkiem transportu narciarzy niż często „klaustrofobiczne” i bardzo stare gondolki nadal spotykane w niektórych ośrodkach wysokogórskich w innych krajach alpejskich