



Wykonawca:



ul. Rzemieślnicza 1 /801

30-363 Kraków

[www.terra-adp.pl](http://www.terra-adp.pl)

tel. 508 292 460

Zespół autorski:

**mgr inż. arch. Agnieszka Rozenau-Rybowicz**

**mgr inż. Kinga Bugno**

**mgr inż. Danuta Cieply**

## Spis treści

1. Wprowadzenie.....	2
1.1. Podstawa opracowania, określenie planowanej inwestycji, lokalizacja obszaru ....	2
1.2. Pojęcie krajobrazu.....	4
2. Metoda.....	5
3. Krajobraz analizowanego obszaru .....	6
3.1. Charakterystyka ogólna.....	6
3.2. Obszary i obiekty chronione istotne dla krajobrazu.....	8
4. Ocena wpływu planowanej inwestycji na krajobraz .....	9
4.1. Zasięgi widoczności i powiązania widokowe .....	9
4.2. Ocena z kluczowych punktów obserwacji .....	18
5. Podsumowanie .....	25
6. Bibliografia .....	26

## 1. Wprowadzenie

### 1.1. Podstawa opracowania, określenie planowanej inwestycji, lokalizacja obszaru

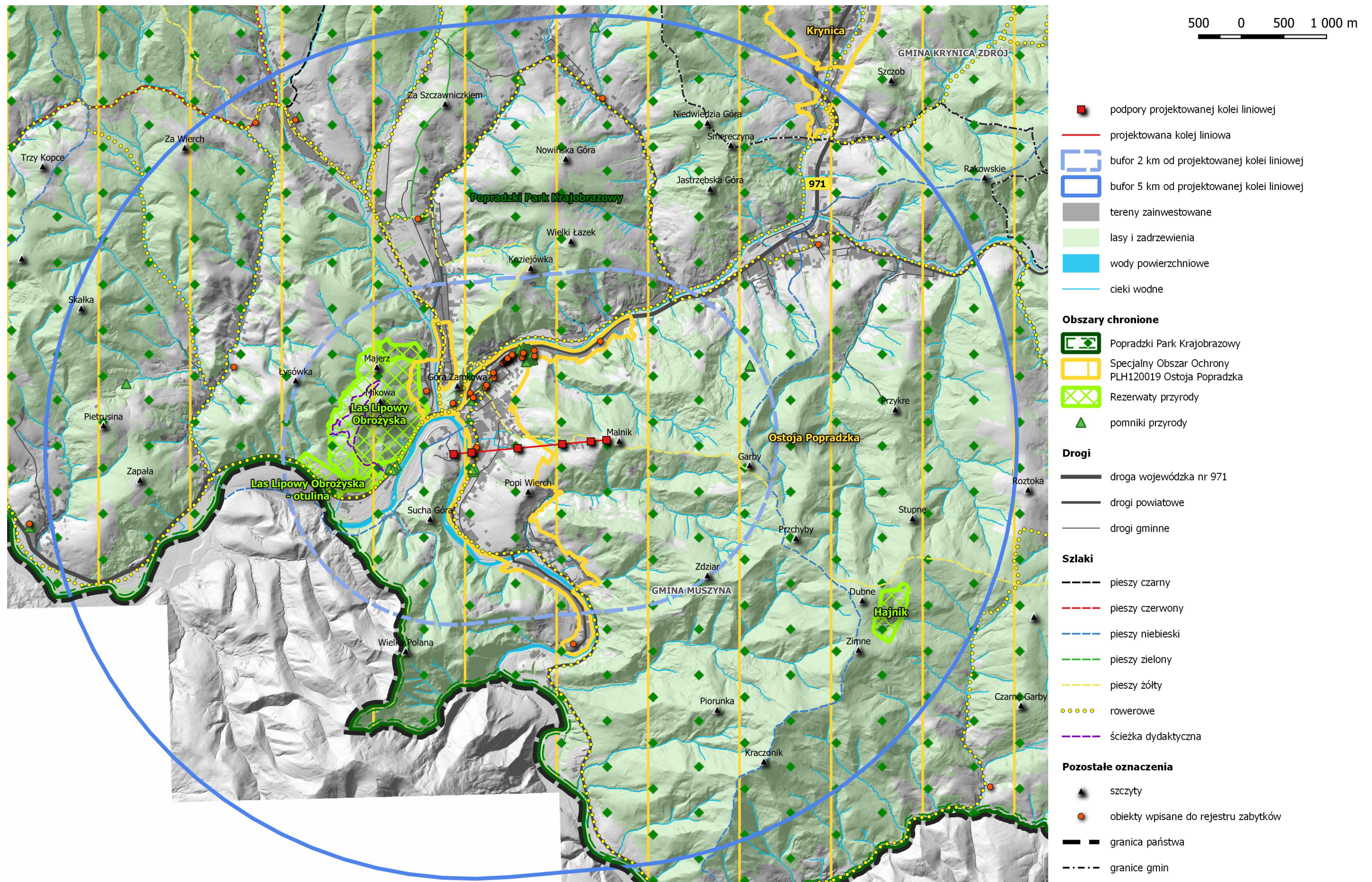
Analiza krajobrazowa stanowi wstępny element oceny przedsięwzięcia polegającego na lokalizacji kolei gondolowej na górę Malnik w Muszynie.

Opracowanie zostało wykonane na podstawie zamówienia z dnia 23.07.2021 r. wystawionego przez Zamawiającego: Miasto i Gminę Uzdrowską Muszyna z siedzibą Rynek 31, 33-370 Muszyna.

Celem sporządzanej analizy jest określenie skutków wpływu lokalizacji planowanej kolei gondolowej na walory krajobrazowe obszaru. Planowana inwestycja zlokalizowana ma być na obszarze województwa małopolskiego, w powiecie nowosądeckim, w gminie Muszyna, pomiędzy górą Malnik a terenem na Zapopradziu w pobliżu sanatorium Korona (przy ulicy Doktora Seweryna Mściwujewskiego) – por. Ryc. 1.

Analizie został poddany wariant przedsięwzięcia zakładający lokalizację 6 podpór o zróżnicowanej wysokości: 8,05 m, 47,13 m, 58,85 m, 58,85 m, 21,16 m oraz 11,05 m (wysokości podpór podane od strony zachodniej kolejno w kierunku wschodnim).







## 1.2. Pojęcie krajobrazu

Nie istnieje jedno powszechnie przyjęte pojęcie krajobrazu, jednorodny sposób jego opisywania ani podejmowania badań. Krajobraz jest przedmiotem zainteresowania różnych dyscyplin naukowych, z których każda posługuje się odmiennymi i niejednorodnymi jego definicjami. Dla potrzeb analiz i opracowań związanych z lokalizacją inwestycji i zagospodarowaniem przestrzeni, najważniejsze jest uwzględnienie definicji zawartej w Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w której krajobraz został określony jako postrzegana przez ludzi przestrzeń zawierająca elementy przyrodnicze lub wytwory cywilizacji, ukształtowana w wyniku działania czynników naturalnych lub działalności człowieka.<sup>1</sup> Należy również zwrócić uwagę na definicję krajobrazu zawartą w treści Europejskiej Konwencji Krajobrazowej<sup>2</sup>, która określa krajobraz jako strefę lub obszar postrzegany przez mieszkańców i odwiedzających, którego cechy wizualne i charakter są wynikiem działań czynników naturalnych i/lub kulturowych (czyli ludzkich). Definicje te odzwierciedlają ideę, że krajobrazy ewoluują w czasie, w rezultacie działań sił natury i ludzi. Podkreślają również, że krajobraz tworzy całość, której elementy przyrodnicze i kulturowe są postrzegane łącznie, a nie oddzielnie. Biorąc pod uwagę wspomniane definicje, rozpoznanie krajobrazu można oprzeć na przyjęciu za prof. J. Bogdanowskim powiązania ze sobą ukształtowania i pokrycia terenu i uznanie, że o charakterze krajobrazu decyduje swoisty układ tworzących go elementów – kombinacja przyrodniczych i antropogenicznych cech takich jak: formy rzeźby terenu, rodzaj pokrycia roślinnością, użytkowanie ziemi (w tym struktura sieci osadniczej)<sup>3</sup>.

Krajobraz jako odzwierciedlenie wszelkich zjawisk na powierzchni ziemi ulega nieustającym przeobrażeniom. Zastany dziś krajobraz ukształtowany został w procesie zmian wynikających z nakładania się lub współdziałania różnych czynników. Należy zwrócić uwagę na to, że każdorazowo formułowany opis krajobrazu jest *jedynie „migawkowym zdjęciem” w jego znamienym, i co należy podkreślić nie zakończonym rozwoju*<sup>4</sup>. Zgodnie z założeniami Europejskiej Konwencji Krajobrazowej, w poszukiwaniu właściwej równowagi między ochroną, zarządzaniem i planowaniem krajobrazu, należy pamiętać, że celem nie jest bezwzględne zachowanie krajobrazu w jakimś punkcie jego przekształceń. W rzeczywistości, należy dążyć do zarządzania przyszłymi zmianami w sposób, który uznaje różnorodność i jakość odziedziczonych krajobrazów i zmierza do zachowania, a nawet zwiększenia, ich różnorodności i jakości, nie pozwalając na niszczenie najcenniejszych.

<sup>1</sup> Art. 2 pkt 16e Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 741 z późn. zm.).

<sup>2</sup> Europejska Konwencja Krajobrazowa z dnia 20 października 2000 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 14, poz. 98).

<sup>3</sup> A. Rozenau-Rybowicz, Identyfikacja krajobrazów na poziomie regionalnym – doświadczenia wdrażania Europejskiej Konwencji Krajobrazowej w skali województwa, [W:] *Identyfikacja i ocena krajobrazów - wdrażanie Europejskiej Konwencji Krajobrazowej. Referaty konferencyjne, GDOŚ, Warszawa 2013*.

<sup>4</sup> O. Berninger, *Historia krajobrazu*, [W:] *Kształtowanie krajobrazu a ochrona przyrody*, prof. dr Z. Obczuciski (red.), Warszawa 1975, s.37-45.

## 2. Metoda

Podstawową metodą stosowaną w studiach krajobrazowych w skali planistycznej (obejmującej duże obszary) jest metoda jednostek architektoniczno-krajobrazowych prof. J. Bogdanowskiego,<sup>5</sup> dla której podstawę stanowią analizy elementów ukształtowania, pokrycia oraz przemian i związków historycznych. Efektem tych analiz jest wyodrębnienie jednostek architektoniczno-krajobrazowych, które poddawane są następnie waloryzacji, z której wynikają wytyczne do działań planistycznych. Poza pracą na mapach analizy prowadzone są na panoramach, na których wyodrębniane są poszczególne plany widoku, elementy kompozycyjne takie jak: dominanty, subdominanty, akcenty.

W literaturze dotyczącej identyfikacji krajobrazowej dla potrzeb oceny oddziaływania na środowisko przedstawiana jest metoda polegająca na wyznaczaniu jednostek krajobrazowych poprzez punkty widokowe.<sup>6</sup> Opiera się ona na określaniu w terenie zakresu widzialnego oddziaływania inwestycji.

Zagadnienie oceny krajobrazu w ujęciu wizualnym w niniejszym opracowaniu bliskie jest zarówno metodzie prof. Bogdanowskiego, jak i metodzie prezentowanej przez Jonesa i Soleya<sup>7</sup>.

Na potrzeby niniejszego opracowania wyznaczano cyfrowo zakresy widoczności przy wykorzystaniu danych pomiarowych skaningu laserowego ISOK LIDAR. Ocena oparta została przede wszystkim na analizach kartograficznych oraz analizach panoram z punktów obserwacji wyodrębnionych w przestrzeniach publicznie dostępnych.

Pierwszym krokiem jest ustalenie położenia obszaru i jego ogólnego kontekstu krajobrazowego, a w dalszej kolejności wyznaczenie zasięgów widoczności. Dla określenia walorów oraz oddziaływania potencjalnego sposobu zagospodarowania na krajobraz ważne jest to w jaki sposób, w jakiej relacji poszczególne elementy krajobrazu znajdują się w poszczególnych widokach. W tym celu spośród przestrzeni publicznie dostępnych – placów, ciągów komunikacyjnych oraz szlaków turystycznych wyodrębniane są kluczowe punkty obserwacji. Punkty te pozwalają na uchwycenie reprezentatywnych widoków. Z kluczowych punktów obserwacji wykonywane są panoramy, na których następnie przeprowadzone zostają analizy krajobrazu istniejącego. Na podstawie przeprowadzonych analiz formułowane są oceny istniejącego stanu i ewentualne wskazania do kształtowania przestrzeni.

Niniejsze opracowanie wykonane zostało w oparciu o następujące materiały:

- analizę literatury dotyczącej ocen krajobrazowych,
- koncepcja przedsięwzięcia,
- materiały kartograficzne: BDOT, ortofotomapy, numeryczny model terenu – dane pomiarowe ISOK LIDAR oraz mapy turystyczne,
- dokumenty dotyczące obiektów zabytkowych,
- dane dotyczące obszarów objętych ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody,
- wizje terenowe.

<sup>5</sup> J. Bogdanowski, *Metoda jednostek i wnętrz (JARK-WAK) architektoniczno-krajobrazowych w studiach i projektowaniu*, Kraków 1990.

<sup>6</sup> J. Maćkowiak-Pandera, *Ocena oddziaływania autostrady na biotopy i krajobrazy: czy istnieje międzynarodowy model metodyczny?* [W:] Oddziaływanie infrastruktury drogowej na przestrzeń przyrodniczą, red. B. Jackowiak, Warszawa-Poznań-Lublin 2007., s. 70.

<sup>7</sup> Grant R. Jones, David F. Sorey and Charles C. Scott, *Applying visual resources assessment for highway planning*, [W:] Landscape Architecture Graphic Standards, Hoboken, New Jersey 2007., s. 132.

W trakcie prowadzonych prac wykonana została dokumentacja fotograficzna najważniejszych oraz najbardziej reprezentatywnych widoków.

Biorąc pod uwagę skalę i lokalizację planowanego przedsięwzięcia, zasięg analizowanego obszaru oparto o promienie 2 i 5 km od miejsca lokalizacji.

Obiekty o skali planowanej inwestycji są wyraźnie wyodrębnianym elementem krajobrazu w widokach bardzo bliskich (0-500 m), bliskich (0-2 km) oraz wyodrębnianym w widokach dalekich (2-5 km). W miarę dalszego zwiększania odległości stają się relatywnie mało widocznymi i mało znaczącymi elementem krajobrazu.

### 3. Krajobraz analizowanego obszaru

#### 3.1. Charakterystyka ogólna

Zgodnie z podziałem fizyczno-geograficznym Polski wg Kondrackiego,<sup>8</sup> obszar miasta Muszyna znajduje się w obrębie prowincji: Karpaty Zachodnie z Podkarpaciem Zachodnim i Północnym, podprowincji: Zewnętrzne Karpaty Zachodnie, makroregionu: Beskidy Zachodnie i mezoregionu: Beskid Sądecki. Beskid Sądecki rozpościera się pomiędzy doliną Dunajca na zachodzie, a dolinami Kamienicy, Mochnaczk i Przełęczą Tylicką na dziale wodnym bałtycko-czarnomorskim. Od północy opada kilkusetmetrowym progiem do Kotliny Sądeckiej, od południa sąsiaduje z Małymi Pieninami, od których dzieli go Dolina Grajcarka. Charakterystyczną cechą Beskidu Sądeckiego jest występowanie dwóch równoległych pasm górskich o kierunku ogólnym z północo-zachodu na południo-wschód, rozdzielonych podłużną doliną granicznego odcinka Popradu. Są to pasma Radziejowej i Jaworzyny Krynickiej. Właściwy przełom Popradu, związany ze zmianą jego kierunku, znajduje się między Leluchowem a Muszyną. Poprad, który w Kotlinie Spiskiej na Słowacji zmierza w kierunku północno-wschodnim i wschodnim, w położnym na granicy polsko-słowackiej Leluchowie, skręca na północ w wąskiej dolinie, zmieniając w Muszynie kierunek na zachodni, a dalej północno-zachodni, wijąc się meandrami pomiędzy odgałęzieniami obu wymienionych pasm górskich, przy czym największą potrójną pętlę tworzy pomiędzy Andrzejówką a Żegiestowem-Zdrojem. Jest to jedna z najbardziej malowniczych części Beskidów Zachodnich. Beskid Sądecki jest mocno zalesiony. Są to głównie lasy bukowo-jodłowe piętra regla dolnego, jedynie kopuła Radziejowej wkracza w piętro regla górnego. W rejonie grzbietów występują polany użytkowane pastersko. Środowisko przyrodnicze obszaru jest bardzo bogate.

Według najnowszego podziału fizycznogeograficznego Polski z 2018 r., który ukazał się na łamach pisma "*Geographia Polonica*"<sup>9</sup> planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze mezoregionu Pogórze Popradzkie, makroregionu Beskidy Zachodnie, podprowincji Zewnętrzne Karpaty Zachodnie, prowincji Karpaty Zachodnie z Podkarpaciem Zachodnim i Północnym, megaregionu Karpaty, Podkarpackie i Nizina Panońska. Obszar związany

<sup>8</sup> Geografia regionalna Polski, J. Kondracki, Warszawa 2011.

<sup>9</sup> *Geographia Polonica*, 2018, Volume 91, Issue 2, pp. 143-170 <https://doi.org/10.7163/GPol.0115>. Nowy podział jest modyfikacją podziału J. Kondrackiego i A. Richlinga z 1994 r. Został on dokonany ze szczegółowością 1:50.000, a granice mezoregionów zostały ustalone z wykorzystaniem najnowszych danych i ich analiz w systemach GIS, jak również z uwzględnieniem podziałów regionalnych opracowanych w ostatnich latach w poszczególnych ośrodkach akademickich. Zmodyfikowany podział zachowuje hierarchiczny podział regionów na megaregiony, prowincje, podprowincje, makroregiony i mezoregiony; zachowane zostało też kodowanie regionów. Zwiększeniu uległa liczba mezoregionów do 344 oraz granice mezoregionów.

z planowanym przedsięwzięciem zlokalizowany jest w północno-zachodniej części mezoregionu Pogórze Popradzkie, w sąsiedztwie mezoregionu Beskid Sądecki.<sup>10</sup>

Pogórze Popradzkie jako mezoregion został wydzielony w 2018 r. z Beskidu Sądeckiego. Powierzchnia regionu wynosi 90,8 km<sup>2</sup>, a najwyższym szczytem jest Eliaszkówka (1023 m n.p.m.).

Muszyna położona jest w dolinie Popradu i dwóch jego dopływów: potoków Szczawnik i Muszynka, na wysokości ok. 450 m n.p.m. Miasto znajduje się w niewielkiej odległości (ok. 5 km) od granicy ze Słowacją. Ma ono cechy typowe dla krajobrazu górskich miejscowości turystycznych – zwartą zabudowę w dnie doliny z pozostałościami tradycyjnych obiektów o niewielkiej skali, intensywnie przekształcaną poprzez lokalizację nowych obiektów o zwiększonej kubaturze. Zabudowa związana z obsługą ruchu turystycznego rozciąga się z mniejszą intensywnością na okoliczne stoki. Centrum Muszyny z zabytkowym układem przestrzennym i koncentracją pozostałości tradycyjnej zabudowy rozciąga się w dolinie Muszynki na wschód od drogi wojewódzkiej nr 971. Główną oś układu tworzą ulice Antoniego Kity i Kościelna dochodzące do północno-zachodniej pierzei zrewitalizowanego rynku, którego głównym elementem kompozycji jest obecnie odtworzony budynek dawnego ratusza. Zabytkową strukturę przestrzenną zamyka od strony południowo-zachodniej linia kolejowa, za którą znajduje się struktura zabudowy współczesnej z osiedlem zabudowy wielorodzinnej. Dalej w kierunku zachodnim, w zakolu Popradu znajduje się dzielnica Zapopradzie stanowiąca miejsce koncentracji ruchu turystycznego związanego z Ogradami sensorycznymi, kompleksem basenowym, miejscem początku spływu Popradem, sanatoriami oraz obiektami gastronomicznymi. Południowa część Muszyny to głównie zespoły zabudowy mieszkaniowej o mocno zróżnicowanych formach. Przy ujściu Muszynki do Popradu, przy jej zachodnim brzegu wznosi się wzgórze z ruinami zamku, stanowiące lokalny wyróżnik krajobrazu. Od strony południowo-wschodniej miasto domyka częściowo zalesiona góra Malnik z charakterystycznym biało-czerwonym masztem nadajnika. Malnik mający wysokość 726 m n.p.m. znajduje się w bocznym grzbiecie Gór Leluchowskich.

Analizowany teren znajduje się w zasięgu krajobrazów gór niskich i gór średnich. Obszar ten charakteryzuje się bardzo dużym zróżnicowaniem ukształtowania terenu – od wypłaszczonych przestrzeni położonych w dnie doliny Popradu, poprzez łagodnie nachylone stoki aż po strome zbocza. Duże zróżnicowanie występuje również w pokryciu terenu – od zwartych struktur centrów miejscowości, poprzez rozluźnioną zabudowę wiejską, otwarte przestrzenie gruntów rolnych, mozaikę polno-leśną po zwarte kompleksy leśne. Cechy ukształtowania i pokrycia terenu wpływają na urozmaicenie typów krajobrazu występujących na tym obszarze. Walory krajobrazu części gminy zaliczane są do bardzo wysokich i najwyższych wśród występujących na obszarze województwa małopolskiego.<sup>11</sup>

Najważniejszymi pozytywnymi wyróżnikami krajobrazu w analizowanym obszarze są szczyty i masywy górskie, w większości zalesione. Skala wyróżników krajobrazu wpływa na ich bardzo duży zasięg widoczności, a ich liczne występowanie decyduje o wieloplanowości widoków. Wyróżnikiem negatywnym stanowiącym dominantę lub akcent w wielu widokach jest maszt nadajnika wieńczący górę Malnik. Ranga istniejących walorów krajobrazu wpływa na wysoką wrażliwość obszaru na potencjalne, w tym w szczególności niekorzystne przekształcenia.

<sup>10</sup> J. Kondracki, Geografia regionalna Polski, Warszawa 2011.

<sup>11</sup> A. Rozenau-Rybowicz, I. Wójcik, E. Lorek, M. Węsiór *Ocena uwarunkowań krajobrazowych dla potrzeb określenia predyspozycji rozwoju przestrzennego Małopolski*, Kraków 2012.

Wysokie walory przyrodnicze, kulturowe i krajobrazowe obszaru oraz relatywnie bogata oferta turystyczna wpływają na dużą liczbę odwiedzających. Muszyna stanowi ośrodek, będący celem turystyki zarówno w sezonie zimowym, jak i letnim.

### 3.2. Obszary i obiekty chronione istotne dla krajobrazu

Teren planowanej inwestycji znajduje się w zasięgu Popradzkiego Parku Krajobrazowego oraz obszaru Natura 2000 PLH 20019 Ostoja Popradzka, w pobliżu rezerwatu przyrody Las lipowy Obrożyska.

Popradzki Park Krajobrazowy został utworzony w 1987 roku. Zajmuje powierzchnię ok 530 km<sup>2</sup> obejmując większość Beskidu Sądeckiego. Park obejmuje obszar o wyjątkowych wartościach przyrodniczych, historycznych, kulturowych i krajobrazowych. Wyodrębnić w nim można dwa główne pasma górskie: Radziejowej i Jaworzyny Krynickiej. Charakterystycznym elementem Parku są również malownicze doliny Popradu i Dunajca. Uchwałą Nr XLII/640/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 października 2017 r. w sprawie Popradzkiego Parku Krajobrazowego, ustalono dla niego cele ochrony, a także obowiązujące zakazy i ograniczenia. Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 3 ww. Rozporządzenia, jednym z celów ochrony Parku jest ochrona walorów krajobrazowych – zachowanie walorów estetyczno-widokowych krajobrazu naturalnego i kulturowego, a w szczególności: przełomowych dolin rzek i potoków, polan śródleśnych z reliktnami gospodarki pasterskiej, terenów upraw rolnych, a także zachowania ciągów widokowych i szczytów o charakterze widokowym.

Obszar Natura 2000 PLH 20019 Ostoja Popradzka w znacznym stopniu pokrywa się z obszarem Popradzkiego Parku Krajobrazowego, dotyczy to również obszaru objętego analizą.

Rezerwat Las lipowy Obrożyska powstał w 1919 r. na powierzchni ok. 35 ha. Obecnie zajmuje obszar 100,38 ha, przez który prowadzi ścieżka dydaktyczna o długości 4,2 km.

W zasięgu terenu planowanej inwestycji, a także w jej najbliższym otoczeniu nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2021 r., poz. 710) poza drewnianym budynkiem przy ul. Piłsudskiego 106. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują istotne pozytywne kulturowe wyróżniki krajobrazu. Zabytkowy układ przestrzenny centrum Muszyny pozostaje poza powiazaniami z terenem inwestycji, podobnie jak osie ulic Kościelnej oraz Antoniego Kity.

## 4. Ocena wpływu planowanej inwestycji na krajobraz

### 4.1. Zasięgi widoczności i powiązania widokowe

Dla oceny wpływu na walory krajobrazowe obszaru najistotniejsze znaczenia ma zasięg i kontekst widoczności podpór planowanej kolei linowej. Zasięgi widoczności wyznaczone z wykorzystaniem numerycznego modelu ukształtowania i pokrycia terenu, wskazane zostały wskazane na załączonych rycinach. Zasięgi widoczności wyznaczono odrębnie dla każdej z podpór kolei oraz łącznie dla całego obiektu.

Położenie, ukształtowanie, pokrycie i zagospodarowanie omawianego terenu wpływają na układ zasięgów widoczności i powiązań widokowych. Ukształtowanie terenu i lokalizacja obszaru planowanej inwestycji na górze Malnik wpływa na duży zasięg widoczności potencjalnej. Pokrycie znacznej części terenu zwartymi kompleksami leśnymi znacznie ogranicza zasięg widoczności rzeczywistej do fragmentów analizowanego obszaru. Ukształtowanie i pokrycie terenu wpływają również na mocno ograniczoną widoczność planowanej inwestycji z zabytkowego centrum Muszyny – zarówno z rynku, jak i ulic Kościelnej, Antoniego Kity i północnej części ulicy Piłsudskiego. Ukształtowanie i pokrycie terenu decydują też o braku powiązań z większością kulturowych wyróżników krajobrazu. Jedynie zabytkowy drewniany budynek przy ul. Piłsudskiego w widokach od strony północnej może mieć powiązanie widokowe z drogą podporą kolei.

Zasięgi widoczności poszczególnych podpór są bardzo zróżnicowane. Podpora pierwsza, zlokalizowana w pobliżu sanatorium Korona ma relatywnie niewielki zasięg widoczności. Co istotne, ze względu na małą wysokość planowanego obiektu, będzie w większości widoków z zewnątrz zdominowana wysokimi budynkami sanatorium Korona oraz Instytutu Zdrowia Człowieka. Największe zasięgi widoczności dotyczą podpory trzeciej i czwartej (sięgające północnej części wsi Szczawnik), przy czym, w widokach dalekich dość wąskie podpory oraz niewielkie gabarytowo wagoniki kolei będą traciły na znaczeniu.

Kolej będzie najsilniej oddziaływać w widokach bliskich z mostu prowadzącego na Zapopradzie. W strefie widoków bliskich (do 2 km) kolej widoczna będzie z fragmentów drogi wojewódzkiej nr 971, ul. Piłsudskiego, wzgórza zamkowego w Muszynie, parkingu przy rezerwacie przyrody Las lipowy Obrożyska, z żółtego szlaku nad Koziejówką, z Folwarku, a także z drogi do przysiółka Wesołówka. W widokach dalekich (2-5 km) będzie odbierana z kładki na Popradzie między Polską a Słowacją w rejonie Milika oraz ze szlaków turystycznych na zboczach nad Szczawnikiem i Złockim. W widokach dalekich kolej będzie bardzo mało znaczącym elementem w krajobrazie. Widoczne podpory będą bardzo niewielkie w skali otaczających elementów krajobrazu, ruch wagoników będzie w większości przypadków niedostrzegalny lub bardzo słabo odbierany.

W zasięgu widoczności wyodrębnione zostały przestrzenie publicznie dostępne – ciągi komunikacyjne, spośród których wyodrębnione zostały kluczowe punkty obserwacji, które pozwalają na uchwycenie reprezentatywnych widoków:

- Punkt A – zlokalizowany na wieży widokowej w ogrodach sensorycznych w Muszynie. Ze względu na popularność muszyńskich ogrodów, lokalizację i łatwą dostępność, jest to punkt stanowiący cel dla bardzo dużej liczby turystów odwiedzających Muszynę oraz kuracjuszy sanatoriów;
- Punkt B – zlokalizowany na południowym zboczu góry Malnik, na drodze którą można dotrzeć na szczyt. Drogą nie prowadzi żaden szlak turystyczny, ma ona graniczoną



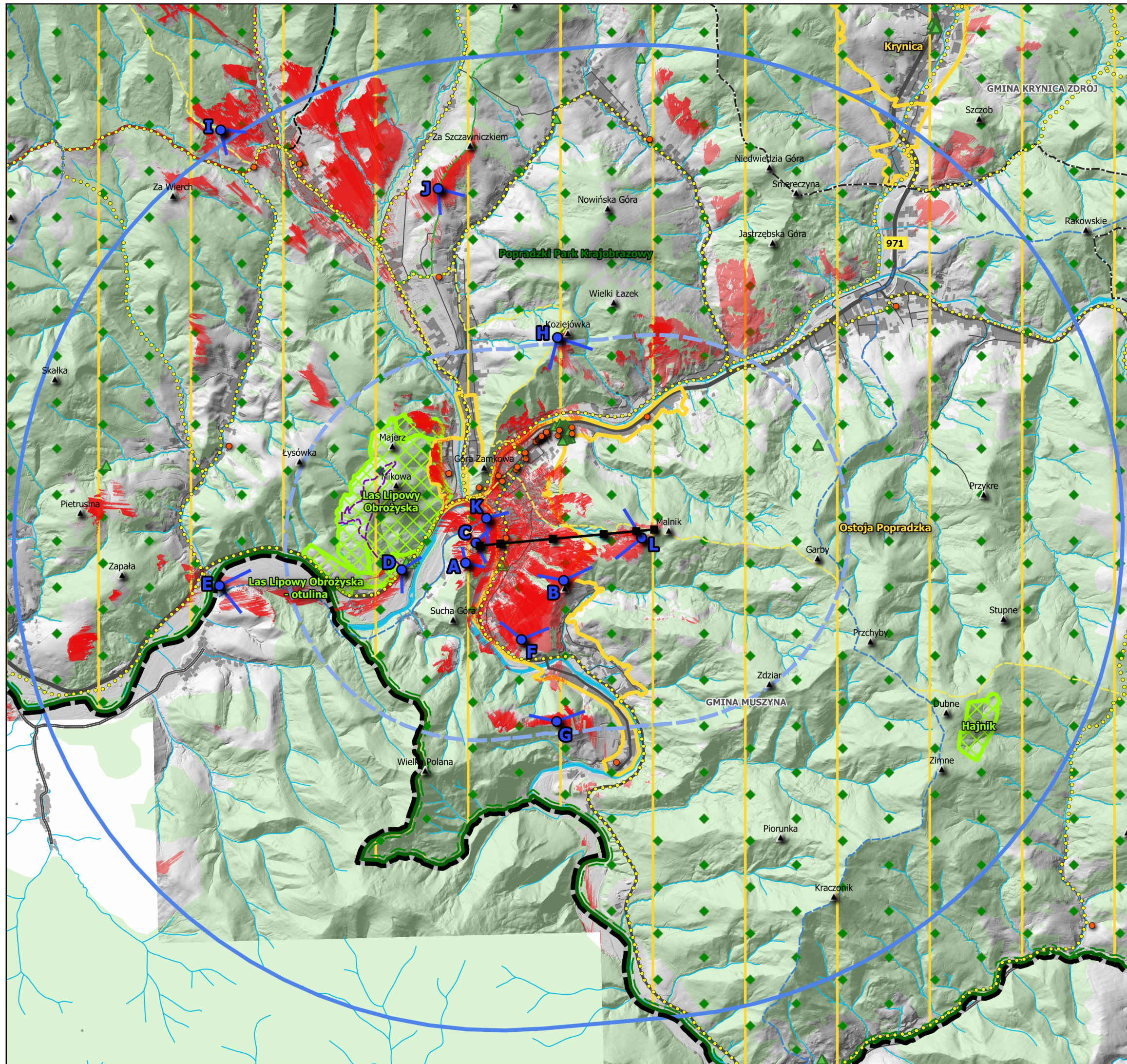
dostępność dla pojazdów. Jest to rejon odwiedzany przez część turystów oraz przez mieszkańców Muszyny w drodze do nieurządzonego dotychczas punktu widokowego na górze Malnik;

- Punkt C – zlokalizowany przy ulicy Doktora Seweryna Mściwujewskiego w pobliżu sanatorium Korona, którą prowadzi dojście do ogrodów sensorycznych. Ze względu na popularność muszyńskich ogrodów, lokalizację i łatwą dostępność, jest to punkt, przez który przechodzi bardzo duża liczba turystów odwiedzających Muszynę oraz kuracjuszy sanatoriów;
- Punkt D – zlokalizowany na parkingu przed wejściem na ścieżkę dydaktyczną prowadzącą przez rezerwat przyrody Las lipowy Obrożyska. Ze względu na popularność rezerwatu i jego łatwą dostępność, jest to punkt odwiedzany przez bardzo dużą liczbę turystów;
- Punkt E – zlokalizowany na kładce na Popradzie między Polską a Słowacją w rejonie Milika. Kładka dotychczas nie jest popularnym punktem, związana jest przede wszystkim z turystyką i rekreacją rowerową;
- Punkt F – zlokalizowany w południowej części Muszyny w rejonie Ćwierci. Punkt związany jest z dostępną publicznie drogą, rejon odwiedzany niemal wyłącznie przez mieszkańców;
- Punkt G – zlokalizowany na drodze do przysiółka Wesółwka. Punkt związany jest z dostępną publicznie drogą, rejon odwiedzany niemal wyłącznie przez mieszkańców;
- Punkt H – zlokalizowany na trasie żółtego szlaku nad Koziejówką. Punkt związany jest ze szlakiem turystycznym, odwiedzany przez turystów;
- Punkt I – zlokalizowany na trasie żółtego szlaku w Szczawniku. Punkt związany jest ze szlakiem turystycznym, odwiedzany przez turystów;
- Punkt J – zlokalizowany na trasie żółtego szlaku w Złockim, prowadzącym przez górę Za Szczawniczkiem. Punkt związany jest ze szlakiem turystycznym, odwiedzany przez turystów;
- Punkt K – zlokalizowany na moście na Zapopradzie. Ze względu na koncentrację atrakcji turystycznych na Zapopradzie, a także zlokalizowane tam punkty gastronomiczne i sanatoria, most jest przemierzany przez wielu turystów i kuracjuszy;
- Punkt L – zlokalizowany na górze Malnik. W tym rejonie nie prowadzi żaden szlak turystyczny, prowadząca tam droga ma ona graniczną dostępność dla pojazdów. Jest to rejon odwiedzany przez część turystów oraz przez mieszkańców Muszyny. W przypadku realizacji kolei gondolowej będzie to punkt licznie odwiedzany przez turystów.

Zasięgi widoczności ujawnione na zboczach Wielkiego Łazka, Jastrzębskiej Góry, Niedźwiedziej Góry oraz Szczobu nie są związane z ogólnodostępnymi przestrzeniami publicznymi (nie ma tam szlaków turystycznych, ani uczęszczanych dróg publicznych), wobec czego nie wyodrębniano w nich punktów obserwacji.

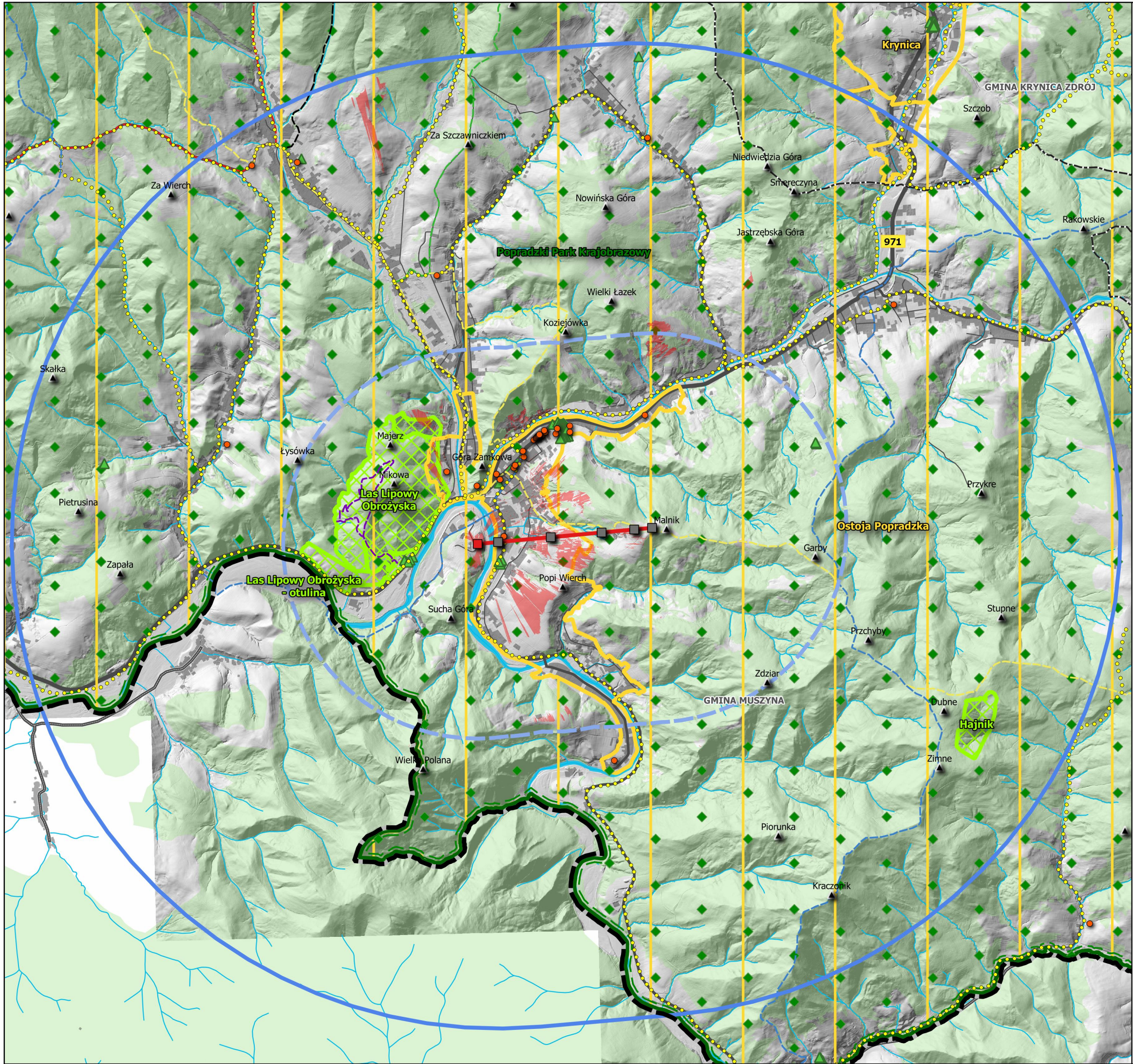
Zasięgi widoczności oraz lokalizacja punktów obserwacji przedstawione zostały na poniższych rycinach.





- Zasięg widoczności rzeczywistej podpór kolei**
- podpory projektowanej kolei liniowej, dla których przedstawiono zasięg widoczności
  - projektowana kolej liniowa
  - zasięg widoczności
  - punkty obserwacji
  - zasięg widoków
  - bufor 2 km od projektowanej kolei liniowej
  - bufor 5 km od projektowanej kolei liniowej
  - tereny zainwestowane
  - las i zadrzewienia
  - wody powierzchniowe
  - cieki wodne
- Obszary chronione**
- Popradzki Park Krajobrazowy
  - Specjalny Obszar Ochrony PLH120019 Ostoja Popradzka
  - Rezerваты przyrody
  - pomniki przyrody
- Drogi**
- droga wojewódzka nr 971
  - drogi powiatowe
  - drogi gminne
  - drogi po stronie słowackiej
- Szlaki**
- pieszy czarny
  - pieszy czerwony
  - pieszy niebieski
  - pieszy zielony
  - pieszy żółty
  - rowerowe
  - ścieżka dydaktyczna
- Pozostałe oznaczenia**
- szczyty
  - obiekty wpisane do rejestru zabytków
  - granica państwa
  - granice gmin





500 0 500 1 000 m

#### Zasięg widoczności rzeczywistej podpór kolei

- podpora projektowanej kolei liniowej, dla której przedstawiono zasięg widoczności
- pozostałe projektowane podpory
- projektowana kolej liniowa
- zasięg widoczności
- bufor 2 km od projektowanej kolei liniowej
- bufor 5 km od projektowanej kolei liniowej
- tereny zainwestowane
- lasy i zadrzewienia
- wody powierzchniowe
- cieki wodne

#### Obszary chronione

- Popradzki Park Krajobrazowy
- Specjalny Obszar Ochrony PLH120019 Ostoja Popradzka
- Rezerваты przyrody
- pomniki przyrody

#### Drogi

- droga wojewódzka nr 971
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- drogi po stronie słowackiej

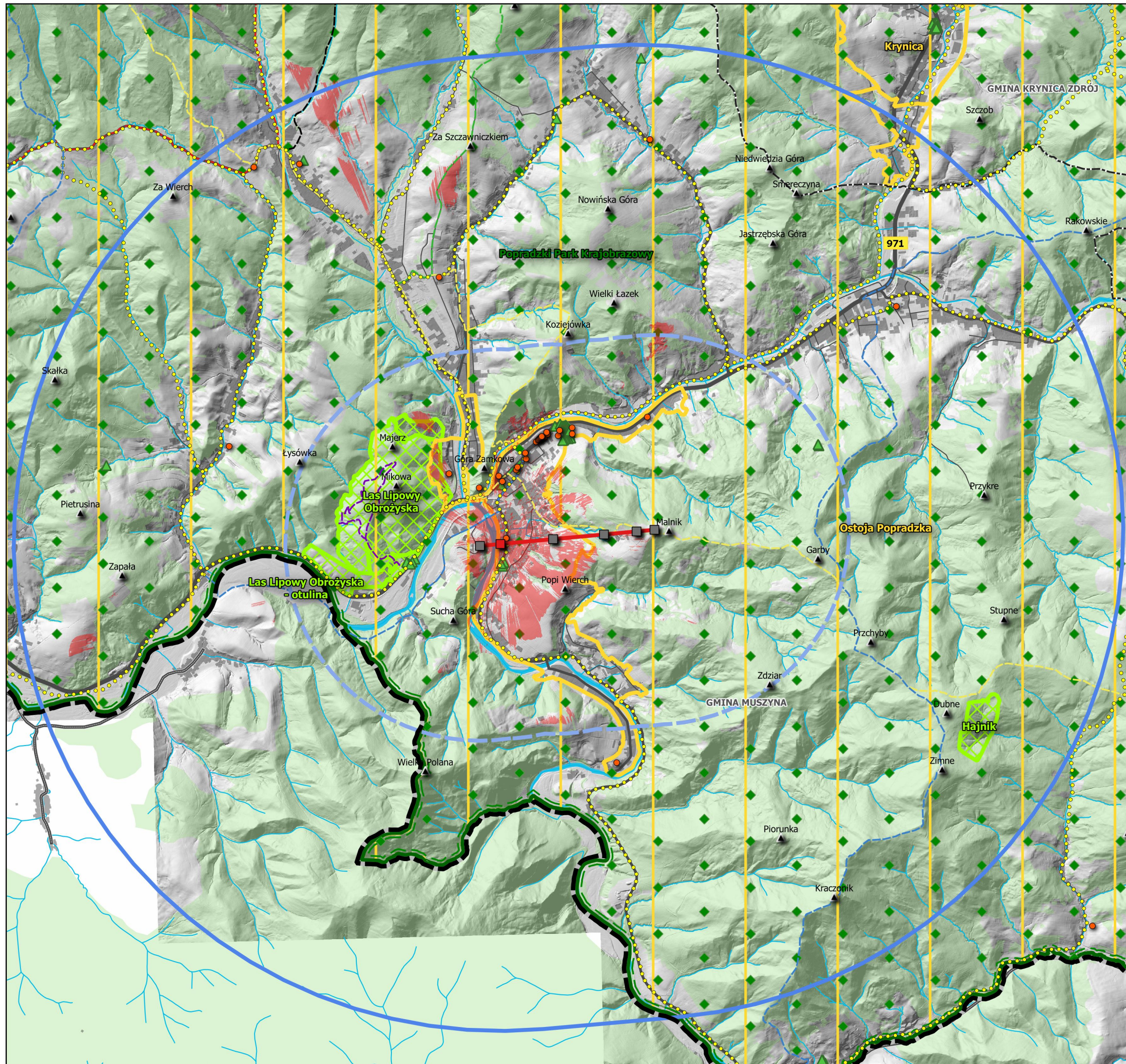
#### Szlaki

- pieszy czarny
- pieszy czerwony
- pieszy niebieski
- pieszy zielony
- pieszy żółty
- rowerowe
- ścieżka dydaktyczna

#### Pozostałe oznaczenia

- szczyty
- obiekty wpisane do rejestru zabytków
- granica państwa
- granice gmin





500 0 500 1 000 m

### Zasięg widoczności rzeczywistej podpór kolei

- podpora projektowanej kolei liniowej, dla której przedstawiono zasięg widoczności
- pozostałe projektowane podpory
- projektowana kolej liniowa
- zasięg widoczności
- bufor 2 km od projektowanej kolei liniowej
- bufor 5 km od projektowanej kolei liniowej
- tereny zainwestowane
- las i zadrzewienia
- wody powierzchniowe
- cieki wodne

### Obszary chronione

- Popradzki Park Krajobrazowy
- Specjalny Obszar Ochrony PLH120019 Ostoja Popradzka
- Rezerваты przyrody
- pomniki przyrody

### Drogi

- droga wojewódzka nr 971
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- drogi po stronie słowackiej

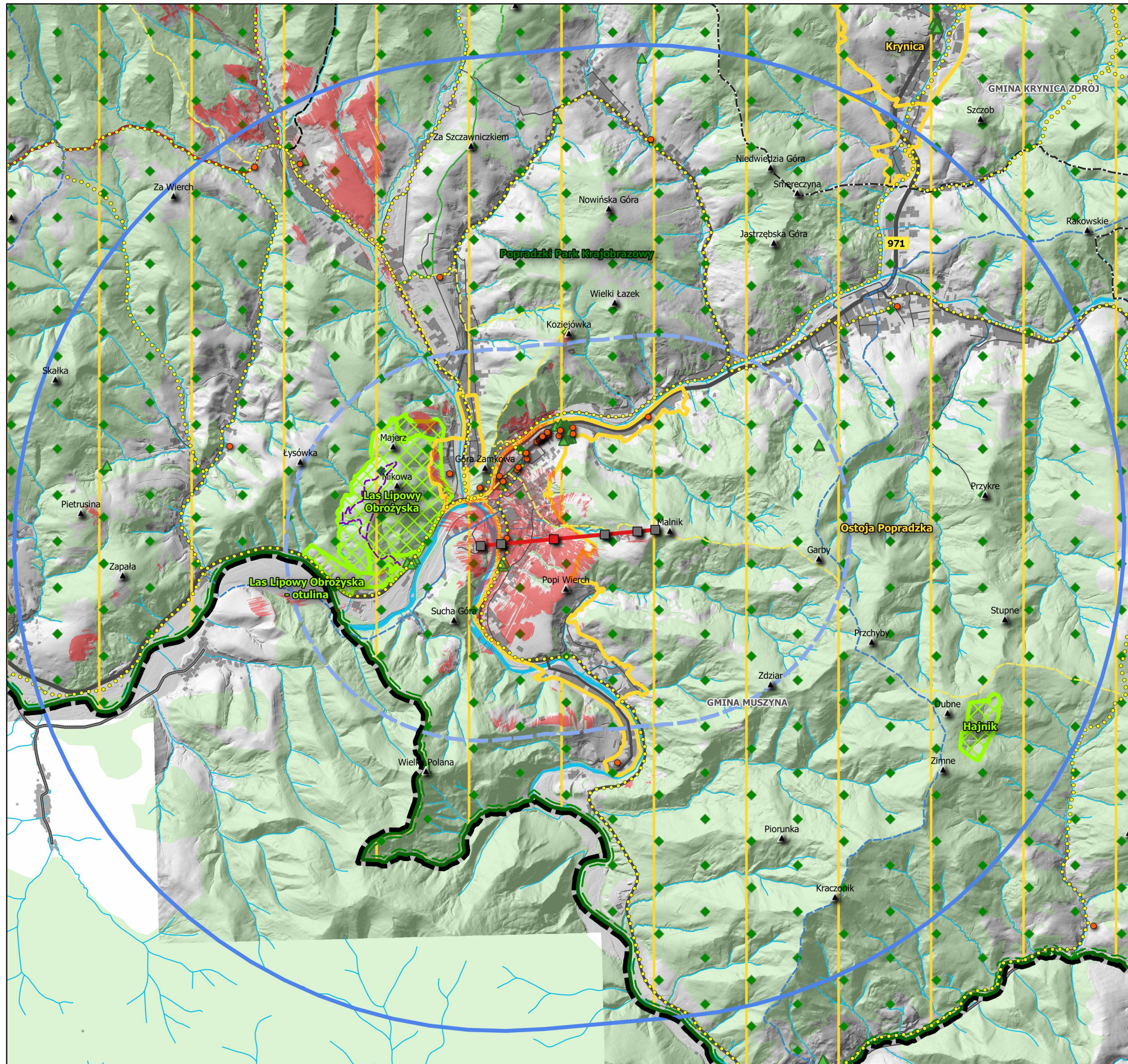
### Szlaki

- pieszy czarny
- pieszy czerwony
- pieszy niebieski
- pieszy zielony
- pieszy żółty
- rowerowe
- ścieżka dydaktyczna

### Pozostałe oznaczenia

- szczyty
- obiekty wpisane do rejestru zabytków
- granica państwa
- granice gmin





500 0 500 1 000 m

### Zasięg widoczności rzeczywistej podpór kolei

- podpora projektowanej kolei liniowej, dla której przedstawiono zasięg widoczności
- pozostałe projektowane podpory
- projektowana kolej liniowa
- zasięg widoczności
- bufor 2 km od projektowanej kolei liniowej
- bufor 5 km od projektowanej kolei liniowej
- tereny zainwestowane
- lasy i zadrzewienia
- wody powierzchniowe
- cieki wodne

### Obszary chronione

- Popradzki Park Krajobrazowy
- Specjalny Obszar Ochrony PLH120019 Ostoja Popradzka
- Rezerваты przyrody
- pomniki przyrody

### Drogi

- droga wojewódzka nr 971
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- drogi po stronie słowackiej

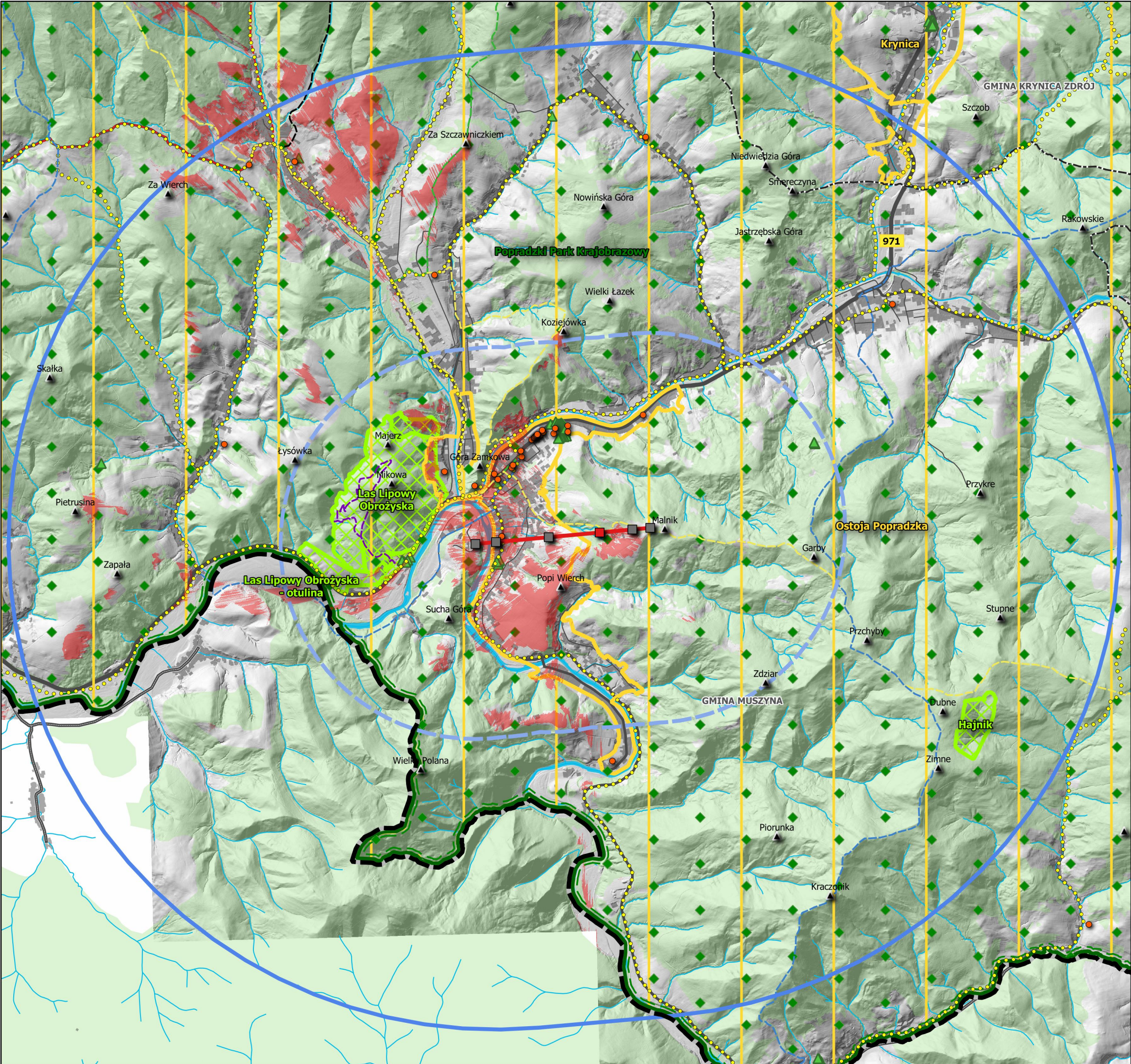
### Szlaki

- pieszy czarny
- pieszy czerwony
- pieszy niebieski
- pieszy zielony
- pieszy żółty
- rowerowe
- ścieżka dydaktyczna

### Pozostałe oznaczenia

- szczyty
- obiekty wpisane do rejestru zabytków
- granica państwa
- granice gmin





**Zasięg widoczności rzeczywistej podpór kolei**

- podpora projektowanej kolei liniowej, dla której przedstawiono zasięg widoczności
- pozostałe projektowane podpory
- projektowana kolej liniowa
- zasięg widoczności
- bufor 2 km od projektowanej kolei liniowej
- bufor 5 km od projektowanej kolei liniowej
- tereny zainwestowane
- lasy i zadrzewienia
- wody powierzchniowe
- cieki wodne

**Obszary chronione**

- Popradzki Park Krajobrazowy
- Specjalny Obszar Ochrony PLH120019 Ostoja Popradzka
- Rezerваты przyrody
- pomniki przyrody

**Drogi**

- droga wojewódzka nr 971
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- drogi po stronie słowackiej

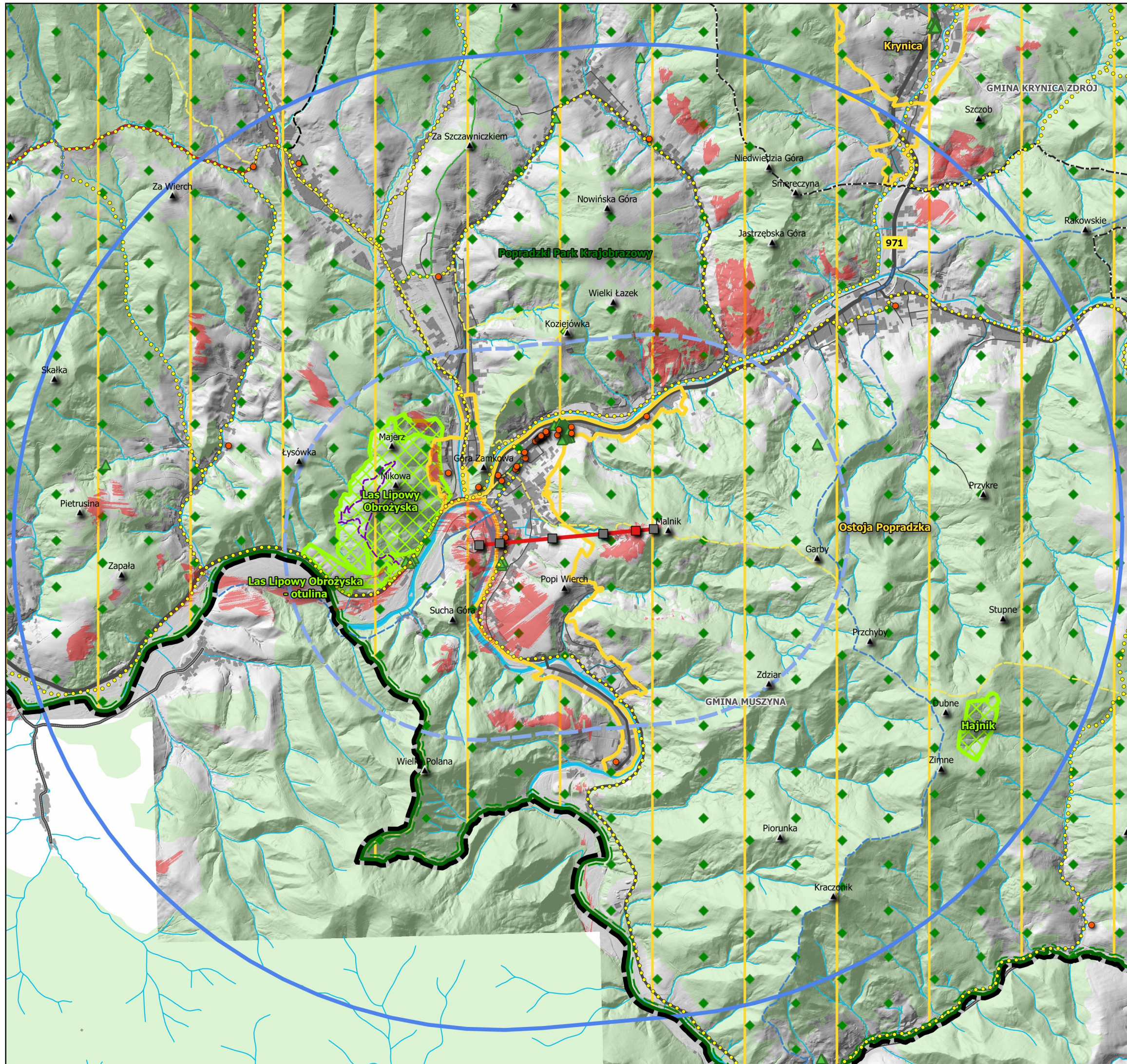
**Szlaki**

- pieszy czarny
- pieszy czerwony
- pieszy niebieski
- pieszy zielony
- pieszy żółty
- rowerowe
- ścieżka dydaktyczna

**Pozostałe oznaczenia**

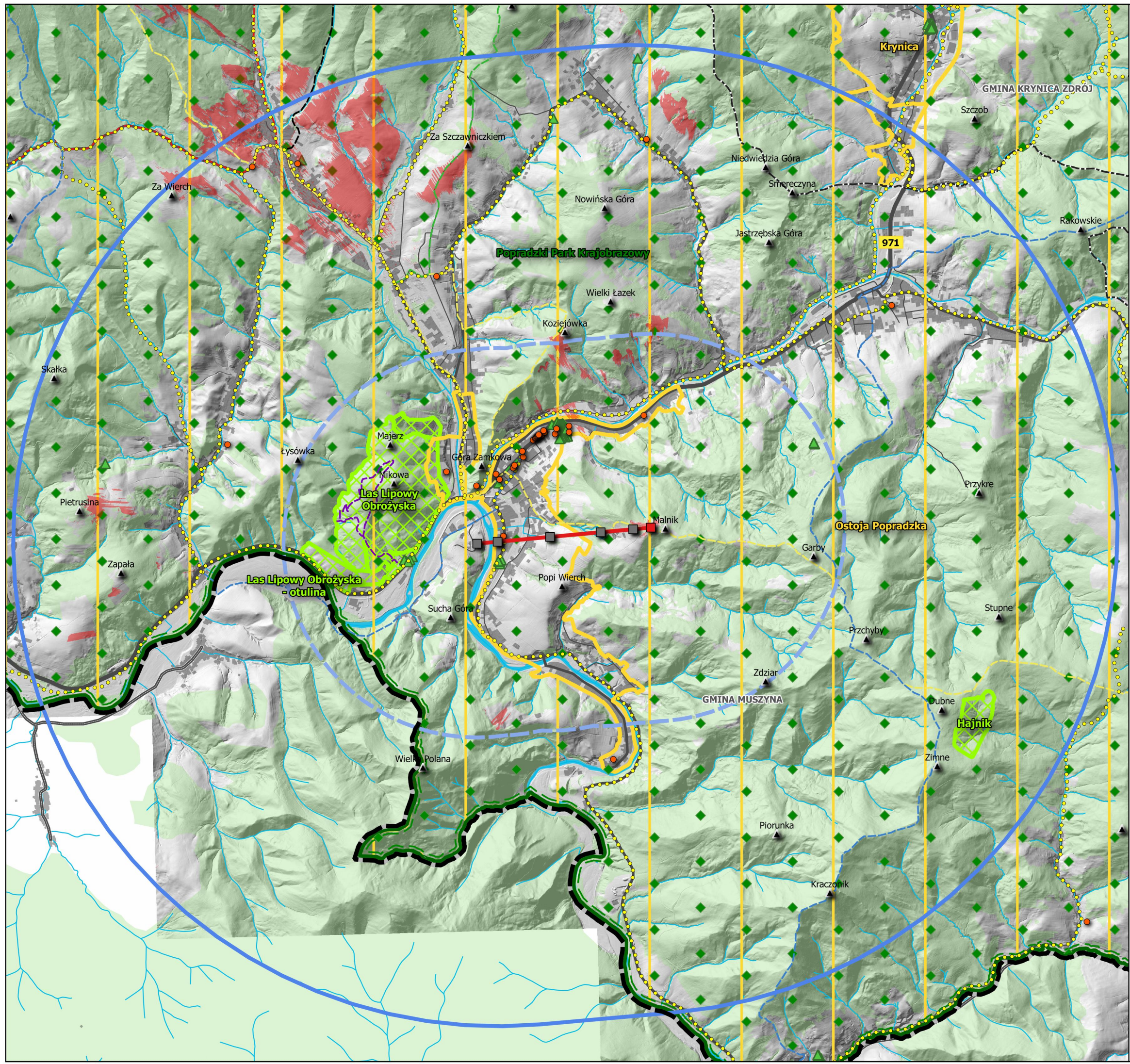
- szczyty
- obiekty wpisane do rejestru zabytków
- granica państwa
- granice gmin





- Zasięg widoczności rzeczywistej podpór kolei**
- podpora projektowanej kolei liniowej, dla której przedstawiono zasięg widoczności
  - pozostałe projektowane podpory
  - projektowana kolej liniowa
  - zasięg widoczności
  - bufor 2 km od projektowanej kolei liniowej
  - bufor 5 km od projektowanej kolei liniowej
  - tereny zainwestowane
  - las i zadrzewienia
  - wody powierzchniowe
  - cieki wodne
- Obszary chronione**
- Popradzki Park Krajobrazowy
  - Specjalny Obszar Ochrony PLH120019 Ostoja Popradzka
  - Rezerваты przyrody
  - pomniki przyrody
- Drogi**
- droga wojewódzka nr 971
  - drogi powiatowe
  - drogi gminne
  - drogi po stronie słowackiej
- Szlaki**
- pieszy czarny
  - pieszy czerwony
  - pieszy niebieski
  - pieszy zielony
  - pieszy żółty
  - rowerowe
  - ścieżka dydaktyczna
- Pozostałe oznaczenia**
- szczyty
  - obiekty wpisane do rejestru zabytków
  - granica państwa
  - granice gmin





500 0 500 1 000 m

**Zasięg widoczności rzeczywistej podpór kolei**

- podpora projektowanej kolei liniowej, dla której przedstawiono zasięg widoczności
- pozostałe projektowane podpory
- projektowana kolej liniowa
- zasięg widoczności
- bufor 2 km od projektowanej kolei liniowej
- bufor 5 km od projektowanej kolei liniowej
- tereny zainwestowane
- lasy i zadrzewienia
- wody powierzchniowe
- cieki wodne

**Obszary chronione**

- Popradzki Park Krajobrazowy
- Specjalny Obszar Ochrony PLH120019 Ostoja Popradzka
- Rezerваты przyrody
- pomniki przyrody

**Drogi**

- droga wojewódzka nr 971
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- drogi po stronie słowackiej

**Szlaki**

- pieszy czarny
- pieszy czerwony
- pieszy niebieski
- pieszy zielony
- pieszy żółty
- rowerowe
- ścieżka dydaktyczna

**Pozostałe oznaczenia**

- szczyty
- obiekty wpisane do rejestru zabytków
- granica państwa
- granice gmin



## 4.2. Ocena z kluczowych punktów obserwacji

W zasięgu widoczności najistotniejszą rolę odgrywają przestrzenie publicznie dostępne – ciągi komunikacyjne, którymi w przypadku planowanej inwestycji są przede wszystkim odcinki ogólnodostępnych dróg oraz szlaków turystycznych.

Dla oceny potencjalnych zmian w krajobrazie pewne znaczenie ma to, jakie grupy odbiorców mogą pojawiać się w poszczególnych punktach obserwacji. Odbiorcy różnią się wrażliwością i oczekiwaniami wobec otaczającego krajobrazu. Ważna jest również odległość poszczególnych punktów obserwacji od miejsca lokalizacji obiektu.

W przypadku analizowanej inwestycji odbiorcami potencjalnych zmian w krajobrazie będzie szeroka grupa, do której należą turyści odwiedzający Muszynę, uczestniczący w ruchu pieszym szlakami turystycznymi w rejonie Muszyny, Szczawnika i Złockiego, podążający trasami rowerowymi, a także mieszkańcy Muszyny.

Wpływ planowanej kolei gondolowej na krajobraz z kluczowych punktów obserwacji przedstawiono poniżej.

Punkt obserwacji	A
Odległość od najwyższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 2 km
Odległość od najniższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 200 m
Liczba odbiorców widoku	bardzo duża
Przeważający charakter odbiorców	turyści, kuracjusze, mieszkańcy
Obecność w widoku elementów kulminacji wrażeń widokowych	nawarstwianie się planów widokowych z dominacją grzbietów górskich w dalszych planach oraz zieleni komponowanej na planie pierwszym, zamek
Obecność w widoku elementów negatywnych i dysharmonijnych	wieża przekaźnika na górze Malnik, zabudowa wielorodzinna w bliskich planach, nadmierne zróżnicowanie form architektonicznych zabudowy, przejściowo – prace budowlane na zamku
Wpływ wprowadzonych zmian na odbiór jakości widoku	średni – planowana kolej gondolowa widoczna w rozległym krajobrazie, skala obiektu mieści się w skali rozległej jednostki krajobrazowej; poruszające się wagoniki kolei gondolowej będą stanowiły element przyciągający wzrok; kolej będzie widoczna na tle nieharmonijnego układu zabudowy o zróżnicowanym charakterze, bez zakłócania odbioru elementów pozytywnych



Punkt obserwacji	B
Odległość od najwyższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 1 km
Odległość od najniższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 900 m
Liczba odbiorców widoku	średnia
Przeważający charakter odbiorców	turyści, mieszkańcy
Obecność w widoku elementów kulminacji wrażeń widokowych	nawarstwianie się planów widokowych z dominacją grzbietów górskich w dalszych planach
Obecność w widoku elementów negatywnych i dysharmonijnych	słupy oraz sieć linii elektroenergetycznej, wielkokubaturowe obiekty budowlane, wieża przekaźnika na górze Malnik
Wpływ wprowadzonych zmian na odbiór jakości widoku	średni - planowana kolej gondolowa widoczna w rozległym krajobrazie, skala obiektu mieści się w skali rozległej jednostki krajobrazowej; poruszające się wagoniki kolei gondolowej będą stanowiły element przyciągający wzrok; kolej będzie widoczna w relacji z negatywnymi wyróżnikami krajobrazu

Punkt obserwacji	C
Odległość od najwyższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 1,8 km
Odległość od najniższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 50 m
Liczba odbiorców widoku	bardzo duża
Przeważający charakter odbiorców	turyści, kuracjusze, mieszkańcy
Obecność w widoku elementów kulminacji wrażeń widokowych	nawarstwianie się planów widokowych o zróżnicowanym charakterze
Obecność w widoku elementów negatywnych i dysharmonijnych	wieża przekaźnika na górze Malnik, zabudowa wielorodzinna w bliskich planach, nadmierne zróżnicowanie form architektonicznych zabudowy
Wpływ wprowadzonych zmian na odbiór jakości widoku	średni – skala obiektu mieści się w skali jednostki krajobrazowej; poruszające się wagoniki kolei gondolowej będą stanowiły element przyciągający wzrok; kolej będzie widoczna na tle nieharmonijnego układu zabudowy o zróżnicowanym charakterze, bez zakłócania odbioru elementów pozytywnych

Punkt obserwacji	D
Odległość od najwyższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 2,6 km
Odległość od najniższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 800 m
Liczba odbiorców widoku	duża
Przeważający charakter odbiorców	turyści
Obecność w widoku elementów kulminacji wrażeń widokowych	dominanta góry Malnik
Obecność w widoku elementów negatywnych i dysharmonijnych	słupy oraz sieć linii elektroenergetycznej trakcja kolejowa, silosy, obiekty magazynowe, wieża przekaźnika na górze Malnik, brak harmonii w układzie widocznych elementów przestrzeni
Wpływ wprowadzonych zmian na odbiór jakości widoku	niski - planowana kolej gondolowa widoczna fragmentarycznie w tle za nieharmonijnie odbieraną przestrzenią zurbanizowaną

Punkt obserwacji	E
Odległość od najwyższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 4,5 km
Odległość od najniższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 2,7 km
Liczba odbiorców widoku	średnia, możliwy wzrost popularności
Przeważający charakter odbiorców	turyści
Obecność w widoku elementów kulminacji wrażeń widokowych	nawarstwianie się planów widokowych z dominacją grzbietów górskich
Obecność w widoku elementów negatywnych i dysharmonijnych	wieża przekaźnika na górze Malnik, tablice w drugim planie, element rozproszonej zabudowy w dalszych planach
Wpływ wprowadzonych zmian na odbiór jakości widoku	niski – planowana kolej gondolowa widoczna fragmentarycznie z dużej odległości, stanowiąc mało znaczący element krajobrazu; dominujące pozostanie pozytywne wrażenie wieloplanowości widoku

Punkt obserwacji	F
Odległość od najwyższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 2,2 km
Odległość od najniższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 2 km
Liczba odbiorców widoku	mała
Przeważający charakter odbiorców	mieszkańcy
Obecność w widoku elementów kulminacji wrażeń widokowych	nawarstwianie się planów widokowych
Obecność w widoku elementów negatywnych i dysharmonijnych	rozproszona zabudowa, słupy oraz sieć linii elektroenergetycznej, wieża przekaźnika na górze Malnik
Wpływ wprowadzonych zmian na odbiór jakości widoku	niski – planowana kolej gondolowa widoczna bardzo fragmentarycznie z dużej odległości, stanowiąc mało znaczący element krajobrazu

Punkt obserwacji	G
Odległość od najwyższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 1,8 km
Odległość od najniższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 1 km
Liczba odbiorców widoku	bardzo mała
Przeważający charakter odbiorców	mieszkańcy
Obecność w widoku elementów kulminacji wrażeń widokowych	nawarstwianie się licznych planów widokowych z dominacją grzbietów górskich
Obecność w widoku elementów negatywnych i dysharmonijnych	brak
Wpływ wprowadzonych zmian na odbiór jakości widoku	niski – planowana kolej gondolowa widoczna bardzo fragmentarycznie, stanowiąc mało znaczący element krajobrazu

Punkt obserwacji	H
Odległość od najwyższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 2,2 km
Odległość od najniższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 2,3 km
Liczba odbiorców widoku	średnia
Przeważający charakter odbiorców	turyści
Obecność w widoku elementów kulminacji wrażeń widokowych	nawarstwianie się licznych planów widokowych z dominacją grzbietów górskich
Obecność w widoku elementów negatywnych i dysharmonijnych	wieża przekaźnika na górze Malnik,
Wpływ wprowadzonych zmian na odbiór jakości widoku	niski – planowana kolej gondolowa widoczna bardzo fragmentarycznie, stanowiąc mało znaczący element krajobrazu

Punkt obserwacji	I
Odległość od najwyższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 6 km
Odległość od najniższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 5 km
Liczba odbiorców widoku	duża
Przeważający charakter odbiorców	turyści, mieszkańcy
Obecność w widoku elementów kulminacji wrażeń widokowych	nawarstwianie się bardzo licznych planów widokowych z dominacją grzbietów górskich
Obecność w widoku elementów negatywnych i dysharmonijnych	nadmierne zróżnicowanie form architektonicznych zabudowy, zabudowa rozproszona, wieża przekaźnika na górze Malnik,
Wpływ wprowadzonych zmian na odbiór jakości widoku	niski – planowana kolej gondolowa widoczna fragmentarycznie w rozległym krajobrazie, skala obiektu mieści się w skali rozległej jednostki krajobrazowej; ze względu na odległość słabo widoczny ruch wagoników nie będzie przyciągał wzroku

Punkt obserwacji	J
Odległość od najwyższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 4,1 km
Odległość od najniższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 3,6 km
Liczba odbiorców widoku	duża
Przeważający charakter odbiorców	turyści, mieszkańcy
Obecność w widoku elementów kulminacji wrażeń widokowych	nawarstwianie się bardzo licznych planów widokowych z dominacją grzbietów górskich
Obecność w widoku elementów negatywnych i dysharmonijnych	stacja bazowa, słupy oraz sieć linii elektroenergetycznej w bliskich planach, elementy zabudowy rozproszonej, wieża przekaźnika na górze Malnik,
Wpływ wprowadzonych zmian na odbiór jakości widoku	niski – planowana kolej gondolowa widoczna bardzo fragmentarycznie w rozległym krajobrazie, skala obiektu mieści się w skali rozległej jednostki krajobrazowej; ze względu na odległość słabo widoczny ruch wagoników nie będzie przyciągał wzroku

Punkt obserwacji	K
Odległość od najwyższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 1,7 km
Odległość od najniższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej	ok. 300 m
Liczba odbiorców widoku	bardzo duża
Przeważający charakter odbiorców	turyści, kuracjusze, mieszkańcy
Obecność w widoku elementów kulminacji wrażeń widokowych	nawarstwianie się planów widokowych o zróżnicowanym charakterze z dominantą góry Malnik, rzeka i wyspa na pierwszym planie
Obecność w widoku elementów negatywnych i dysharmonijnych	nadmierne zróżnicowanie form architektonicznych zabudowy w bliskich planach, nieharmonijna zabudowa o dużej kubaturze, wieża przekaźnika na górze Malnik, słupy linii elektroenergetycznej
Wpływ wprowadzonych zmian na odbiór jakości widoku	duży, akceptowalny – planowana kolej gondolowa widoczna bardzo wyraźnie, dobrze widoczny ruch wagoników będzie przyciągał wzrok i odwracał uwagę od nieharmonijnej struktury zabudowy; widoczność kolei wpisze się w miejsce ruchliwe, związane z koncentracją atrakcji turystycznych.

Punkt obserwacji	L
<b>Odległość od najwyższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej</b>	ok. 150 m
<b>Odległość od najniższej położonej podpory planowanej kolei gondolowej</b>	ok. 1,7 km
<b>Liczba odbiorców widoku</b>	obecnie średnia, docelowo po zrealizowaniu kolei gondolowej bardzo duża
<b>Przeważający charakter odbiorców</b>	turyści, mieszkańcy
<b>Obecność w widoku elementów kulminacji wrażeń widokowych</b>	nawarstwianie się bardzo licznych planów widokowych z grzbietami górskimi i dominantą Tatr
<b>Obecność w widoku elementów negatywnych i dysharmonijnych</b>	elementy rozproszonej zabudowy oraz obiektów budowlanych o nadmiernie dużej skali, wieża przekaźnika na górze Malnik,
<b>Wpływ wprowadzonych zmian na odbiór jakości widoku</b>	duży, akceptowalny – planowana kolej gondolowa widoczna bardzo wyraźnie, dobrze widoczny ruch wagoników będzie przyciągał wzrok; przestrzeń otwarta wystarczająco rozległa dla urządzenia punktu widokowego, realizacja kolei wpłynie na udostępnienie możliwości odbioru krajobrazu o wyjątkowych walorach

Planowana realizacja kolei gondolowej na górę Malnik będzie wpływała na udostępnienie bardzo atrakcyjnego punktu widokowego z rozległą wieloplanową panoramą zwieńczoną dominantą masywu Tatr. Planowana inwestycja będzie stanowiła uzupełnienie istniejącego zagospodarowania turystycznego Muszyny. Realizacja planowanej kolei gondolowej w analizowanym wariantcie zakładającym rozmieszczenie 6-ciu podpór o zróżnicowanej wysokości nie będzie miała negatywnego wpływu na odbiór krajobrazu. Kolej nie zdominuje widoków o wysokich i najwyższych walorach. W widokach dalekich kolej będzie bardzo mało znaczącym elementem w krajobrazie. Widoczne podpory będą bardzo niewielkie w skali otaczających elementów krajobrazu, ruch wagoników będzie w większości przypadków niedostrzegalny lub bardzo słabo odbierany. Kolej stanie się elementem przyciągającym wzrok w widokach z miejsc o dużej koncentracji ruchu turystycznego takich jak most na Zapopradzie, wieża widokowa w ogrodach muszyńskich, czy odcinek ulicy Doktora Seweryna Mściwujewskiego stanowiącej drogę dojścia do ogrodów sensorycznych. W miejscach tych dobrze widoczny ruch wagoników będzie przyciągał wzrok i odwracał uwagę od nieharmonijnej struktury układu zabudowy.

## 5. Podsumowanie

Analizie został poddany wariant przedsięwzięcia zakładający lokalizację 6 podpór o zróżnicowanej wysokości: 8,05 m, 47,13 m, 58,85 m, 58,85 m, 21,16 m oraz 11,05 m (wysokości podpór podane od strony zachodniej kolejno w kierunku wschodnim). Ewentualne korekty wysokości podpór w zakresie 15% wysokości poddawanych analizie nie będą miały wpływu na wyniki oceny.

Miejsce lokalizacji planowanej inwestycji związane jest z krajobrazem górskim zagospodarowanym dla potrzeb turystyki. Charakter krajobrazu tego obszaru nie ulegnie zmianie, będzie on nadal zgodnie z oczekiwaniami odbiorców nosił cechy krajobrazu górskiego przekształconego przez człowieka dla celów turystycznych. Realizacja w proponowanej lokalizacji planowanego wariantu kolei gondolowej na 6-ciu podporach o zróżnicowanej wysokości nie wpłynie negatywnie na walory krajobrazu. Można stwierdzić, że powstająca relacja planowanej inwestycji z istniejącym krajobrazem zagospodarowanym dla potrzeb turystyki jest akceptowalna.

Realizacja planowanej inwestycji nie wpłynie negatywnie na realizację celów ochrony Parku, a także obowiązujących na jego obszarze zakazów i ograniczeń ustanowionych Uchwałą Nr XLII/640/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 października 2017 r. w sprawie Popradzkiego Parku Krajobrazowego odnoszących się do walorów krajobrazowych.

Dla minimalizowania ograniczenia możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań, przy realizacji podpór, a także obiektów stacji górnej i dolnej należy zastosować wykończenie w stonowanych neutralnych odcieniach – preferowane odcienie szarości. Poza wagonikami kolejki nie należy wprowadzać elementów o krzykliwych, wyróżniających się barwach. Na podporach i zewnętrznej powierzchni wagoników nie należy stosować banerów, tablic, oklejek reklamowych.

## 6. Bibliografia

- O. Berninger, *Historia krajobrazu* [W:] Kształtowanie krajobrazu a ochrona przyrody, prof. dr Z. Obczuciski (red.), Warszawa 1975;
- J. Bogdanowski, *Metoda jednostek i wnętrz (JARK-WAK) architektoniczno-krajobrazowych w studiach i projektowaniu*, Kraków 1990;
- J. Bogdanowski, *Metoda jednostek i wnętrz (JARK-WAK) architektoniczno-krajobrazowych w studiach i projektowaniu* [w:] III Forum architektury krajobrazu. Nowe idee i rozwój dziedziny architektury krajobrazu w Polsce. Materiały konferencyjne pod red. Przemysława Wolskiego, Warszawa, 2000;
- Europejska Konwencja Krajobrazowa* sporządzona we Florencji dnia 20 października 2000 r., Dz. U. z 2006 r. Nr 14 poz. 98;
- Geographia Polonica*, 2018, Volume 91, Issue 2, pp. 143-170..
- Grant R. Jones, David F. Sorey and Charles C. Scott, *Applying visual resources assessment for highway planning*, [W:] Landscape Architecture Graphic Standards, Hoboken, New Jersey 2007;
- S. Jarosz, *Krajobrazy Polski i ich pierwotne fragmenty*, Instytut Urbanistyki i Architektury, Warszawa 1956;
- J. Kondracki, *Geografia regionalna Polski*, Warszawa 2011;
- J. Maćkowiak-Pandera, *Ocena oddziaływania autostrady na biotopy i krajobrazy: czy istnieje międzynarodowy ?*, B. Jackowiak, Warszawa - Poznań - Lublin 2007;
- Raport wyjaśniający do Konwencji Krajobrazowej*;
- A. Rozenau-Rybowicz, Identyfikacja krajobrazów na poziomie regionalnym – doświadczenia wdrażania Europejskiej Konwencji Krajobrazowej w skali województwa, [W:] *Identyfikacja i ocena krajobrazów - wdrażanie Europejskiej Konwencji Krajobrazowej. Referaty konferencyjne, GDOŚ, Warszawa 2013.*
- A. Rozenau-Rybowicz, I. Wójcik, E. Lorek, M. Węsióra *Ocena uwarunkowań krajobrazowych dla potrzeb określenia predyspozycji rozwoju przestrzennego Małopolski*, Kraków 2012.
- Uchwała Nr XLII/640/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 października 2017 r. w sprawie Popradzkiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2017 r. poz. 7239).
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 741 z późn. zm.).