

Co kryje się za zwiększeniem przepustowości kolei na Kasprowym?

Kluczowym problemem w konflikcie między ochroną przyrody Tatr a udostępnieniem obszaru Tatrzańskiego Parku Narodowego jest bezwzględnie forsowana budowa na Kasprowym Wierchu (w miejscu obecnie funkcjonującej tam kolejki) nowej kolei linowej, o zwiększonej przepustowości (ze 180 do 360 osób/godz.). W praktyce za zwiększeniem parametrów przewozowych kryją się wprost katastrofalne zagrożenia dla tatrzańskiej przyrody.

Przy aktualnej przepustowości, w pogodny, letni dzień w ciągu 10 godzin funkcjonowania kolej linowa jest w stanie przetransportować na główną grań Tatr ilość pasażerów, jaką normalnie mogłoby przewozić **40 autokarów wycieczkowych**. Nowa kolej o zwiększonej zdolności przewozowej - wedle tego obrazowego porównania - będzie mogła dziennie wwozić na szczyt Kasprowego tłum odpowiadający obsadzie pasażerskiej **80 autobusów!**



Profesorowie Roman Andrzejewski, Zbigniew T. Wierzbicki i Jerzy Lefeld podczas prezentacji apelu przeciwko niszczeniu tatrzańskiej przyrody, podpisanego w grudniu 2002 r. z inicjatywy Pracowni przez ponad stu naukowców z tytułem profesora. Fot. Radosław Ślusarczyk

Oficjalnie mówi się o monitorowaniu destrukcyjnego oddziaływania zwielokrotnionych tłumów na już zdewastowane środowisko przyrodnicze rejonu Kasprowego, i o limitowaniu przewozowości kolei w letniej porze roku.

W praktyce zniszczenia wielu elementów środowiska przyrodniczego tego rejonu są już obecnie nieodwracalne i ciągle się pogłębiają. Tak np. **w ciągu kilkudziesięciu lat** funkcjonowania kolejki transportowane przez nią tłumy rozdeptały na znacznych powierzchniach murawy wysokogórskie i 20-30-centymetrową warstwę gleb inicjalnych, tworzących się **przez kilkanaście tysięcy lat!** Dotychczas podejmowane próby odtworzenia pokryw roślinno-glebowych nie przynoszą oczekiwanych rezultatów. Ale Służba Parku Narodowego, z dyrektorem Skawińskim na czele, ma badać i nadzorować dokonywanie nowych, większych zniszczeń przyrody w sercu Tatr - bo dotychczasowe są widocznie jeszcze niewystarczające. A przecież w 1993 r. sam dr Skawiński, prezentując wyniki swoich badań podawał, że „w strefie bardzo intensywnego ruchu narciarskiego /.../ w Dolinie Goryczkowej /.../ w 1979 roku /.../ 10,6% powierzchni podlegało /.../ intensywnym, destrukcyjnym oddziaływaniom narciarskim. Obserwacje wskazują, że obecnie w Dolinie Goryczkowej odsetek ten zwiększył się i wynosi około 20%” (cyt. za: „Ochrona Tatr w obliczu zagrożeń”, Zakopane 1993, s. 210; zob. też „Prawda w sporze o Tatry”, ss. 98, 114-15).

Wg wstępnych założeń, nowa kolej o zwiększonej przewozowości ma być zbudowana bez powiększania kubatury budynków stacyjnych. Przemilcza się jednak to, że transportowanie na szczyt Kasprowego zwielokrotnionych tłumów **wymusi rozbudowę górnej stacji**. Wedle obowiązujących wymogów normatywnych, pasażerom musi bowiem zostać udostępniona odpowiednio duża powierzchnia użytkowa budynku stacyjnego.

Przemilcza się również fakt, że w zimie dla pomnożonych tłumów narciarzy trzeba będzie poszerzyć trasy zjazdowe i sztucznie polepszyć warunki śniegowe, które wg badań dr. P. Skawińskiego w rejonie Kasprowego Wierchu są z natury dalece niewystarczające dla uprawiania masowego narciarstwa zjazdowego. Dla wszystkich rzetelnych ekspertów jest więc oczywiste, że po zwiększeniu przewozowości nowej kolei i wywołanym tym zintensyfikowaniu ruchu narciarskiego na Kasprowym, w niekorzystnych dla masowego narciarstwa warunkach naturalnych nastąpi dalsza presja lobby inwestycyjnego, by „uzbroić pola śnieżne” w instalacje sztucznego śnieżenia i wszelkie dodatkowe urządzenia. W ślad za zwielokrotnieniem przewozowości kolei linowej na Kasprowy będą więc forsowane kolejne inwestycje. W 1993 r. dr Skawiński konkludował na ten temat: „Problem *nowoczesnego* zagospodarowania narciarskiego to rozwiązanie masowej komunikacji z Zakopanego do Kuźnic, dalej – transport narciarzy do tzw. *pól śnieżnych* oraz *uzbrojenie pól śnieżnych* w urządzenia narciarskie. Mówiąc inaczej – to rozcięcie Parku Narodowego na dwie części. /.../ Spełnianie bowiem warunków dla ochrony przyrody w parku narodowym wobec faktu istnienia zurbanizowanej strefy pełnej obiektów i urządzeń narciarskich jest wątpliwe ze względu na przecięcie szlaków wędrówkowych zwierząt, to utrudnienie lub wręcz niemożność wymiany genowej u roślin, a przede wszystkim u zwierząt” (cyt. za: jw., s. 220; szerzej w: „Prawda w sporze o Tatry”, ss. 114-15).

Zatem zgoda na zwiększenie przewozowości w praktyce pociąga za sobą katastrofę idei autentycznego parku narodowego w Tatrach. Właśnie dlatego Rada Naukowa TPN (zanim pozbawiono ją atrybutu naukowości) 16 XII 1996 r. jednogłośnie pozytywnie zaopiniowała modernizację kolei na Kasprowym, **ale bez zwiększenia jej parametrów przewozowych**. Dlatego również, z inicjatywy Pracowni na rzecz Wszystkich Istot, luminarze polskiej nauki „zaniepokojeni już zaistniałymi faktami – wśród których są: zgoda [zmienionej] Rady TPN na zwiększenie przepustowości kolejki, brak sprzeciwu dyrektora TPN Pawła Skawińskiego wobec tego proceduru” – wystosowali w 2002 r. do Ministra Środowiska apel „o podjęcie natychmiastowych i skutecznych kroków w celu zapobieżenia zwiększeniu przepustowości kolejki linowej na Kasprowy Wierch i jakiegokolwiek rozbudowie infrastruktury turystycznej na terenie Tatrzańskiego Parku Narodowego /.../”. Pod apelem tym podpisało się przeszło stu profesorów, w tym m.in.: prof. Zbigniew T. Wierzbicki (z Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika), prof. Roman Andrzejewski (z Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego) oraz prof. Jerzy Lefeld i prof. Zbigniew Mirek (z Polskiej Akademii Nauk). Gremia naukowe i organizacje ochrony przyrody nie sprzeciwiają się więc samej modernizacji kolei linowej. Ale mimo to pole kompromisu nadal jest zbyt wąskie dla inwestorów i ich politycznych stronników, żądnych maksymalizacji zysków z narto-biznesu.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że granicą autentycznego kompromisu w Tatrach jest zgoda na modernizację kolei na Kasprowym Wierchu **z utrzymaniem dotychczasowej przewozowości**. Natomiast **pozorem kompromisu** jest przyzwolenie na budowę w miejscu starej kolejki nowego urządzenia o zwiększonej przewozowości. W istocie oznacza to bowiem zaaprobowanie niepohamowanej rozbudowy zespołu urządzeń narciarskich w rejonie Kasprowego, a więc **ostateczną katastrofę idei ochrony tatrzańskiej przyrody**.

Tomasz Borucki