

Kłamliwa polityka faktów dokonanych - czyli jak skutecznie dopiąć swego!

Na przykładzie Kasprowego Wierchu dobrze widać raka, który toczy naszą cywilizację. „Ostatecznie w ostatnich dniach lipca 2006 roku uzyskaliśmy prawomocne pozwolenie na budowę tj. w terminie nie pozwalającym na rozpoczęcie prac” - takie zdanie można przeczytać na stronach internetowych Polskich Kolei Linowych w krótkiej informacji o tym, że 15 grudnia nareszcie rusza oczekiwana od lat przez inwestora nowa kolej linowa na Kasprowy Wierch. Cóż, wychodzi na to, że firmie PKL udało się dokonać rzeczy niemożliwej...

Warto się zastanowić, jak doszło do tego, że w najcenniejszych przyrodniczo górach Polski, w rezerwacie ścisłym i parku narodowym udało się komercyjnej firmie zrealizować największą w skali kraju inwestycję na terenie chronionym. Ktoś z ulicy mógłby zapytać: gdzie były służby ochrony przyrody, dyrekcja parku, ministerstwo środowiska, gdzie wreszcie podziało się prawo...?



Tatry. Fot. Andrzej Śliwiński

Trudno dzisiaj, w gąszczu wydarzeń, szeregu postępowań administracyjno-sądowych, wielu dokumentów, decyzji i opinii odnaleźć jednego winnego zaistniałej sytuacji. Zdecydowanie łatwiej znaleźć tych, którzy otwarcie i wprost mówili, że w Tatrach nigdy nie powinna mieć miejsca budowa nowej kolei o zwiększonej przewozowości.

Usunąć obrońców przyrody

Trzeba przyznać, że firma PKL oraz wielu samorządowców z Podhala, którym idea „ucywilizowania” Tatr jest bliska od samego początku istnienia kolei, włożyli wiele starań i determinacji, by dopiąć swego. Posuwali się do szermowania fałszywymi argumentami i do różnego rodzaju manipulacji.

Za rządów premiera Jerzego Buzka, w 2001 r. usunięto ze stanowiska dyrektora TPN wielkiego obrońcę tatrzańskiej przyrody, jakim jest Wojciech Gąsienica Byrcyn. To on wielokrotnie powtarzał, że nie można niszczyć Tatr i dopuszczać do budowy nowych inwestycji na terenach chronionych. Mówił, że ważne jest przestrzeganie prawa, więc w jaki sposób mógłby wydać pozytywną opinię ws. zabudowy Tatr, skoro prawo chroni Tatry. Na nic zdały się głosy społeczeństwa popierające ówczesnego dyrektora TPN - Byrcyna odwołano.



Tatry. Fot. Jerzy Zembrzuski

W 2002 r. nowe władze Tatrzańskiego PN, Rada Naukowa Parku oraz Minister Środowiska wyrazili zgodę na modernizację kolejki. Nie zgodzili się jednak na zwiększenie jej dotychczasowej przepustowości, w związku z czym inwestor nie rozpoczął prac. Jego celem - wbrew zapewnieniom, że chodzi głównie o bezpieczeństwo pasażerów - nie było samo wyremontowanie kolei, lecz czerpanie większych zysków. Tymczasem utrzymanie przewozowości na tym samym poziomie (180 osób na godzinę) tak wysokich zysków nie zapewniłoby...

Zmieniony dyrektor TPN, Paweł Skawiński, nie widział już problemów w zwiększeniu przewozowości

kolei i powoli zaczął akceptować postulaty PKL. Warto tu przypomnieć fakt, że przez pewien okres swej pracy jako dyrektor TPN, równocześnie zasiadał on w Radzie Nadzorczej PKL (!). Po szumie medialnym wokół ujawnienia tego faktu, musiał zdecydować, po której jest stronie: czy pracuje dla inwestora, czy też będzie opiekunem tatrzańskiej przyrody. Wybrał tę drugą drogę, zaś wszystkie swoje późniejsze decyzje tłumaczył dbaniem o to, by nie wchodzić w konflikt z lokalną społecznością i nigdy jednoznacznie nie przeciwstawił się tej inwestycji.

Również w 2002 r. swoje zdanie zmieniała Rada Społeczno-Naukowa TPN-u. Miało to miejsce po tym, jak Rada Naukowa TPN, zdominowana przez wysokiej klasy fachowców-przyrodników, przekształcona została w Radę TPN, w której większość stanowią reprezentanci władz lokalnych, upatrujący w cennych terenach wyłącznie źródła kolejnych zysków.

Głos naukowców zignorowano

W 2002 r. rozpoczęły się procedury administracyjne, by zalegalizować budowę. PKL uzyskał pozwolenie i lada dzień ukończy budowę, ale procedury nadal trwają. Przed sądami w Polsce toczą się postępowania wyjaśniające, czy i w jakim momencie zawilości administracyjnych doszło do złamania prawa i dlaczego nie wzięto pod uwagę opinii naukowców z Państwowej Rady Ochrony Przyrody, 105 profesorów nauk przyrodniczych i wielu organizacji społecznych.

Sprawa trafiła prawie dwa lata temu do Brukseli, ale do dziś, pomimo pierwszych sygnałów, że organizacje ekologiczne mają rację, nie ma jeszcze jasnego stanowiska Unii Europejskiej w tej kwestii.

Dość zastanawiająca jest postawa byłego ministra środowiska, Jana Szyszki. To dzięki niemu mamy dwukrotnie większą przewozowość kolei linowej. Szyszko zgodził się na zwiększenie zdolności przewozowej kolei bez przeprowadzenia określanego prawem raportu oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Istotny jest jednak także fakt, jak do tego doszło i dlaczego prof. Szyszko tak szybko zmieniał zdanie. W decyzji z 8 maja 2006 r. zgodził się na modernizację kolei, ale bez zwiększania jej parametrów, gdyż jak zaznaczył w swoim uzasadnieniu „nie można zupełnie wykluczyć ewentualnego niekorzystnego wpływu tej inwestycji na środowisko”. Ale już w dniu 24 czerwca 2006 r. zgodził się na przewozowość o wielkości 360 osób na godzinę w zimie.

Jako zadośćuczynienie przyrodzie Tatr, nakazał on wykonanie kompensacji przyrodniczych, które sprowadzały się do tego, by PKL posprzątał po sobie śmieci zostawiane przez 70 lat funkcjonowania kolei oraz naprawił inne zniszczenia, które za pośrednictwem kolei zostały zadane przyrodzie Tatr. Tymczasem 27 września 2007 r., PKL wyrokiem sądu został zwolniony z nałożonych prac kompensacyjnych. Nic dziwnego: minister poszedł „drogą na skróty”, nie zaś w zgodzie z cywilizowanymi standardami - nie nakazał bowiem wykonania raportu oddziaływania tej inwestycji na chroniony obszar. I wydał decyzję zupełnie uznaniowo, bez żadnej podstawy merytorycznej i prawnej.

Prawo ma służyć tylko inwestycjom

Może wytłumaczenia zmiany decyzji ministra środowiska należy szukać w Sprawozdaniu Burmistrza Miasta Zakopane z kadencji 2002-2006. Czytamy w nim:



Tatry. Fot. Jerzy Zembrzuski

Opóźnienie modernizacji zespołu kolei linowych Kasprowego Wierchu wynika z trwającej od kilkunastu lat taktyki stosowanej przez organizacje ekologiczne, którym obowiązujące w Polsce prawo przyznaje szczególne uprawnienia w procesie administracyjnym związanym z przygotowaniem inwestycji. Dzięki osobistemu zaangażowaniu się Premiera RP Kazimierza Marcinkiewicza, który doprowadził do koordynacji działań wszystkich organów rządowych i samorządowych uczestniczących w postępowaniach administracyjnych, udało się w ciągu kilku miesięcy 2006 r. uzyskać pozwolenie na budowę i tym samym umożliwić przebudowę kolei linowej na Kasprowy Wierch. Prace budowlane rozpoczęto we wrześniu 2006 r., a ich zakończenie przewidywane jest późną jesienią 2007 r.

Te słowa wydają się dobrze opisywać przełom w losach Kasprowego. W Tatrach zwyciężył biznes, który z naruszeniem prawa i wbrew merytorycznym przesłankom skutecznie swój niegodziwy interes. Trudno nie odnieść wrażenia, że w tej sprawie polityka i biznes idą w parze przeciwko przyrodzie.

Inwestycja powstała wbrew opinii naukowców i z naruszeniem prawa, ale w dniu oddania kolei PKL zapewne przeprowadzi kłamliwą akcję propagandową, by wybielić się przed społeczeństwem. Przykład takiej informacji już od kilku tygodni można przeczytać na stronie internetowej tej firmy:

W świetle tych trudności po kilkunastu latach rozmów z TPN i organizacjami ekologicznymi, po opracowaniu kilku raportów oddziaływania na przyrodę tej inwestycji, wygraniu sądowych procesów administracyjnych, uzyskaliśmy warunki zabudowy, które były podstawą do ogłoszenia przetargu na przebudowę kolei. Po wielu trudach wynikających z konieczności realizacji wymogów ustawy o zamówieniach publicznych można było przystąpić do projektowania zgodnego z prawomocnymi warunkami zagospodarowania przestrzennego. Tutaj mimo wydawałoby się już zadania prostego uzyskanie pozwolenia na budowę wielu pseudoekologów znalazło grunt do manipulacji i stawiania barier.

Panowie! To jeszcze nie koniec

Już w XIX wieku, czyli pod zaborami, pojawiły się pomysły ochrony Tatr przed presją wywieraną przez eksploatację przemysłową i turystyczną. O potrzebie ochrony tych gór mówili tej miary Polacy, co Jan Kasprowicz, Tytus Chałubiński, Stanisław Witkiewicz, a nieco później prekursor polskiej ekologii – Jan Gwałbert Pawlikowski.

Pomimo tego, że nowa kolej na dniach zostanie oddana do użytku, jeszcze nie przegraliśmy. Nadal będziemy walczyć o to, by w Tatrach biznes nie był prowadzony kosztem przyrody, a kolej na Kasprowy Wierch miała maksymalną i docelową przewozowość 180 osób na godzinę, co przecież i tak jest już daleko idącym kompromisem. Procesy sądowe toczą się nadal, więc odwołując się do piłkarskiej nomenklatury – piłka jest jeszcze w grze...

Przyroda Tatr powinna być dla Polaków świętością. Tatry są prawdziwą wartością całego narodu. Trzeba je szanować i chronić. Naszym obowiązkiem jest zachować te góry w stanie niezniszczonym. Rozwój i postęp nie mogą dokonywać się kosztem człowieka i przyrody.

Radosław Ślusarczyk, Grzegorz Bożek