

Brylantowy jubileusz kolejki na Kasprowy

15 marca minęło 75 lat od dnia, gdy po raz pierwszy wagonik kolei linowej wyjechał z Kuźnic na Kasprowy Wierch.

Czy w 2011 roku jest miejsce na przypomnienie o historii budowy kolei linowej na Kasprowy Wierch? Czy jest sens ponownego pisania o protestach połowy społeczeństwa przeciwko tej inwestycji, o ogromnym sprzeciwie ówczesnych elit środowiska naukowego? W zwierciadle historii można jednak lepiej odczytać obecną rzeczywistość, która przecież z czegoś wynika. Tak jak dziś polityka polsko-rosyjska wynika z setek lat sąsiedzkich doświadczeń, tak i kwestia powstawania i funkcjonowania ośrodków narciarskich ma swoje korzenie w dalekiej historii.



Kiedyś przeciw kolei na Kasprowy protestowała połowa społeczeństwa. Dziś tych protestujących niektórzy dziennikarze nazwaliby „ekoterrorystami”, co zyskałoby poklask znacznej części narciarskiej społeczności oraz niektórych burmistrzów z górskich gmin. Postawa obywatelska i angażowanie się w bieg dziejów są jednak czymś coraz mniej powszechnym, w miarę postępu „zrównoważonego rozwoju” mamy coraz mniej siły i czasu na aktywność poza pracą zawodową, a tym bardziej na jakieś obywatelskie działania.

W ten sposób historia niektórych ważnych zjawisk pokrywa się coraz grubszą warstwą kurzu. W praktyce skutkuje to np. tym, że na Kasprowym widzimy tylko ładnie funkcjonujący obiekt, który już wrósł w nasze spojrzenie na tę górę. Tym bardziej więc warto sięgnąć do historii, by pokazać jej przełożenie na stan obecny.

75 lat temu i dawniej

Inicjatorem budowy kolei linowej na Kasprowy Wierch był Aleksander Bobkowski – prezes Polskiego Związku Narciarskiego i wiceminister transportu. Być może w realizacji pomysłu pomocny był fakt, że jego teść, Ignacy Mościcki, pełnił wówczas urząd prezydenta Polski.

Budowa kolejki została przeprowadzona ekspresowo – w zaledwie 7 miesięcy. Pracowało przy niej ok. 1000 osób. Dla potrzeb budowy powstał kamieniołom w masywie Kasprowego. Prace prowadzono z użyciem materiałów wybuchowych. Pod Kasprowym wybudowano drogę, którą kursowały ciężarówki pod Myślenickie Turnie. Już na 20 miesięcy przed udzieleniem koncesji na budowę wyrąbano pasy lasu kolidujące z trasą kolei oraz wykonano drogę z Kuźnic na Myślenickie Turnie, a potem na szczyt Kasprowego Wierchu. Skala zniszczeń przy samej budowie była ogromna. Spotęgowana ona została kolejnymi inwestycjami, które były niejako logiczną kontynuacją budowy kolei: chodzi o hotel na Kalatówkach oraz zabudowę na szczycie Kasprowego.

Pomimo tego, że obszar Tatr nie był wtedy jeszcze objęty żadną formą ochrony, protest przeciw tej inwestycji był ogromny. Tylko w pierwszej połowie 1934 r. blisko 100 towarzystw, instytucji i organizacji społecznych stanowczo zaprotestowało przeciwko budowie kolei. W kilkudziesięciu czasopismach ukazało się kilkaset artykułów krytycznych wobec kolei. W 1935 r. cała Państwowa Rada Ochrony Przyrody, z prof. Władysławem Szaferem na czele, podała się do dymisji na znak protestu przeciwko towarzyszącemu inwestycji rażącemu łamaniu przepisów o ochronie przyrody. Uchwalona rok wcześniej pierwsza polska ustawa o ochronie przyrody okazała się być wtedy zupełnie nieskuteczna dla ocalenia Tatr przed inwestycjami. Nie zdołano też wówczas utworzyć w Tatrach jakiegokolwiek obszarowej formy ochrony. Tatrzański Park Narodowy ustanowiono dopiero w 1954 r.

Narodzenie idei powołania TPN datuje się na rok 1888. W kolejnych latach hrabia Władysław Zamoyski wykupywał obszary tatrzańskie w celu ich ochrony przed nadmiernym wylesianiem i wypasaniem. Podobne działania prowadzili też inni mieszkańcy Tatr i Podhala, w tym liczni członkowie Towarzystwa Tatrzańskiego – masowej organizacji społecznej, jednoczącej Polaków z trzech zaborów wokół idei ochrony Tatr. W latach 30. XX wieku polski rząd wykupywał obszary Tatr po to, by utworzyć w przyszłości Tatrzański Park Narodowy. Ten sam rząd dopuścił jednak także do budowy kolei linowej na Kasprowy Wierch.

Taki był początek kolei – nie licząc się z protestami i oczekiwaniami społecznymi, dokonano gwałtu na tatrzańskiej przyrodzie. Jednocześnie obwieszczono społeczeństwu, iż Kasprowy jest „świętą górą narciarzy”. Dziś dominuje lukrowana wersja historii powstania tej inwestycji, w której skupia się uwagę wyłącznie na niezaprzeczalnie arcytrudnej pracy wielu ludzi. Jednak 75 lat temu budowa kolei w Tatrach budziła ogromne kontrowersje. Mimo upływu lat, metody działania i funkcjonowania zarządcy kolei – Polskich Kolei Linowych – nie zmieniły się, a funkcjonowanie obiektu stale wzbudza kontrowersje. Pojawiają się też kolejni samozwańcy kontynuatorzy działań Aleksandra Bobkowskiego na rzecz udostępnienia Tatr dla narciarstwa zjazdowego.

Inwazja trwa

Wiele lat temu głównym inicjatorem zagospodarowania Tatr był Bobkowski, natomiast obecnie co jakiś czas pojawiają się osoby chcące być niejako spadkobiercami idei, wedle której Kasprowy ma być „świętą górą narciarzy”.

W ostatnim czasie prym w tej kwestii zdaje się wieść Andrzej Bachleda-Curuś. Pod koniec stycznia br. skierował on do premiera Donalda Tuska list otwarty w sprawie większego udostępnienia obszaru Tatr dla narciarstwa. Apeluje m.in. *o to aby zmienić archaiczne prawo z 1954 roku, na którym osadzony jest Tatrzański Park Narodowy – TPN, gdyż obecna nie uporządkowana sytuacja wykorzystywana jest przez Park oraz grupy ekologiczne i pseudo-ekologiczne do nadużywania swoich uprawnień w stosunku do narciarzy, poprzez niedopuszczanie do niezbędnych dla narciarstwa zjazdowego inwestycji i ograniczanie, a wręcz likwidację istniejącej od lat infrastruktury narciarskiej.*

Bachleda-Curuś pisze, że Kasprowy powinien pozostać *legendarną Polską Górą, ale przystosowaną do dzisiejszych potrzeb narciarstwa.* Powtarza przy tym typowe argumenty: że skoro w Alpach jest bardziej rozwinięta infrastruktura narciarska, to w Tatrach też tak powinno być; że Słowacy pokazali, jak trzeba budować w Tatrach; że narciarzy jest coraz więcej; że polscy narciarze powinni zostawiać pieniądze w Polsce, a nie w ośrodkach alpejskich i słowackich. Mówi też wprost, że *Lasy Państwowe mają być sprywatyzowane, co winno wpłynąć korzystnie na zmianę mentalności kadry zarządzającej TPN-em – czyli że TPN powinien traktować las jako sumę metrów sześciennych pozyskanego drewna.*

Porównywanie Tatr do Alp jest czystą demagogią, która wypacza dyskusję nad ich zagospodarowaniem. Powierzchnia całych Tatr stanowi zaledwie 0,35% powierzchni Alp, a polska część Tatr – 0,08% powierzchni Alp. Również porównywanie do sytuacji na Słowacji jest nieadekwatne, bowiem 60% powierzchni tego kraju stanowią obszary górskie, a w Polsce góry zajmują zaledwie 5% obszaru. Fakty te mają kluczowe znaczenie dla zagospodarowania przestrzennego, a w ślad za tym – dla ochrony przyrody i udostępnienia gór dla turystyki masowej.

Na apel Bachledy-Curusia zareagowała Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, kierując do premiera list przedstawiający przeciwstawne argumenty. Aktywność Pracowni na tym się jednak nie kończy, bowiem rdzeń działań w ochronie Tatr stanowi obecnie prawno-karna obrona Kasprowego przed dalszą dewastacją. A Polskie Koleje Linowe stale pokazują, że daleko im do respektowania prawa

o ochronie przyrody. Podobnie jak 75 lat temu, tak i dziś odbywa się to przy beczynności organów administracji.

Rozbudowa kolei

60 lat po wybudowaniu kolei na Kasprowy Wierch, PKL rozpoczął starania o wydanie zezwoleń na jej rozbudowę, modernizację oraz zwiększenie przewozowości. Władze Zakopanego podjęły decyzję o nieprzeprowadzaniu konsultacji społecznych, co automatycznie oznacza brak przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowisko. Stało się tak wbrew opinii m.in. Państwowej Rady Ochrony Przyrody, Polskiej Akademii Nauk, Rady Naukowej TPN oraz apelom setki profesorów. W grudniu 2007 r. ruszyła zmodernizowana, rozbudowana kolej, czemu towarzyszyła akcja protestacyjna obrońców przyrody na budynku PKL.

Inwestycja została przeprowadzona dzięki uzyskaniu przez PKL pozwolenia na budowę, decyzji o warunkach zabudowy oraz decyzji środowiskowej. Nie czekano natomiast na wydanie prawomocnego zezwolenia Ministra Środowiska – proces jego uzyskiwania trwa do dziś (już prawie szósty rok), a w miarę trwania postępowania rośnie apetyt PKL. Pierwotnie PKL żądał zwiększenia przepustowości w sezonie zimowym. Gdy uzyskał tę zgodę, zaskarżył ją do sądu, ponieważ Ministerstwo zażądało przeprowadzenia szeregu działań kompensacyjnych, co było nie na rękę PKL. Sąd uchylił zgodę Ministra, wskazując, że obowiązek kompensacji powinien wynikać z oceny oddziaływania na środowisko – a takiej procedury nie przeprowadzono na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Sprawa wróciła więc na etap rozpatrywania wniosku PKL o wydanie zgody Ministra Środowiska. W międzyczasie PKL zmienił swój wniosek – i zażądał zwiększenia przepustowości także w sezonie letnim. Ostatecznej decyzji Ministra wciąż nie ma, jednak kolej linowa, która nie mogła być nawet rozbudowana bez tej decyzji, funkcjonuje, i to ze zwiększoną przepustowością w sezonie zimowym.

Pracownia już 3 lata zwraca Ministrowi Środowiska uwagę na to, że powinien interweniować w związku z nielegalnym funkcjonowaniem kolei. Minister jednak twierdzi że, po pierwsze, Pracownia nie jest taką organizacją, która by mogła żądać przeprowadzenia przez Ministra takiej interwencji. Po drugie – że Minister tak naprawdę nic nie może zrobić w tej sprawie. Pracownia zaskarżyła do sądu oba stanowiska Ministra – i w obu przypadkach Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie przyznał rację Pracowni i obalił argumentację Ministra.

Swoją drogą, brak ministerialnej decyzji jest wykroczeniem, które według ustawy o ochronie przyrody powinno się spotkać z karą aresztu lub grzywny. Niestety, na interwencję organów ścigania nie ma co liczyć, bowiem policji (komendzie powiatowej w Zakopanem i komendzie wojewódzkiej w Krakowie) mieszają się wszystkie przepisy i decyzje, w wyniku czego policja uznaje, że... PKL posiada wszystkie decyzje. Nawet PKL i Minister wprost przyznają, że tej decyzji nie ma, ale policja nie potrafi tego dostrzec.

To nie jedyny problem prawny. Pozwolenie na rozbudowę kolei linowej na Kasprowy nakładało na PKL obowiązek uzyskania pozwolenia na użytkowanie przed przystąpieniem do eksploatacji zmodernizowanej kolei. Takie pozwolenie powinien wydać Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego. Jednak na kilka dni przed oficjalnym otwarciem kolei PINB stwierdził, że nie wyda pozwolenia na użytkowanie, ponieważ jego zdaniem rozbudowa kolei... nie była rozbudową (czemu przeczy oświadczenie projektanta), lecz przebudową – co nie wymagałoby już pozwolenia na użytkowanie. Tak więc kolej funkcjonuje bez tego kluczowego pozwolenia. Wyższe szczeble nadzoru budowlanego nie chcą się zająć tą sprawą, gdyż ich zdaniem organizacja ekologiczna nie powinna ingerować w kwestie prawa budowlanego. Ten wątek jest obecnie przedmiotem analizy Naczelnego Sądu Administracyjnego.

Kolejnym aspektem jest to, że w 2009 r., a więc już po zakończeniu rozbudowy, Naczelny Sąd Administracyjny podtrzymał wyrok sądu wojewódzkiego, uchylający decyzję o warunkach zabudowy – która otworzyła możliwość rozbudowy kolei. Obydwa sądy potwierdziły, że na etapie wydawania tej decyzji nie przeprowadzono prawidłowo analizy oddziaływania na środowisko. Sąd wykazał również, że w dokumentacji sprawy są ślady „ręcznego sterowania” przez Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, który pod koniec lat 90. pisemnie nakazywał ówczesnemu dyrektorowi TPN wyrażenie pozytywnej opinii na temat kolei. W ocenie sądu było to działanie pozaprawne i stanowiło wyraz „nadużycia władzy”.

Ostatnim już prawnym aspektem jest nieprzestrzeganie zapisów umowy z 2002 r. pomiędzy PKL a TPN. W myśl tej umowy, narciarze korzystający z kolei PKL mogą poruszać się wyłącznie po wyznaczonych trasach narciarskich. To, że część narciarzy wybiera jednak nielegalny ruch poza wyznaczonymi trasami, jest oczywiste zarówno dla TPN, jak i dla PKL. Umowa między tymi podmiotami mówi wyraźnie, że w przypadku, gdy ruch turystyczny nie będzie się ograniczał wyłącznie do obszarów udostępnionych – przepustowość kolei powinna być ograniczona do poziomu poniżej 360 osób na godzinę. Zapisy tej umowy nie są jednak respektowane i egzekwowane, co wygląda wyjątkowo niekorzystnie wobec faktu, iż PKL odprowadza na rzecz TPN kwoty z tytułu użytkowania tras narciarskich.

Jaka przyszłość?

Co jakiś czas pojawiają się kolejne głosy apelujące o zwiększenie ingerencji infrastruktury narciarskiej na Kasprowym. Jeśli akurat Bachleda-Curuś nie obwieszcza światu swojej wizji zamiany Kasprowego w ośrodek sportowy, to z kolei inni przedsiębiorcy promują np. zamiar realizacji „Snow-Parku” dla snowboardzistów na tej górze.

Przypomnijmy też ubiegłoroczne dążenia kierownictwa TPN do udostępnienia nowych terenów Tatr dla miłośników uprawiania narciarstwa pozatrasowego. W opinii władz TPN miało to ucywilizować i usankcjonować nielegalne jazdy narciarzy, a także ukrócić zapędy do bezprawnej jazdy freeridowej na innych terenach. Że skutek ten może nie zostać osiągnięty najlepiej świadczy przykład czeskiego Karkonoskiego Parku Narodowego. Po tym, gdy w zeszłym roku zezwolono tam na freeride w niektórych kotłach masywów skalnych, odnotowano poważne natężenie nielegalnego narciarstwa także na pozostałych, dotychczas spokojnych terenach Karkonoszy. Potwierdza to w zasadzie sens przysłowia „dać palec – wezmą rękę” – zatem nie ma sensu stałe obniżanie poprzeczki.

Ostatnimi czasy nabrzmiewa dyskusja na temat zamiarów prywatyzacji PKL. Dziennikarze sygnalizują zainteresowanie Austriaków zakupem PKL i rozbudową ośrodka na Kasprowym, podobny zamiar deklaruje spółka PZU. Póki co dyrektor TPN twierdzi, że o żadnej rozbudowie nie może być mowy.

Tymczasem przyroda robi swoje. Tej zimy nie ruszyła kolej w Kotle Gąsienicowym, gdyż było za mało śniegu. Z tego samego powodu nie udało się utworzyć „Snow-Parku”.

Krzysztof Okraśński