

Ziemia aniołowa – 1

9 października 2012

Wśród legend regionu, opracowanych literacko i udostępnionych czytelnikom przez Władysława Orkana i Kazimierza Przerwę-Tetmajera, jest i ta o stworzeniu Podhala. Oto posłuszny i miłośnierny anioł zapragnął pomóc Bogu w dziele stwarzania świata i uzyskawszy zgodę Pana, spróbował dźwignąć powierzony sobie teren ku życiodajnemu słońcu. W dobrej wierze usypał wielkie góry kamieni, z lekka tylko przyprószone ziemią, będąc pewnym, iż bliższa gwieździe ogrzana gleba wyda cudowny plon.

Co udawało się Bogu, nie wyszło jego słudze. Pierwsza ulewa zmyła ziemię ze skał i pozostały nagie górskie szczyty – dzisiejsze Tatry. Stwórca nie pozwolił już aniołowi na dokończenie pracy i mieszkańca tej ziemi powołał do życia sam – jak pisał Orkan: „...o rosłej, śmigłej postawie; o nogach jak ze stali; o oczach bystrych, orłowych; o umyśle lotnym, przedsiębiorczym; o niezwykłej energii, zaciętości i sprycie – aby mógł na tej biednej aniołowej ziemi dać sobie radę.”

Jest wrzesień roku 2012. Nie zmieniły się góry, nie zmienili ludzie. Tylko troski mają całkiem współczesne.

1. DROGA WYŁĄCZNIE DO RAJU

Teoretycznie problemem jest szosa. Niedługa, 102-kilometrowa, biegnąca z Krakowa ku Zakopanemu. Prawa miejskie ten modny w międzywojniu kurort uzyskał dopiero w 1933 r. Niejako automatycznie rozpoczęto gigantyczne przedsięwzięcie drogowe, które miało przybliżyć go do najbliższego dużego grodu – Krakowa – a właściwie do Warszawy, bo jej bogatsi mieszkańcy chcieli być „bliżej”. Tak, głównie siłą ludzkich i końskich mięśni, powstała zakopianka. Przy jej budowie znalazło pracę wielu mieszkańców Małopolski, także Podhalań, którzy wcześniej udawali się w poszukiwaniu chleba, zazwyczaj za Wielką Wodę. Wbrew nowej szosie – pewniejszym środkiem transportu był

pociąg. Dopiero PRL, a po nim ostatnie przekształcenia własnościowe PKP i naciski lobby paliwowego, zdezwuowały rolę kolei i zmusiły Polaków do „wyboru” komunikacji samochodowej.

Zakopianki nie projektowano na potrzeby dzisiejszego ruchu drogowego. Nikomu nie śniły się w latach 1930. potężne, ciężkie TIR-y ani też ciągnący w obie strony nieprzerwany sznur pojazdów. Nic to, iż w dużej mierze zdezelowanych i na kredyt, czyli wciąż nie będących własnością kierowców. Podgrzewana nachalnymi reklamami koniunktura doprowadziła Polaków do niezdrowego amoku – auta „nie wolno” nie mieć! Ktoś bez prawa jazdy i własnych czterech kółek jest już między Bugiem a Odrą takim samym pariasem, jak ktoś, kto musi pracować, by mieć pieniądze. Na mądre pytanie Ericha Fromma: „Być czy mieć?” – wbrew głoszonym publicznie katolickim zasadom życia społecznego – statystyczny Kowalski odpowiada: „Mieć!”. Argumenty obrońców środowiska trafiają w społeczną próżnię. Jaka w tym rola mass-medialnych koncernów, kształtujących mózgi współczesnych rodaków nijakością i niechlujstwem kolorówek i stron internetowych, to rzecz inna. Jaka w tym rola samorządów, które miast bronić pro-społecznych wartości – en bloc poprzez media lokalne produkują jedynie laurki rządzących tymczasowo ekip – to także sprawa na odrębny tekst.

Przypominamy negatywną rolę mediów nie bez kozery – odegrały w interesującej nas sprawie wybitnie negatywną rolę.

Zygmunt Bauman napisał kiedyś, iż o losach świata decydują w dobie globalizacji ci, którzy mają dostęp do informacji i ci, co mogą bez przeszkód się przemieszczać.

Zakopianka taki właśnie swobodny transfer umożliwiała. Do czasu, aż straciła atrybut przejezdności, a stało się to w latach 1990. W jedną stronę ciągnęły auta tzw. ludzi sukcesu – polityków, biznesmenów, mafiosi, artystów i aktorów tasiemcowych seriali. W Zakopanem i okolicach szukali spokoju, niektórzy mocnych wrażeń, inni jeszcze ubijali interesy,

niekoniecznie w pełni zgodne z prawem. Z bezprawiem raczej. Ku Krakowowi i dalej ruszali ludzie w poszukiwaniu chleba, którego ich rodzinna ziemia – gościnna dla obcych, niełatwa dla swoich – dać im nie chciała. Do dzisiaj w wielu wioskach straszą wykończone, acz zupełnie puste domy tych, którzy wyemigrowali. Zza oceanu czy Kanału La Manche płacą podatki. Wierzą, iż kiedyś wrócą... Bardzo rzadko pozbywają się swych ojcowizn na konto przysłówiowej „warszawki”. Czynią to ci tylko, którzy już wiedzą, że grobem ich będzie kraina bez hał i podzwaniających zbyrcydełek.

Z początkiem XXI w. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozpoczęła modernizację trasy Kraków-Zakopane. I nie byłoby w tym niczego dziwnego, choć miasto nie leży na żadnym ważnym szlaku, a stanowi jego koniec/początek i wyraźnie się już „dusi” – gdyby nie konieczność przebudowy wraz z zakopianką podhalańskiego krajobrazu, społeczno-kulturowego również.

2. DROGA JAKO KOLEJNY PROBLEM

Jeśli ktoś myśli, że górale śpią na pieniądzach, grubo się myli. Przez setki lat wydzielali swojej ziemi to, co wydrzeć się dało. Ich zapał i hardość ściierały się z warunkami klimatycznymi, nichciejstwem zaborczych – potem „własnych” – biurokratów i często zawadiacką zapalczywością. Trzy były skarby góralskiej kultury – ziemia, wiara i rodzina. W tej chyba właśnie kolejności. Nawet teraz, gdy łąki zarastają trawą, nie oddadzą swojej ziemi, a już na pewno za bezcen. Tymczasem drogowcy traktują Podhale jak kolonie swoich interesów.

Wójt gminy Szaflary, Stanisław Ślimak, mieszkaniec pobliskiego Białego Dunajca: „Trzeba tym ludziom zapłacić. Nie to, co pan Rapciak chciał, 3 tysiące za ar! 3 tysiące za ar, czyli 30 złotych za metr kwadratowy! (...). Tu, w tej sali na dole było pół tysiąca właścicieli gruntów (...). Była jego pani rzecznik i koordynator od propagandy sukcesu, no i miał 3 czy 4

szacujących nieruchomości u niego, z całej kohorty złoczyńców, a tych złoczyńców tam jest pewnie ze 20, w krakowskim oddziale. Ludzie go wyśmiali, ja zapewniłem bezpieczeństwo (...). Mieszkańcy nie chcą sprzedać – prawo rynku – inwestor może dać taką cenę, jak rolnicy dostali od marketu! Że przebija prawie 10 razy to, co oferowali drogowcy?! Właścicieleli marketów posłuchali – cena ich skusiła. Powiedzieli: To ma znaczenie!”.

Znaczenie ma, ponieważ zbyt długo zmuszano górali do tego, by nie poczuli się na własnej ziemi zbyt pewnie. Najpierw zaborcy, potem okupanci niemieccy, wreszcie „nowe”, które przyszło wraz z dekretem PKWN. „Nowe” wymagało takiego samego posłuszeństwa, jak poprzednie. Znow wójt Ślimak: „Europę zniszczyła wojna 30-letnia. Dyrekcja Generalna Dróg Krajowych i Autostrad niszczy Podhale już pół wieku! Mówię, jako człowiek, który przekroczył 65 lat. W związku z powyższym wiem, co mówię, bo ich totalne niszczenie i szantażowanie mieszkańców od Nowego Targu do Zakopanego trwa 50 lat!!! Moi rodzice, moi przodkowie czy ludzie w ich wieku, odchodzili z tego świata w traumie pookupacyjnej i w strachu przed dyrekcji rozpasaniem. W PRL-u mogli straszyć do woli. Tutaj okazuje się, że niezawisłe sądy są ponad polityką i rozstrzygają na korzyść mieszkańców!”.

Ziemia i tak zarasta, ale nie ta, gdzie stają siedziby Podhalan. Domy stare – przepiękne, nad podziw wpasowane w krajobraz, choć często w złym już stanie technicznym. Domy nowe? Z tym bywa różnie, acz nawet „warszawka” nie chce zbyttnio odstawać od miejscowego, bardzo praktycznego kanonu budownictwa. Na ugorowanie można patrzeć dwojako. Wójt Szaflar: „Mogą gdzieś być nie wykoszone pola, które kiedyś były do zera wykoszone, w pozostałych miejscowościach gminy naszej są wykoszone. Zapuściły się niektóre, ale nie wszystkie, nawet przy tej zakopiance, bo wykoszą siano, koszą drugi pokos, są gospodarzami z krwi i o nich musimy wiedzieć.”

Wójt gminy Biały Dunajec, Andrzej Jacek Nowak, dostrzega

raczej drugą stronę medalu. Wie, iż pola – i tak marne i wąskie – pustoszeją. „Działki odziedziczone – opowiada nam – ale 30% populacji już nie zajmuje się rolnictwem... 60-70% pól leży odłogiem.” Ma rację. I szuka przyczyn. Jego, a jest również rodowitym góralem, zdaniem – główną przyczyną zarastania pól i łąk jest... brak rąk do pracy. Jedne są już zbyt stare, by podołać sianokosom czy żniwom, inne... Młodzi emigrują i jest to proces na razie jednokierunkowy – z Podhala ku zachodnim standardom życia. Głównymi kierunkami ich podróży są teraz Niemcy i Francja, rzadziej znacznie USA. Poza tym Podhalańszanie szanują firmy budowlane na terenie całej Polski. Góralom płacą nawet najmniej uczciwi przedsiębiorcy. W przeciwieństwie do potulnych Poleszuków czy cichych mieszkańców Podlasia – potrafią upomnieć się o należne im złotówki. „Gmina się starzeje, to widać przerażająco!” – mówi wójt Nowak. Patrząc na tłumek, wychodzący po mszy z miejscowego kościoła, nie rzuca się to zbyt w oczy. Ale seniorzy odwiedzają świątynię raczej w niedzielę. A mamy właśnie we wsi Biały Dunajec dzień całkiem powszedni.

Gorzej, iż młodzi wyjeżdżają z dziećmi. To zabija miejscowe szkolnictwo. W klasach uczy się niekiedy zaledwie 2-3 dzieci, Podhale stoi przed widmem likwidacji kolejnych placówek oświatowych. Gmina Biały Dunajec nie jest żadnym wyjątkiem. Wójt jasno stwierdza, iż w budżetach szkół największe środki trzeba przeznaczać na pensje nauczycieli. „A przecież nie mamy środków, bo nie mamy dzieci! – konkluduje Andrzej Jacek Nowak. – Samorządy nie są w stanie udźwignąć ciężaru finansowania tych małych placówek, staramy się dowozić młodzież do większych.”

Nawet katolickie stowarzyszenie z Częstochowy, które myślało o przejęciu jednej ze szkół, wycofało się ze wstępnej oferty. Jego szefowa poinformowała rodziców, iż nie da się podobnej placówki utrzymać – potrzeba co najmniej 7-8 dzieci, by szkoła mogła funkcjonować. Wójt Nowak opowiada o reakcji ludzi na słowa przybyłej. „Jej uwierzono, że się nie da. Władzy ani

nauczycielom rodzice wierzyć nie chcą!”.

Mieszkańcy Podhala nie mają wszak w genach matrycy wygodnictwa. Trudno im zrozumieć, iż czegoś się „nie da”. Ledwie po roku pobytu w parafii Matki Bożej Królowej Aniołów w Białym Dunajcu postrzega to już miejscowy proboszcz, ks. Jan Dolasiński: „Górale sobie poradzą. Potrafią zrobić więcej od innych – a to coś kupią i sprzedadzą, a to skarpetki robią, a to turystów przyjmą. Gdzie indziej by o sobie taki mówił: – a tutaj? No, fakt, bezrobotny, ale dam radę!”.

Kij ma dwa końce – ten także. Im człowiek starszy, im mniej dokoła niego krewnych i znajomych, im mniej czasu – tym trudniej. Nawet góralom! Dziś jeszcze uda się załatać domowy budżet, ale jutro, zwłaszcza wobec polskich realiów AD 2012, wcale nie jest takie pewne. I nie jawi się jako enklawa ciszy i sielanki, a raczej biedy i społecznych niepokojów.

Wójt gminy Biały Dunajec także dostrzega zaradność swych krajan: „Niektórzy mają warsztaty, stolarnie, większość ma pensjonaty. (...). Z rolnictwa tu się nie wyżyje, dobrze rośnie jedynie trawa – stąd krowy!”. Tyle, że krowy to też marny interes. Jeśli wierzyć góralom, zakopiańska mleczarnia ich mleka – nie skupuje! Pozostają agroturystyka i turystyka. Niektórzy rzeczywiście dysponują niezłą bazą hotelową, inni dzięki hodowli – własnymi produktami. Tylko – ile pensjonatów może stanąć w Poroninie czy w Białym Dunajcu??? Zamiast kilku pełnych miejsc wypoczynku – widzimy wiele niemal pustych. Jest co prawda okres pomiędzy sezonami letnim i zimowym, ale stan rzeczy optymizmem nie napawa. Pozwala na przetrwanie, ale już nie na inwestycje. Konieczne przecież w każdej branży.

Mimo wszystko jakoś łatwiej żyje się na swoim. Choć niektórzy, dzięki pracom nad modernizacją zakopianki owo „swoje” utracili lub wciąż mogą jeszcze utracić. Zamiast rozwiązać problemy Podhala – inwestycja Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jeszcze je skomplikowała. Choćby – dzieląc ludzi na przeciwników przebudowy i ich zwolenników.

3. DROGA, MOST, POTOK...

Gdy stoimy w „tradycyjnym” korku na zakopiance (akurat Poronin), klniemy, ale też reprezentujemy interesy ludzi z zewnątrz, przybyszy... A tak dziwnie się składa, iż to nie samorządowcy regionu, a decydenci z Krakowa i Warszawy wyznaczają tor losów Podhala. Z praktyki, którą dobrze znamy z czasów „realnego socjalizmu”, władza centralna wciąż „wie lepiej”. Wie, bo jest absolutnie bezkarna i nie odpowiada przed nikim. Jak zauważył zmarły w 2010 r. krakowski filozof i publicysta społeczny – Rafał Górski – dopóki nie wprowadzimy do Konstytucji RP zapisu o odpowiedzialności parlamentarzystów za słowa (głównie obietnice bez pokrycia) i czyny, rozmiijające się tak z programem wyborczym, jak wymaganiami elektoratu – dopóty wszelkie zmiany na politycznej szachownicy Polski będą tylko grą pozorów. Posłów czy senatorów powinniśmy móc odwołać w trybie referendalnym, jeśli uznamy, iż działają na szkodę „swojego” okręgu wyborczego lub kraju.

Nie kwapi się tymczasem ku takiemu rozwiązaniu żadna partia – ani z „prawej” ani też „lewej” strony politycznego firmamentu. Nic dziwnego – to działałoby przeciw ich interesom. I wprowadzało nie tylko zamęt, ale również uczyło ludzi aktywności obywatelskiej. Aktywności, przeciwko której działają zgodnie politycy i media.

Właśnie, media... Górale jeszcze kilkanaście lat temu przedstawiani w nich byli jako swoisty skansen. Ciekawostkę etnograficzną, którą należy się szcycić, ale której poznawać nie warto.

Przeważały jednak akcenty pozytywne, zwłaszcza w okresie, gdy na Tronie Piotrowym zasiadał Jan Paweł II, miłośnik Podhala i jego ludu. Ale nawet wówczas warszawskie partykularyzmy wzięły górę – kiedy ruszyła hucznie zapowiadana przebudowa zakopianki (a lansowano ją jak onegdaj wielikije strojki socjalizma) i nie spotkała się wcale z przychylnością wysiedlanych i wywłaszczanych rolników – serwowany medialnie obraz ziemi

aniołowej uległ drastycznej zmianie. Dziennikarze wiedzieli, co mają pisać – jeszcze miesiąc temu zjawił się w Białym Dunajcu reporter z Krakowa, który fotografował teren przyszłej inwestycji, a gdy miejscowi chcieli z nim porozmawiać, odpowiedział prosto z mostu: „Co mam napisać, to mi już w redakcji powiedzieli, mnie są potrzebne tylko zdjęcia”. Tedy dziennikarze wiedzieli i... zgodnym chórem pisali.

W TV i prasie pojawił się nagle stereotyp górala-jaskiniowca, który nie rozumie potrzeby zmian cywilizacyjnych, nie lubi postępu technicznego ani obcych a siedzi w bacówce i liczy dutki, przysyłane przez krewnych. A kiedy trzeba to i drogowców z ojcowizny sztchetami pogoni. Migawki „reportaży” pokazywały odległym telewidzom rozgorączkowanych ludzi, padały publicznie epitety wobec budowniczych i stołecznej „centrali”, najgłupsze wypowiedzi protestujących stawały się najcenniejsze dla medialnych manipulatorów społecznej świadomości. Jeśli jakieś hasło na prześcieradle zawierało błąd ortograficzny – operator kamery nie zapomniał pokazywać go odpowiednio długo i w zbliżeniu. Ci, którzy wypowiadali się sensownie, nie byli albo w ogóle nagrywani, albo ich wypowiedzi skrzętnie pomijano przy montażu materiału.

Tym niemniej skala protestów władzę zaskoczyła. I – przestraszyła. Pojawiła się tedy koncepcja tzw. ruchu rozproszonego, czyli kierowania z Nowego Targu do Zakopanego transportu kołowego nie tylko poprzez Szaflary-Biały Dunajec-Poronin, a innymi drogami. Przedstawił ją rządowi premiera Tuska wójt Ślimak: „My nie jesteśmy dupki-dzwońce, tu w tej gminie z ludźmi na czele i w związku z powyższym mówimy NO PASARAN! – nie przejdą – bo nie mogą, bo my nie możemy zadowolić i ucieszyć pana wojewody, Zarządu Województwa, Generalnej Dyrekcji oddziału krakowskiego, tudzież ich plenipotentów z Warszawy, czyli dyrekcji głównej! Wiesz się psy po byłym ministrze infrastruktury w rządzie premiera Tuska. On dzisiaj jest tylko posłem, Cezary Grabarczyk...

Tenże pan minister znalazł czas, kiedy do niego się udałem, by

zreferować powagę sytuacji, a towarzyszyły mi 2 osoby – Podhalanie, którzy dużo wycierpieli w minionych czasach, ja do tej grupy cierpiętników się nie zaliczam, (...) żeby można powiedzieć, iż w dzisiejszych czasach mają być wysłuchani! Minister rewelacyjnie nas przyjął, wysłuchał, ale mówi w ten sposób – Żebyśmy byli wiarygodni, to ja poproszę swojego zastępcę>, a wtedy zastępcą pana ministra był sławny dla nas niegodziwiec, pan wiceminister Rapciak, który był dyrektorem z Krakowa, powędrował do Warszawy i teraz buduje gazoport. I tam była rozmowa absolutnie poważna, że na tym odcinku, kiedy górale mają inną wizję, dokonywałoby się wielopokoleniowych krzywd, niczym nieuzasadnionych, trzeba przyjąć wariant, który opracowała spółka niemiecka, wariant rozproszonego ruchu.

Bo Nowy Targ jest centrum Podhala, jest stolicą Podhala niekwestionowaną. Nic nie umniejsza roli Zakopanego jako rykowiska narodowego albo najmniejszej dzielnicy Warszawy, ale ono dopiero w l. 30 minionego wieku zyskało prawa miejskie. W związku z powyższym dziwnie się działo, epizodem zakopiańskiej obyczajowości jest to, że pierwszego wykształconego ich burmistrza, doktora Chramca, wypędzili z Zakopanego. To jest już inna sprawa, chimeryczność synów i cór tego miasta nazwijmy, czy miejscowości – ogólnie wszem i wobec jest znana. Sytuacja jest absolutnie taka, że należy – i bezwzględnie przestrzegamy tej zasady – aby nie naruszać więzi społecznych i nie czynić krzywd, których się nie da rady zbliżyć a rozwiązania nie ma. Filia niemieckiego biura projektowego wyraźnie taki rozczłonkowany system opracowała na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego, przy współpracy gmin podhalańskich i on podzielił jedyną słuszość taką. Więc my ją wyznajemy i stosujemy!”

Górale chcą ruchu rozproszonego, z pewnymi wobec projektu niemieckiej firmy poprawkami. Zwracają przy tym uwagę na aspekty krajobrazowe i dotyczące środowiska przyrodniczego, co w „naturalny” sposób pomija inwestor. Pisał o tym na łamach Bezjarzmowia.info.ke Stanisław Stasica-Staszal. Ale ruch

rozproszony to znacznie większe koszty. Dlatego drogowcy upierają się przy tańszym (dla nich) rozwiązaniu pierwotnym – poszerzaniu dotychczasowej nitki szosy.

Jedynym novum stały się informacje dla podróżnych: „Ilu ludzi może wchłonąć Zakopane? (...). Złote słowa wdzięczności pod Urząd Marszałkowski, że poszli na opracowanie informacji. I oni taką informację podają. Ta informacja już daje dużo. Udoskonalić ją i uzyskamy poprawę!”. Tyle wójt Szaflar. Korekta stanu obecnego nie zastąpi jednak nowych dróg, które Stasica-Staszek proponuje poprowadzić poprzez wyludnione nieużytki, licząc, iż nie odstaniemy od światowych standardów choć pod jednym względem – dokoła nowych pasemek asfaltu w miejsce ugorów pojawi się życie: nowe domy, usługi, infrastruktura...

Co jakiś czas pojawiają się na drogowej mapie kolejne „punkty oporu”. Szaflary poradziły sobie, bo i społeczność lokalna umie współpracować dla własnego dobra i wójt Ślimak nie da krajanom w kaszę napluć. W Poroninie przeciw drogowcom ruszyła Federacja Obrony Podhala, druga obok Stowarzyszenia Obrony Praw Obywateli Powiatu Tatrzańskiego organizacja społeczna, przeciwstawiająca się z otwartą przyłbicą polityce władz regionu.

Stworzenie powiatu tatrzańskiego (jak i wielu innych) było zresztą pomyłką dziejów. Reforma administracyjna Jerzego Buzka stanowiła tymczasem mniejszy niewypał, niż reforma systemu emerytalnego (osławione „filary”)... Za wszystkie Polacy płacą do dziś i na tym NIE koniec... Znamienne, iż obu ekipom społeczników przewodzą gaździny! Federacji – panie: Józefa Chromik z Poronina, głośna niegdyś biegaczka narciarska, olimpijka z Sapporo i Bożena Gąsienica-Byrcyn, zaś Stowarzyszeniu Obrony Praw... – Maria Gruszka, walcząca w chwili obecnej z wycinką niewielkiego zespołu parkowego przy zakopiańskiej ul. Jagiellońskiej. Gaździna, co cud!

Trzeba przyznać, iż kobietom udało się przekonać okolicznych

mieszkańców i na razie (dzięki skutecznym protestom) Poronin pozostał swoistą Tymczasową Strefą Autonomiczną, bez wysiedleń i procesów z drogowcami o odszkodowania. Nie znaczy to, iż Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad skapitulowała. Jej lobbyści czekają na rozwój wypadków w Białym Dunajcu oraz... pieniądze.

W Białym Dunajcu most drogowy przerzucono nad potokiem o tej samej nazwie w roku 1937. Przechodził różne koleje losu, był niszczone przez wojsko, odbudowywany. Obecnie jest zbyt wąski i zbyt stary, by udźwignąć współczesny ruch kołowy, choć ekspertyzy są sprzeczne – od katastrofalnych do dających budowli jeszcze około 10 lat użytkowania na obecnym lub nieco zmniejszonym poziomie. W ramach „nowej” zakopianki drogowcy pomyśleli o jego wymianie. I tu zaczyna się nasz udział w grotesce, jaką zafundowano hardym mieszkańcom podhalańskiej wsi.

4. MOST Z KAPELUSZA

Wiadomości o niehonorowaniu woli mieszkańców wsi Biały Dunajec przez władze i Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad docierały do ludzi portalu już od kilku miesięcy. Z kilku niezależnych źródeł – od dzielnych kobiet z Podhala po kler. Oglądając migawki filmowe i czytając notatki prasowe nt. protestu mieszkańców wsi z początku sierpnia br., doszliśmy – niezależnie od siebie – do wniosku, iż warto posłuchać docierających z Podhala głosów i ruszyć nad małowniczy potok. Ponieważ naszej trójce trudno było uzgodnić wspólny termin wyjazdu, rzecz się odwlekała. Wszyscy mamy zobowiązania wobec kilku redakcji, co początkowo stawiało wyjazd w ogóle pod znakiem zapytania. Udało się z początkiem drugiej połowy września i stan na ów właśnie okres przekazujemy.

Skoro ktoś jest tępiony przed media, to albo rzeczywiście mamy do czynienia z łotrem, albo ze zwyczajną, odgórnie sterowaną nagonką. W tym przypadku nie mieliśmy zielonego pojęcia, co zastaniemy na miejscu. Po przewertowaniu map, podkładów

geodezyjnych i kilkuset stron dokumentacji, po rozmowach z władzami, działaczkami obywatelskimi Podhala oraz „szeregowymi” mieszkańcami Białego Dunajca i okolic – postaramy się teraz przypomnieć jednym, a po raz pierwszy opowiedzieć innym, całą tę wcale niezabawną historię.

Wójt Szaflar, mieszkaniec Białego Dunajca: „Jako białodunajczanin wypowiadam się absolutnie jednoznacznie: trzeba opierać się na opiniach fachowców! Jeżeli wojewódzki konserwator zabytków, mający tytuł naukowy doktora inżyniera architekta (do emerytury prowadził filię tej instytucji dla dwóch powiatów – nowotarskiego i tatrzańskiego z siedzibą w Nowym Targu), jednoznacznie wypowiedział się, że przebudowywany most w Białym Dunajcu ma mieć kształty identyczne, jak aktualny przed wojną wzniesiony, którego jedno przeszło zostało wysadzone przez cofających się Niemców, a dokładnie przez oddziały węgierskie, towarzyszące armii niemieckiej – to nie może być sytuacji takiej, że w Obszarze Krajobrazu Chronionego, wpisanego w dokumentach wojewody i praktycznie też marszałka, wprowadza się pylony. To jest sztuka, która może pasować niekoniecznie nawet do metropolii wrocławskiej, ale nigdy do pejzażu górskiego, bo powiedzmy sobie – naśladowanie Egipcjan nie jest sztuką chwalebną! Świadczy o braku wyobraźni i imbecylstwie! Most powinien być w Białym Dunajcu poszerzony o taką szerokość, jaka jest niezbędna do klasy modernizowanej drogi klasy G, o tych samych kształtach! Nie jest to rzecz żądania ekstremalnego!”. Według projektu wrocławskiej firmy Euromosty, nowy most MUSI mieć aż 90 metrów długości i ma być usadowiony na 23-metrowych pylonach. Inwestycja drogowców zakładała wstępnie budowę dróg dojazdowych, chodników i skrzyżowania. Most obecny ma tylko 60 metrów i jest typową konstrukcją swoich czasów – łagodne żeliwne łuki wpisują się bez kłopotów w podtatrzański krajobraz.

Trudno oprzeć się wrażeniu, iż parametry projektu znad Odry przyjęte są zdecydowanie na wyrost i nie wpasowują się w

otoczenie. Czy chodzi tylko o wyższy zarobek na większej konstrukcji, czy też Euromosty patrzą przyszłościowo? Mosty tego typu dobre są dla rzek (w większości opracowań Biały Dunajec jest określany jako potok), a i to jedynie tam, gdzie nie niszczą walorów krajobrazowych.

W dodatku parametry to dopiero początek problemu, który narastał od 2005 r., czyli pierwszego zebrania mieszkańców gminy Biały Dunajec i późniejszej uchwały miejscowych samorządowców ws. zmian na drodze krajowej nr 47. Wydarzenia te rozpoczęły długi łańcuch niezrozumienia pomiędzy góralami a pędem do nowoczesności za wszelką cenę i chęcią zysku niewielkiej grupy projektantów i drogowców, czemu zdają się patronować biurokratyczni decydenci różnych szczebli. Tymczasem samorządowiec z Szaflar powiada jasno: „Nas, rolników, musi widzieć ten, kto administruje Zakopaną, czyli Generalna Dyrekcja, na dziś, na jutro i na pojutrze! Musi widzieć to bezwzględnie władza Małopolski, bez względu na to, że każda (i władza centralna) ma jakiś drobny, albo próbuje mieć, interes w Zakopanem. A to szwagier ma chatkę-dupatkę, a to jest jakaś świątynia dumania, a to jest jakiś interes, sprawy... My nie jesteśmy gwizdki!”. Tymczasem 7-letni okres bojów o koncepcję mostu i jego usadowienie w terenie wskazuje, iż taką właśnie rolę – gwizdków – najchętniej przeznaczyliby obywatelom Podhala ci, których obowiązkiem jest działanie na rzecz społecznego dobra.

Pierwsze zebranie, gdzie poinformowano mieszkańców gminy o planowanych zmianach, odbyło się 25 lipca 2005 r. i dotyczyło wyłącznie propozycji GDDKiA przebudowy zakopianki – na tym odcinku noszącej nazwę drogi krajowej nr 47. Jego pokłosiem była późniejsza o dzień Uchwała Nr XXXI/194/2005 Rady Gminy w Białym Dunajcu, gdzie w §2 czytamy:

„1. Rada Gminy Biały Dunajec stoi na stanowisku, że droga o parametrach GP nie jest możliwa do przeprowadzenia w terenie zabudowanym Białego Dunajca.

2. Ewentualna droga GP na trasie z Zakopanego powinna omijać tereny zabudowane i przeznaczone pod zabudowę oraz tereny przewidywane pod działalność rekreacyjną i turystyczną, a ewentualny jej przebieg powinien być uzgadniany z lokalnymi społecznościami w większym niż dotychczas zakresie."

Pomijając delikatny prztyczek w stronę Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wskazujący na brak konsultacji z samorządami, wyjaśnić trzeba, z czym się „je” drogę o parametrach GP. Obecna „47” zaklasyfikowana jest jako droga „G”, czyli główna, według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 roku nr 43, pozycja 430). W terenie zabudowanym ma ona ok. 25 m szerokości dywanika asfaltowego plus do 2 m na każde pobocze. Droga GP to droga główna ruchu przyspieszonego. Jej parametry to już nie żarty. Mówi wójt Stanisław Ślimak: „Droga nie może być wyższej klasy, niż klasa G, dlaczego? Droga GP zakłada pas drogowy szerokości 35 metrów plus pasy tzw. izolacji akustycznej, ekologicznej po 25 metrów w każdą stronę, czyli 85 m, to jest rzecz taka, w dyspozycji właściciela, administratora tej drogi państwowej czy krajowej.” A na owych 85 metrach znajduje się obecnie niemało zabudowań, w samej gminie Szaflary – 34. Gdyby się dobrze przyjrzeć – w gminie Biały Dunajec mniej ich nie ma. I trzeba będzie grunta wykupić, a ludzi wysiedlić. Nie zawsze jest dokąd.

W dodatku – i to podkreślali mieszkańcy podczas kolejnych zebrań wiejskich – szosa klasy GP zniszczy istniejący porządek kulturowy. „Jako białodunajczanin, nie chciałbym, żeby moje zwłoki przez tą drogę dwujezdniową na miejsce wiecznego spoczynku w Białym Dunajcu były spławiane na tratwie w potoku Florynowym, bo uważam, że ta droga wykluczałaby absolutnie kontakt parafii z cmentarzem, miejscem grzebalnym. My do tego przywiązujemy ogromną wagę, dlatego, że nasza parafia w Białym Dunajcu jest parafią młodą, bo przedtem należeliśmy do parafii

szaflarskiej. W związku z powyższym dla nas ma to znaczenie i wiecznego spoczynku na nekropolii w Białym Dunajcu i godnego pochówku bez szykan. A ponadto ta monstrualna droga zagrażałaby naszym duszpasterzom w Białym Dunajcu, bo tak samo wchodziłaby, pchałaby się w stronę zabudowań plebańskich. Nie może być parafii, żeby duszpasterze w wozie Drzymały koczowali!". To też wójt Ślimak, który, zgodnie z dokumentacją zebranych wiejskich, te same problemy podnosił nie tylko wobec nas. Dwujezdniowa trasa GP, z pasem zieleni pośrodku i ekranami ochronnymi, których wymagają przepisy, utrudni życie głównie rolnikom i osobom starszym. O wiernych wójt Szaflar już wspominał.

Dla „nosicieli postępu” koszty społeczne, poniesione przez Podhalan, zdają się mieć mniejsze znaczenie. O ile ktokolwiek traktuje je poważnie...

Minęło półtora roku od negatywnej uchwały Rady Gminy w Białym Dunajcu, gdy samorządowcy otrzymali niespodziewane wsparcie. Oto 24 listopada 2006 r. ukazało się Rozporządzenie nr 92/06 Wojewody Małopolskiego ws. Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. §1, p. 2.5 informuje, iż w skład POCK wchodzi również gmina Biały Dunajec. To podstawa. §3, p. 1.2 stwierdza: „Na terenie Obszaru zakazuje się realizacji przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dn. 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska.” §3 p. 5 informuje, że na całym terenie POCK zakazuje się „wykonywania prac ziemnych, trwale zniekształcających rzeźbę terenu”. Istotny w sprawie Białego Dunajca okazuje się kolejny paragraf Rozporządzenia nr 92/06, mianowicie §3 p. 2. „Zakaz, o którym mowa (...) nie dotyczy realizacji przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na przyrodę obszaru.” Tej akurat procedury nie przeprowadzono do dzisiaj. Ominięcie jej dało podstawę do konkretnych decyzji na wyższych szczeblach władzy, niż

podhalańska gmina.

30.07.2009 r. w miejscowej remizie strażackiej odbyły się kolejne konsultacje między mieszkańcami Białego Dunajca a projektantami nowego mostu, bo sprawę mostu już włączono do przebudowy szosy i przedstawicielami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, prowadzone w obecności wójta A. J. Nowaka i innych samorządowców gminy. Wedle zachowanego protokołu, przedstawiciele Euromostów twierdzili podczas spotkania, iż czas tak nadwyrężył istniejący most, że grozi on katastrofą budowlaną.

Leży przed nami odpis Opracowania technicznego budowy [mostu]..., noszący datę 26.08.2010 r. Czytamy tam: „Podsumowując – czas bezpiecznej eksploatacji obiektu ustalono na 10 lat, przy założeniu zmniejszenia dopuszczalnej nośności mostu.” Autorem Opracowania... jest dr inż. Maciej Wdowiak. Spytać Państwo – ekspert niezależny? NIE – Dyrektor Zarządzający wrocławskich Euromostów! Czyżby most groził lub nie groził katastrofą zależnie od aktualnych potrzeb projektantów nowej konstrukcji? A my naiwnie wierzyliśmy, iż decydują o możliwości groźnych następstw zwykłe prawa fizyki...

Zgodnie z wymogami Rozporządzenia nr 92/06 Wojewody Małopolskiego ws. Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu – Euromosty skierowały do Urzędu Gminy Biały Dunajec wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia już 18.06.2009 r. Jako „przedsięwzięcie” określono: „budowę mostu na rzece [do tej pory był to potok – przyp. autorów] Biały Dunajec w miejscowości Biały Dunajec w km 31 + 858 w ciągu drogi krajowej nr 47 wraz z przebudową infrastruktury drogowej i dostosowaniem jej do obowiązujących przepisów”.

Zebranie z 30.07.2009 r. odrzuciło przedstawiony projekt. Jak opowiadał wójt Nowak: „Podczas zebrania wiejskiego przedstawiciele dyrekcji przez 3-4 godziny byli znieważani i poniżani. Jeden ryk 4-5 osób, związanych z mostem i reszty ze

wsi. To była demokracja szlachecka w skrajnej karykaturze, walne zebranie ludzi, którzy chcą się wyładować... Przyszło ze 200 osób!”.

2009 r. wójt Nowak wystawił jednak opinię zgodną z oczekiwaniami ludzi – na „nie”! 21 lutego 2010 kolejne zebranie podtrzymało negatywną opinię i podjęło stosowną uchwałę, powierzając jej wykonanie wójtowi. Już wtedy projektanci i drogowcy byli zdania, iż nowy most powstanie OBOK obecnego, choć prośba o opinię środowiskową dotyczy wciąż mostu, który ma powstać „w ciągu drogi”, czyli na miejscu tego z roku 1937. Podobno była to jedyna proponowana przez GDDKiA możliwość. Warianty pojawiły się później, z przeniesieniem czasowym wstecz.

Uchwała Nr XLIII/215/2010 Rady Gminy Biały Dunajec z dn. 29 marca 2010 r. precyzuje stanowisko samorządu: „Rada Gminy zajmuje stanowisko, że w miejsce obecnego mostu na potoku Biały Dunajec należy wybudować nowy, dostosowany do warunków technicznych i szerokości istniejącej drogi, z utrzymaniem dotychczasowych zjazdów, z zachowaniem obecnej konstrukcji oraz usadowienia mostu i dróg na dotychczasowym poziomie w stosunku do otoczenia i budynków. (...). Odrzucamy możliwość realizacji tej inwestycji w nowym miejscu ze względu na brak zgody mieszkańców (...). Proponowane przez dyrekcję usytuowanie mostu spowodowałoby wyburzenie budynków, zniszczyłoby istniejącą w tym terenie infrastrukturę, uniemożliwiłoby prowadzenie działalności gospodarczej, w tym turystycznej, pogorszyłoby warunki zamieszkania oraz mogłoby stworzyć zagrożenie dla ludności w związku z proponowaną konstrukcją mostu linowego, zawieszonego na wysokich pylonach. Proponowana konstrukcja całkowicie odbiega od architektury podhalańskiej i nie pasuje do podhalańskiego krajobrazu.” Jak widać nie trzeba koniecznie wiedzy konserwatora zabytków, by odróżnić ponowoczesny, wyrwany z kontekstu przestrzeni most od czegoś, co wpisuje się w otoczenie. Wiedzieli o tym samorządowcy z Białego Dunajca, nie wiedział projektant. Być może zresztą

przerobił jakiś dawny pomysł...

Po raz pierwszy pojawia się w uchwale Rady Gminy wzmianka o konieczności wyburzeń. Nie mówi się natomiast o tym, że obywatele Białego Dunajca postanowili zgodzić się na most tymczasowy na okres budowy nowego w starym ciągu drogi krajowej nr 47 i „pożyczyć” w tym celu ziemię po obu brzegach potoku.

W 2010 roku wójt, po przemyśleniu sprawy, postanowił wydać opinię pozytywną ws. budowy, zgodnie z tzw. specustawą (specustawa drogowa – ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz. 721, z późn. zm.), która w szczególnych wypadkach pozwala mu nie podporządkowywać się decyzjom Rady Gminy. Specustawa wymaga od inwestora kilku konkretnych posunięć: zapoznania lokalnej ludności z kilkoma wariantami budowy (to miejsca nie miało, „warianty” wspomniano potem w czasie wybitnie przeszłym, nie ma na to dowodów z czasów konsultacji), samych konsultacji (w tym przypadku polegających na tym, iż samorząd swoje, zaś drogowcy i projektanci swoje) oraz przedstawienia przez GDDKiA i wrocławskie Euromosty raportu środowiskowego. Z tego obowiązku, mimo oprotestowania przez mieszkańców, zwolnił projektantów i inwestora wójt Nowak. „Nie jestem przestępcą, wykonuję swoje obowiązki, jako wójt gminy” – słyszymy w jego gabinecie.

Rok temu wójt Białego Dunajca chciał powrócić do pierwotnej koncepcji „wąskich konsultacji” – tylko inwestor, projektant i bezpośrednio zainteresowani przejęciem gruntów przez państwo górale. Zamierzał uniknąć scen, znanych z poprzednich spotkań, wychodząc z założenia, iż bez obecności „szerokiej publiki” stronom będzie się dyskutować łatwiej i nade wszystko spokojniej. Zapropomował tedy spotkanie w miejscowym GOK-u.

Tymczasem we wsi pojawiły się plakaty, informujące o zebraniu, gdzie zaproszono, jak opowiada Andrzej Jacek Nowak, „całe

Podhale". Wobec takiego dictum wójt spotkanie odwołał, będąc zdania, że nie zabezpieczy gościom bezpieczeństwa. Dyrektorów z GDDKiA powiadomiono, toteż nie przyjechali. Przed GOK-iem i tak zebrała się grupa ludzi, w tym członkowie ZZ Sierpień 80, związku, który zainteresował się sprawą konfliktu o most. Ludzi z Sierpnia wójt Nowak nie wspomina najlepiej. Ma widocznie swoje powody. Pytanie, jakie nam zadał przy okazji rozmowy o działaczach nie było pozbawione sensu: „Związek Sierpień 80 broni praw pracowniczych, a tu nagle broni działek prywatnych? Lewicowe przekonania a tu raptem obrona własności?”.

Rzecz w tym, iż polskie podziały na „prawicę” i „lewicę” legły w gruzach. To tylko szyldy, do których wielu „przylepia się” dla odniesienia praktycznych i mocno tymczasowych korzyści. Musił nazywał takich osobników „ludźmi bez właściwości”, prof. Bauman powiada, iż to właśnie ich poszukują korporacje jako idealny typ pracowników. Być może zresztą ci akurat związkowcy mieli własne, nie-związkowe przekonania. Które kazały im widzieć najpierw czyjąś krzywdę, a dopiero potem zastanawiać się, czy wypada pomóc... Nie wszyscy mieszczą się w przyporządkowywanych im szufladkach. Tak działacz, jak ksiądz czy urzędnik nade wszystko powinni być ludźmi. A role społeczne, przybierane na jakiś czas, są w tym wypadku sprawą wtórną.

Najsmutniejsze jest to, iż górale, zagrożeni wywłaszczeniem z ramienia specustawy drogowej, powoli zostawali na placu boju sami. Co prawda drogowcy i biurokraci ze starostwa i Urzędu Wojewódzkiego musieli ze zdziwieniem przyjąć do wiadomości, iż nie mają do czynienia z analfabetami, tylko z przeciwnikami, którzy tanio skór nie sprzedadzą, ale biurokratyczna machina sądów, urzędów, kolegów odwoławczych zmęczy każdego. Trochę ta samotność wynikała z zazdrości (ten ma sklep, tamten pensjonat), trochę z niewiary Podhalan we własne możliwości w starciu z powiazaną silnie przepisami – a pewnie i znajomościami – bezduszną grupą nacisku. Bezduszną, bo nawet

prawo ma literę i ducha. Po wielokroć górale natykali się na mur liter. Duch z kodeksów prawnych ku nim nie wyszedł.

Procedury trwały i właściwie dobiegły końca. Jeszcze jedno odwołanie i drogowcy będą mogli zacząć swoją pracę. Wbrew wielokrotnie łamanym przepisom machina zdaje się niemal triumfować... Dlaczego NIEMAL???

Po raz kolejny trzeba tu przywołać wójta gminy Szaflary. W jego interpretacji – a Biały Dunajec zna, niczym własną kieszeń – sprawa mostu nabiera dodatkowych rumieńców.

5. PRZECIW WSZYSTKIM, ALE Z TARCZĄ

W dodatku wielce prawdopodobnych, choć intencji urzędnikom udowodnić się nie da. „Ja o Białym Dunajcu (...) jeszcze powiem to, co wiem! Dla mnie to jest w sposób brutalny zacieranie śladów pobytu w Białym Dunajcu wymordowanych przez Niemców Żydów. Przed wojną, jeszcze przed I wojną światową, już wcześniej, oni mieli sklepik, prowadzili gospodarstwo, żeniły się ich dzieci między sobą... Byli to ludzie o wielkiej religijności, to jest pierwsza sprawa, druga – chce się unicastwić w Białym Dunajcu miejsce, gdzie była fabryka tektury Kopelmannów, to jest rodzina żydowska. Przy moście, gdzie mamy stację obsługi teraz, za sklepem – tam były hale fabryczne.

Ujęcie, jaz wody do tej papierni, był w Poroninie, na granicy z Białym Dunajcem i był wytrasowany, nawet zrobiony z drewna dopływ wody do fabryki. Ja pamiętam, jako chłopiec, jeszcze czynną fabrykę! Ale to jest jeszcze nie wszystko... I to też boli, że uprzemysławiała ten Biały Dunajec, nie niszcząc krajobrazu kulturowego i dając miejsca pracy, rodzina żydowska Kopelmannów. Chodzi o wymazanie – bo jest moment nawrotu hołdu germańskiego – zasad, które nam tutaj wcielał Generalny Gubernator – Oświęcimm, katownią Palace – doktor Hans Frank. To jest jeszcze zero...

Czego wam ci ludzie może nie powiedzieli, ale o tym trzeba

powiedzieć – to jest zemsta na rodzinie Dzierżęgów. Ale tu trzeba wziąć pod uwagę, że Dzierżęga wzenił się w rodzinę Stachowców! Dziadek pana Dzierżęgi, ojciec jego matki, Marii, prowadził taki drobny sklepik przy gazdówce, bo z czegoś trzeba było żyć, a był światłym mieszkańcem Białego Dunajca – bo rodzina Stachowców dobrze się wpisała w historię Białego Dunajca – i on miał tam punkt kontaktowy, gdzie w czasie okupacji docierali oficerowie, przeważnie a jego bratanek – Władysław Stachowiec – który przed wojną (w 1928 r. jest erygowana parafia Biały Dunajec) w tej parafii był przewodniczącym Katolickiego Stowarzyszenia Młodzieży Męskiej, był zaprzysiężonym kurierem tatrzańskim, przeprowadzającym przeważnie oficerów i ważnych polityków, uchodzących z Polski, na Węgry. Po prowokacyjnej akcji – kurier wrócił akurat z trasy, prowokator podał się za oficera, dziadek nie wyłowił, że to jest kanalia, a to był agent Gestapo, z zakopiańskiej placówki. Proszę przyjąć, że placówka Gestapo w Zakopanem z jej punktami w Nowym Targu, Szczawnicy, chyba w Makowie Podhalańskim i Chabówce, była najsprawniejszą placówką w Generalnej Guberni, którą trzymał w żelaznych łapach Bruno Weitzmann. Gdyby było inaczej, nie wizytowałby tej placówki i tego terenu, czując się bezpiecznie, sam Heinrich Himmler!

W zawiązku z powyższym, to jest zamach, o którym nie chce słyszeć pan wojewoda najprawdopodobniej, na ślady głębokiego patriotyzmu, gehenny okupacyjnej, chcą wymieść tych ludzi, żeby ich tam nie było! Nie ma człowieka, nie ma problemu – jak mawiał geniusz zła – Józef Wissarionowicz Stalin.”

I tak oto – jak to na reportażowym szlaku – niespodziewanie pojawia się w naszej opowieści rodzina Dzierżęgów. Na ich losach trzeba się będzie teraz skoncentrować.

Bernadeta i Tomasz Dzierżęgowie są właścicielami jednego z wielu pensjonatów w Białym Dunajcu. Mają pecha, bo najpierw zabrano im nieco ziemi pod tory kolejowe, gdy prostowano zakręt na trasie do Zakopanego, potem ktoś wymyślił, iż nowa stacja PKP powinna stanąć tam, gdzie wybudowali niewielki

basen dla dzieci pensjonatowych gości (na szczęście basen jest, stacji wciąż nie ma). Teraz okazało się, iż ich rodzinne obejście, złożone z kilku budynków, w tym domu siostry, idealnie pasuje GDDKiA na teren „prostowania” zakrętu przy wjeździe na nowy most. W dodatku drogowcom wzrosły apetyty. Nie ma już mowy o trzymaniu się starego szlaku szosy (choć w dokumentach trudno doszukać się oficjalnych zmian), są dwa ślimaki prowadzące na most i z niego w dół i droga dojazdowa. Być może lewym brzegiem potoku pójdzie za jakiś czas obwodnica.

Oglądamy tzw. podkłady geodezyjne. Na nich nanoszone są potem wszelkie plany – tak gminy, jak GDDKiA. I znowu – do fachowości nam daleko, ale ktoś nas kiedyś plany wszelkie czytać nauczył. Nie trzeba orłów (jeden, przedni, właśnie lata na tle Tatr), by stwierdzić, iż autor (autorka?) tego stosu papierów popełnił błąd. Co dziwniejsze – błąd dotyczy wyłącznie działek Dzierżęgów. Błąd specyficzny, bo zachowując bryły budynków, geodeta ich północno-wschodnią część wbił w część południową. Tym samym na podkładach zaistniały dodatkowe „wolne” metry kwadratowe, wystarczające drogowcom do ich celów. Przy okazji mają ochotę wyciąć trochę zieleni. I przesunąć słupy z piorunochronami o kształcie miotełki na posiadłość pani Bernadety. Bardzo bezpieczne dla gości pensjonatu i jego domowników, prawda? Generalna Dyrekcja zna widać inne przepisy BHP, niżli obowiązujące ogólnie...

Dodatkową „radością” mają być: estakada na wysokości I piętra hoteliku, ekrany dźwiękochłonne i bardzo prawdopodobny... brak wody. Linia wodociągowa przechodzi bowiem na tę część wsi pod „47” – tuż przed obecnym mostem. Zostanie zabudowana dojazdówką i ślimakiem na nowy most. W razie awarii nikt nie wstrzyma ruchu na zakopiance, a jeśli już, to urzędniczy kontredans decyzyjny potrwa wystarczająco długo, by skutecznie odstraszyć gości pensjonatu.

Inna rzecz – czy projekty nanoszone na wadliwe wyrisy geodezyjne są prawnie cokolwiek warte? Na to pytanie powinni

odpowiedzieć rzeczoznawcy i prokuratura. Najlepiej z jakichś Siedlec czy Torunia. Tam może inaczej czytają mapy...

Jako właściciel działki w pobliżu mostu, położonej przez wąziutką uliczkę, naprzeciw swej posesji, Tomasz Dzierżęga starał się o pozwolenie na budowę. Trochę to trwało, ale przechodząc wszystkie etapy urzędowej „drogi przez mękę” – otrzymał 20 lipca 2012 r. ostateczną decyzję starosty tatrzańskiego i mógł ruszać z budową. Działka należała do niego, wszystkie formalności wypełnił, mimo blokowania przez GDDKiA sprawy w Urzędzie Gminy w Białym Dunajcu. WSA w Warszawie nakazał jednak w 2010 r. drogowcom nie mieszać się do sprawy pozwolenia na budowę dla górala. W związku z tym ich obecne tłumaczenia, iż nie znali warunków zabudowy (budynek mieszkalno-usługowy), są raczej niepoważne. Podhalanin rozpoczął budowę natychmiast, by zdążyć przed zimą przynajmniej z pierwszym piętrem. I nagle zrobiło się całkiem nie do śmiechu...

17 lipca bowiem, trzy dni przed decyzją starosty tatrzańskiego wobec budowy Tomasza Dzierżęgi, wojewoda małopolski Jerzy Miller, minister spraw wewnętrznych i administracji w pierwszym rządzie Donalda Tuska, zezwolił GDDKiA na rozpoczęcie budowy... mostu. Zamiast zastanawiać się, czy decyzja była merytorycznie poprawna i umotywowana – choćby dlatego, że opiewa na inną inwestycję, niżli ta, o której zatwierdzenie prosili drogowcy – media zaatakowały mieszkańca Białego Dunajca. Na etapie parteru praca górala została wstrzymana. 5 września zajął się nią nadzór budowlany.

Wójt Nowak: „Decyzja była wydana zgodnie z prawem i nawet taki potentat jak dyrekcja [GDDKiA – przyp. autorów], nie była w stanie temu przeszkodzić”. Co do tego niewiele już ma wątpliwości. Istotny jest fakt inny – rozdmuchiwanie przez prasę „nielegalności” jednej, tej właśnie budowy, wskazuje na zdalne sterowanie i próbę odwrócenia uwagi opinii publicznej od prawdziwego problemu, czyli paranoicznego mostu wrocławskich projektantów i wszystkich historii, które decyzję

wojewody Millera poprzedziły.

Wójt Ślimak: „Rodzina Dzierżegów legalnie uzyskała, nie przekretem, jak się to próbuje wmówić, zezwolenie na swojej ziemi, w związku z powyższym nie może być tak, że nie mogą niewiedzą tłumaczyć się urzędnicy Starostwa Tatrzańskiego, bo i nie może niewiedzą tłumaczyć się Dyrekcja Generalna oddziału krakowskiego DKiA, to jest bzdura, dlatego, że ostateczne rozstrzygnięcie na rzecz tej decyzji starościńskiej odbyło się przed sądem w Warszawie i sąd uznał ich rację, że mają prawo wznosić tam obiekt!”.

Redaktor Rafał Gradkowski, Tygodnik Podhalański, Zakopane: „Zamiast mostu robi się afera budowlana, to wszystko rozmywa. (...). Dopiero się okaże, kto tam ma rację. Może się to skończyć sądem. Inwestor nie odpuści i będzie chciał odszkodowania za to, co sobie zaplanował. Jeżeli sądy się tym zajmą, to wiadomo, ile to będzie trwało. A jeszcze nie było przypadku na Podhalu, żeby wyburzono „samowolkę”. Wiadomo, „samowolek” jest trochę i nagromadziły się różne sprawy, choć sądownie przeprowadzono, że ma być rozbiórka. (...). Naprawdę, ciężko jest rozstrzygnąć, kto zawinił, bo starosta, który powinien tego dopilnować jako gospodarz, odbija piłeczkę do wojewody. To jest trochę tak, że na Podhalu każdy się z każdym zna. Czyli ten, który tutaj w Białym Dunajcu stawia dom, poszedł pewnie do urzędu, znał tego i owego i sobie sprawę załatwiał. A czy rzeczywiście te mapy nie były w porządku, jak twierdzi Dawidek, naczelnik Wydziału Budownictwa i Architektury w starostwie..? Sfałszowane nie były, bo inwestor dał autentyczne, tylko, że stare. Dla mnie jest zadziwiające, że urzędnik nie sprawdza, co podpisuje – coś nie gra, prawda? Czyli tutaj kamyczek bym wrzucił do ogródka starosty. Starosta może sam tego nie podpisuje, ale bierze odpowiedzialność, wydając zezwolenie na budowę. (...). Trzeba też trochę poczekać na to, co stwierdzi prokurator. O ile rzeczywiście jakieś pisma tam wpłynęły i tu zobaczymy. Tak, że zapraszam do lektury w przyszłym tygodniu, bo sprawę będziemy na pewno

pilotować.” Według red. Gradkowskiego inwestor, ruszając z budową, mógł kierować się chęcią otrzymania wysokiego odszkodowania, ale dowodów na to nie ma i nie będzie nigdy. Tymczasem Tomasz Dzierżega publicznie oskarżony został o sfałszowanie dokumentacji, dzięki czemu miał wyłudzić zgodę starosty tatrzańskiego.

„Inwestor, starając się o pozwolenie na budowę, przedstawił fałszywą dokumentację, wprowadzając w błąd urzędników, dlatego decyzja o pozwoleniu na budowę została cofnięta, a inwestycja wstrzymana – powiedział w piątek PAP starosta tatrzański Andrzej Gąsienica Makowski. (...) Na nieaktualnych mapach złożonych w starostwie tatrzańskim nie był naniesiony przyszły most. Po spostrzeżeniu błędu przez urzędników starosta wstrzymał wcześniej wydaną decyzję na budowę domu. W tym czasie inwestor zdążył już rozpocząć budowę domu. Inspektor nadzoru budowlanego zakazał prowadzenia prac. Kierownik prowadzonej budowy zrezygnował z pracy, ale mimo to budowa domu trwa.” – czytamy na stronie krakowskiego dodatku „Gazety Wyborczej”.

Aby oskarżyć kogoś publicznie o sfałszowanie dokumentacji, trzeba mieć w rękę choćby jeden atut. Inaczej mamy do czynienia ze zniesławieniem, dokonanym w dodatku przez najwyższego urzędnika Starostwa Tatrzańskiego. Z wypowiedzi wynika również, iż budowa trwa nielegalnie ze względu na rezygnację jej kierownika. Czy staroście Gąsienicy Makowskiemu nie przyszło na myśl, iż nie wszyscy boją się tak bardzo, jak pierwszy nadzorca prac na budowie Tomasza Dzierżęgi? I że góral natychmiast znalazł jego następcę? Wystarczyło zadzwonić do Białego Dunajca i sprawdzić u źródła! Nic więcej. Widać telefony starostwa nie działają, bo zrobiłby tak każdy znający swoje obowiązki urzędnik. Mamy więc do czynienia z kolejnym przekłamaniem ze strony Andrzeja Gąsienicy Makowskiego, albo autora tekstu, choć trudno podejrzewać, że aż tak potrafił przeinaczyć słowa urzędnika. Tragifarsą jest fakt, iż w taki sposób rozmawia z prasą osoba, która prawdopodobnie nie

dopełniła swoich obowiązków w przedmiotowej sprawie.

Gdzie indziej podobna w tonie wypowiedź: „Starosta tatrzański Andrzej Gąsienica Makowski złożył zawiadomienie do prokuratury na rodzinę z Białego Dunajca, która buduje dom jednorodzinny w miejscu, gdzie ma stanąć nowy most na Zakopiance. Twierdzi, że górale wprowadzili świadomie w błąd urzędników, by uzyskać pozwolenie na budowę.”

19 września zapukaliśmy do drzwi gabinetu Andrzeja Gąsienicy Makowskiego w Zakopanem. Usiłowaliśmy się z nim spotkać w ciągu tego dnia trzykrotnie – za każdym razem był nieuchwytny. My też szanujemy swój czas, Panie Starosto. I nie będziemy Pana więcej nawiedzać. A już na pewno nie wystosujemy do Pana żadnego pisma. Skąd ten pomysł? Jeszcze 28 września, po ukończeniu tego tekstu, próbowaliśmy się z Andrzejem Gąsienicą Makowskim skontaktować telefonicznie. Udało się, nawet dwukrotnie, obie mini-rozmowy są nagrane. Usiłowaliśmy się tylko dowiedzieć, czy i kiedy starosta złożył zawiadomienie do prokuratury, bo mieliśmy i mamy niejakie wątpliwości... Podczas drugiego „dyskursu” otrzymaliśmy propozycję nie do odrzucenia: Andrzej Gąsienica Makowski nam odpowie, jeśli... skierujemy doń zapytanie w formie pisemnej! Jakby nie mógł tego zrobić od razu, telefonicznie, skoro już podniósł słuchawkę...

Wątpliwości piszących te słowa biorą się stąd, iż 19 września odwiedziliśmy także zakopiańską prokuraturę. Tam sumiennie sprawdzono i poinformowano nas, iż żadne pismo od starosty tatrzańskiego nadal nie wpłynęło. Owszem, słyszano, iż powiadomił policję, ale na tym koniec. Była godzina 13:00. Dokładnie. I nie mamy żadnych podstaw, by nie wierzyć prokuratorom, gdyż nie są tej sprawie stroną. Którą jest niestety Andrzej Gąsiennica-Makowski, bo ktoś to nieszczęsne zezwolenie na budowę podpisał w chwili, kiedy nie miał już do tego prawa. Wojewoda małopolski to człowiek niewątpliwie wyżej postawiony w hierarchii urzędniczej i jego postanowienie wykluczało późniejszą o trzy dni decyzję starosty. Bałagan w przepływie informacji jest również błędem w sztuce. Tym razem

– zarządzania. Jeśli Andrzej Gąsienica-Makowski złożył zawiadomienie do prokuratury choćby minutę po naszej tam wizycie – zwracamy honor. Jeśli...

Tymczasem na stronie „Gazety Wyborczej” pojawił się wielce interesujący nas i społeczność Podhala artykuł. Czytamy w nim m.in.: „Jarosław Waszkiewicz z resortu transportu napisał, że odcinek Nowy Targ-Zakopane nie znalazł się w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Jak zaznaczył, na tym fragmencie trasy, a zwłaszcza w rejonie Poronina, nie da się wykonać inwestycji bez ingerencji w teren, co jest powodem protestów lokalnej społeczności. (...). Ale samorządowców najbardziej zaskoczyła konkluzja pisma: „W tej sytuacji logiczne wydaje się pozbawienie odcinka drogi z Nowego Targu do Zakopanego statusu drogi krajowej i zmiana przebiegu drogi krajowej nr 47 od Nowego Targu po trasie obecnej drogi krajowej nr 49, do przejścia granicznego w Jurgowie”. Marszałek Małopolski Marek Sowa mówi, że dla dróg niższej kategorii niż krajowe nie ma żadnych subwencji z budżetu państwa. „Nie będziemy mieli pieniędzy na jakikolwiek remont” – przyznaje”.

Może nie trzeba już będzie, jak w sierpniu br., maszerować przez pasy tuż za mostem w Białym Dunajcu, chwilowo utrudniając ruch na zakopiance, co czynili górale w proteście przeciw inwestycji GDDKiA? Wsparci przez związkowców z Sierpnia 80, o czym wspominał wójt Nowak... Może zmieni się perspektywa widzenia wszystkich: drogowców, urzędników górali... Ks. proboszcz Jan Dolasiński z Białego Dunajca naszą długą rozmowę o problemach Podhala i swoich parafian zakończył tymi słowami: „Chciałbym tu być, no, nie wiem za ile – i żeby Państwo też tu byli... Może za 5 lat! Jak bardzo wówczas perspektywa byłaby inna od dzisiejszej! I może mielibyśmy do czynienia z jakimś nowym, dużym dobrem, które jest wynikiem drugiego, mniejszego dobra...”.

Jeśli zaczniemy wreszcie myśleć kategoriami dobra wspólnego – owszem, tak! Ale jeśli nadal ceną za tzw. postęp ma być czyjaś

krzywdą, to pewnie góral Tomasz Dzierżęga spotka się z góralem Andrzejem Gąsienicą Makowskim na sali rozpraw, a urzędnicy będą dłuuuugo zastanawiać się, jak budować most w miejscu, gdzie stoi rozpoczęty dom. Wszyscy skomplikują sobie życie a nie zyska nikt. Pewnym też jest, iż przy apetycie drogowców – na kilku wyburzonych w Białym Dunajcu obejściach się nie skończy.

Bo jak mawia wójt Ślimak: „To jest ziemia aniołowa, unikalna! I w związku z powyższym trzeba jej bronić. (...). Bo my już tacy jesteśmy, jako Polacy, że na modlitwie egzaltowani jesteśmy i rozczulamy się i popłaczemy – ale potem diabeł do nas schodzi, nie jeden ale po pięciu i jeden do drugiego zbójecką krew nam leje. Bo nie ma już wśród nas Ojca Świętego, żeby przyjechał i nas pobłogosławił, żebyśmy może tak zmądrzeli!”.

Autorzy: Krzysztof Danilewicz, Iwona Jankowska, Lech L. Przychodzki

Źródło: [PL Delfi](#)