

# Eksperytyzy w sprawie pracy koni na trasie Palenica Białczańska - Włosienica

W opinii lekarza weterynarii wezwanego przez TPN na miejsce wypadku zwierzę padło z powodu choroby (skręt jelit). Wkrótce Tatrzański Park Narodowy zlecił hipologowi drowi inż. Maciejowi Jackowskiemu wykonanie [ekspertyzy](#) dotyczącej pracy koni na tej trasie. W odpowiedzi na ekspertyzę, z której wynikało, że konie nie są przeciążane, organizacje prozwierzęce przedstawiły własne ekspertyzy sporządzone przez elektrotechnika dra inż. [Władysława Pewcę](#) oraz matematyka mgra [Pawła Gągola](#). Z tych ostatnich wynikało z kolei, że konie pracują w ciągłym przeciążeniu.

W 2013 roku na spotkaniu w Ministerstwie Środowiska fundacja Viva! przedstawiła kolejną [ekspertyzę](#), tym razem autorstwa dra hab. Ryszarda Kolstrunga. Według niej optymalną liczbą osób na wozie jest 12 pasażerów i do pięciorga dzieci do lat czterech przy kursie w górę oraz 15 pasażerów plus do pięciorga dzieci do lat czterech przy kursie w dół. Wszystkie strony spotkania w Ministerstwie uznały ekspertyzę dra Kolstrunga za wiarygodną a TPN zmniejszył odpowiednio limity turystów na wozach. W tym samym roku na wniosek organizacji prozwierzęcych podjęto decyzję o przeprowadzeniu dodatkowych badań koni, pod koniec sezonu letniego, ze szczególnym uwzględnieniem badań krwi pod kątem kinazy keratynowej, co miało dać odpowiedź na pytanie, czy konie faktycznie pracują w przeciążeniu. Badaniom poddano jedną trzecią koni pracujących na tej trasie, wykonał je ze wskazania organizacji prozwierzęcych lek. wet. Paweł Golonka. Nie wykazały one pracy w przeciążeniu ([raport](#)). Wkrótce potem organizacje prozwierzęce zaczęły domagać się całkowitej likwidacji transportu konnego do Morskiego Oka, argumentując, że ekspertyza dra Kolstrunga również jest błędna, a badania krwi niewystarczające.

Protesty przeciw transportowi konnemu nasiliły się w sierpniu 2014 r., po tym jak na trasie doszło do dwóch wypadków. Pierwszy - niegroźny upadek, potknięcie konia Jawora podczas zjazdu z Palenicy, drugi - zgon Jukona w trakcie pracy. Był to drugi przypadek śmierci konia na tej trasie. Sekcja zwłok wykazała, że śmierć Jukona nastąpiła w wyniku pęknięcia aorty i zawału mięśnia sercowego. Wg specjalistów przyczyną mogły być; uwarunkowania genetyczne, postinfekcyjne lub pourazowo osłabiona ścinana aorty, rozwarstwiający tętniak aorty. Prawdopodobieństwo, że przyczyną zgonu był wysiłek jest niewielkie. Kilka dni po tym wypadku, Tatrzański Park Narodowy podjął decyzję o przeprowadzeniu 3-tygodniowych testów pojazdów typu Melex. Jeszcze podczas ich trwania organizacje prozwierzęce zorganizowały na drodze do Morskiego Oka protest, domagając się natychmiastowej likwidacji transportu konnego do Morskiego Oka.

Po tym wydarzeniu, Polski Związek Hodowców Koni, Główny Inspektor Weterynarii, Związek Podhalan oraz 38 polskich naukowców opowiedziało się przeciwko likwidacji transportu konnego do Morskiego Oka. Również niektóre z organizacji prozwierzęcych sprzeciwiają się całkowitej likwidacji przewozów na tej trasie. W celu znalezienia kompromisu Tatrzański Park Narodowy powołał [Grupę Roboczą ds. Sytuacji Koni na Drodze do Morskiego Oka](#). W skład grupy weszli przedstawiciele TPN, starostwa tatrzańskiego, Ministerstwa Środowiska, specjaliści lekarze weterynarii, hipolodzy, przedstawiciele władz lokalnych, fiakrów, organizacji prozwierzęcych oraz pozostali interesariusze, w tym eksperci zewnętrzni - przedstawiciele firm dostarczających rozwiązania techniczne, prawnicy itd. Wynikiem prac grupy było m.in. [zlecenie badań](#) masy trzech wozów i sił uciągu koni pracujących na drodze do Morskiego Oka oraz decyzja o rozpoczęciu prac nad elektrycznym wspomaganie wozów. Ukończenie prototypu zapowiadane jest na koniec lutego 2015 r. i po tym czasie planowane

są testy takiego pojazdu.

Wyniki badań masy wozów i sił uciągu koni zostały opracowane przez dra hab. [Ryszarda Kolstrunga](#) oraz mgr inż. [Beate Czerską](#). Ponieważ opracowania te zawierają sprzeczne wnioski, podjęto decyzję o przesłaniu ich do zaopiniowania wszystkim członkom Grupy Roboczej obecnym na spotkaniu w dyrekcji TPN. W przypadku braku osiągnięcia konsensusu co do oceny i wniosków płynących z wyników badania TPN przewiduje ich skonsultowanie z uzgodnionym przez strony ekspertem lub zespołem ekspertów.

Poniżej zamieszczamy ekspertyzy:

1. [Ekspertyza dr inż. Macieja Jackowskiego \(12.02.2012 r.\)](#).
2. [Ekspertyza dr inż. Władysława Pewcy \(05.2013 r.\)](#).
3. [Ekspertyza mgra Pawła Gagola \(2013 r.\)](#).
4. [Ekspertyza dr hab. Ryszarda Kolstrunga \(08.08.2013 r.\)](#).
5. [Ekspertyza dr inż. Władysława Pewcy cz. 2 \(10.2014 r.\)](#) .
6. [Opracowanie dra hab. Ryszarda Kolstrunga \(05.11.2014 r.\)](#).
7. [Opracowanie mgr inż. Beaty Czerskiej \(26.10.2014 r.\)](#).

Inne dokumenty:

1. [Estymacja obciążeń koni podczas pracy pary koni w saniach przy różnych stanach drogi \(opory przesuwu\). Dr hab. Ryszard Kolstrung \(14.01.2014 r.\)](#).
2. [Komunikat Głównego Lekarza Weterynarii w sprawie koni przewożących turystów na trasie do Morskiego Oka \(27.07.2014 r.\)](#).
3. [Protest naukowców przeciwko próbie likwidacji konnego transportu turystów do Morskiego Oka \(11.09.2014 r.\)](#)
4. [Protest Polskiego Związku Hodowców Koni przeciwko próbie likwidacji konnego transportu turystów do Morskiego Oka \(29.09.2014 r.\)](#).
5. [Stanowisko Fundacji Centaurus w sprawie próby likwidacji konnego transportu turystów do Morskiego Oka \(05.11.2014 r.\)](#).