

Puszcza Mariańska 13.04.2022 r

EP.604.1.5.2022

**Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.
Aleje Jerozolimskie 142B
02-305 Warszawa**

Nawiązując do przedstawionej w dniu 23 lutego 2022 r przez Wójta Gminy Jaktorów Macieja Śliwerskiego uzgodnioną z Prezydentem Żyrardowa Lucjanem Chrzanowskim oraz Burmistrzem Mszczonowa Grzegorzem Kurkiem „*Koncepcją zmiany korytarza inwestycji towarzyszących Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu: kolejowego i autostradowej obwodnicy Warszawy*”, Wójt Gminy Puszcza Mariańska wraz z mieszkańcami wsi Pniowe, Aleksandria i Bednary **zglasza swój zdecydowany sprzeciw i nie wyraża zgody** na zaproponowany przebieg linii kolejowej oraz Autostradowej Obwodnicy Warszawy (AOW) przez teren Gminy Puszcza Mariańska.

Uzasadnienie

Do Urzędu Gminy Puszcza Mariańska dotarły informacje o złożonej do Centralnego Portu Komunikacyjnego koncepcji „*zmiany korytarza inwestycji towarzyszących Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu: kolejowego i autostradowej obwodnicy Warszawy*” oraz protesty mieszkańców Gminy Puszcza Mariańska wsi Pniowe, Aleksandria i Bednary którzy o takiej koncepcji powzięli informacje.

Z uwagi na fakt, iż część terenów Gminy Puszcza Mariańska znajduje się w Bolimowskim Parku Krajobrazowym, Wójt Gminy Puszcza Mariańska wystąpił dnia 14.03.2022 r do Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego Oddział Terenowy Bolimowskiego Parku Krajobrazowego o merytoryczną opinię w sprawie skutków oddziaływania przedsięwzięcia na walory przyrodnicze (i inne) terenów Bolimowskiego Parku Krajobrazowego.

W odpowiedzi dnia 21.03.2022 r uzyskał informację, iż przedstawiona koncepcja przebiegu linii kolejowej oraz Autostradowej Obwodnicy Warszawy (AOW) będzie miała niekorzystne

oddziaływanie na środowisko, w tym walory przyrodnicze i krajobrazowe o szczególnym znaczeniu i jest nieakceptowalna. Wobec tego należy dążyć do jak najdalszego odsunięcia tej inwestycji od granicy parku krajobrazowego (kopia pisma w załączniku).

Do Urzędu Gminy Puszcza Mariańska wpłynął dnia 11.04.2022 r oficjalny protest podparty 617 podpisami mieszkańców wsi Pniowe, Aleksandria i Bednary (łącna liczba mieszkańców dorosłych wsi Pniowe, Aleksandria i Bednary na dzień 05.04.2022 r wynosi 455 osób) oraz wsi pobliskich w sprawie „*Koncepcji zmiany korytarza inwestycji towarzyszących Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu: kolejowego i autostradowej obwodnicy Warszawy*”, ustalonej przez Wójta Gminy Jaktorów Macieja Śliwerskiego uzgodnionej z Prezydentem Żyrardowa Lucjanem Chrzanowskim oraz Burmistrzem Mszczonowa Grzegorzem Kurkiem. (lista mieszkańców sprzeciwiających się propozycji przedstawionej przez Wójta Gminy Jaktorów znajduje się w Urzędzie Gminy Puszcza Mariańska).

Wobec powyższego, w naszej ocenie zaproponowane warianty (zielony i czarny) są nieakceptowalne a najlepszym rozwiązaniem byłoby wykorzystanie terenów wzdłuż istniejącej już obwodnicy miasta Żyrardowa jako jednego korytarza komunikacyjnego.

Załączniki:

1. Koncepcja zmiany korytarzy inwestycji towarzyszących Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu: Kolejowego i Autostradowej Obwodnicy Warszawy z dnia 23.02.2022 r
2. Pismo ZPKWŁ-BPK.502.01.2020/2022 z dnia 21.03.2022 r Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego Oddział Terenowy Bolimowskiego Parku Krajobrazowego
3. Zgłoszenie z dnia 11.04.2022 r Oficjalnego Protestu w imieniu mieszkańców wsi Pniowe, Aleksandria i Bednary oraz wsi pobliskich

WÓJT GMINY

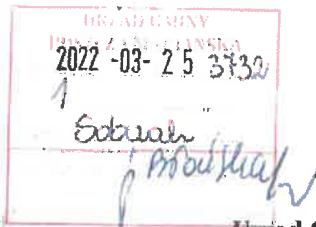
Michał Saniak

Osoba do kontaktu:



ZPKWL-BPK.502.01.2020/2022

ZESPOŁ PARKÓW PRZYRODY
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO
Oddział Terenowy
Bolimowskiego Parku Krajobrazowego
ul. Batorego 41 - 102 Skierniewice
tel. 46 833 37 77



Skierniewice, dn. 21.03.2022r.

Urząd Gminy Puszcza Mariańska
ul. Stanisława Papczyńskiego 1
96-330 Puszcza Mariańska

W odpowiedzi na pismo nr EP.604.1.4.2022 z dnia 14.03.2022 r. w sprawie skutków oddziaływania przedsięwzięcia pn. „*Koncepcja zmiany korytarza inwestycji towarzyszących Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu: kolejowego i autostradowej obwodnicy Warszawy*” na walory przyrodnicze (i inne) terenów Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego – Oddział Terenowy Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, przedstawia poniższą opinię w przedmiotowej sprawie.

Przedstawiona na załączonej mapie kolorem zielonym i czarnym, proponowana koncepcja trasy przebiegu korytarza kolejowego i autostradowej obwodnicy Warszawy, została wyznaczona przez teren Bolimowskiego Parku Krajobrazowego. Park krajobrazowy obejmuje obszar chroniony ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe oraz walory krajobrazowe w celu zachowania, popularyzacji tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju (art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody). Przedmiotowa inwestycja byłaby bardzo silną dominantą, zakłócającą nie tylko krajobraz, dla którego ochrony park utworzono, ale także generowałaby szereg zagrożeń dla walorów przyrodniczych, historycznych i kulturowych.

Wyżej wymienione trasy będą również przecinać obszar, który zgodnie z dokumentacją do planu ochrony Bolimowskiego Parku Krajobrazowego (Aktualizacja Planu Ochrony Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, Operat Generalny, Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, Warszawa, 2006 dostępna w Oddziale Terenowym Bolimowskiego Parku Krajobrazowego w Skierniewicach, ul. Batorego 41, tel. 46 833 37 77) - jest wskazany do włączenia w jego granice. Jest to teren usytuowany pomiędzy obecnymi granicami Parku, a granicami miasta Żyrardów. W chwili obecnej trwają zaawansowane prace nad przyłączeniem tego obszaru do Parku. Cechuje się on wybitnymi wartościami przyrodniczymi, krajobrazowymi, historycznymi, kulturowymi i turystycznymi.

Warianty te mają przebiegać także przez tereny objęte ochroną prawną w postaci Bolimowsko-Radziejewickiego z doliną środkowej Rawki Obszaru Chronionego Krajobrazu, utworzonego na podstawie Uchwały nr XIV/93/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Skierniewicach z dnia 26 października 1986 roku. Obszary chronionego krajobrazu są jedną z form ochrony przyrody wymienionych w art.6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (*Dz. U. z 2013 r., poz. 627 z późn. zm.*).

Zgodnie z rozporządzeniem Nr 21 Wojewody Mazowieckiego z dnia 25 sierpnia 2006 r.

w sprawie Bolimowsko-Radziejowickiego z doliną środkowej Rawki Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego Nr 178 poz. 6936 z 6 września 2006 r.), obszar ten położony jest na terenie gminy Wiskitki, Puszcza Mariańska, Radziejowice, Mszczonów i Jaktorów. Obejmuje on tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych (§1 ust. 1).

Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej oraz wyrokami Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości pierwszeństwo przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych posiada zawsze wariant, który biegnie poza obszarami Natura 2000, rezerwatami, parkami krajobrazowymi i obszarami chronionego krajobrazu.

Należy mieć na uwadze, iż Bolimowski Park Krajobrazowy stanowi główny element systemu form ochrony przyrody w południowej części Mazowsza. Wraz z parkami krajobrazowymi: Wzniesień Łódzkich, Chojnowskim i Mazowieckim stanowi on wyraźny ciągły układ. Od północy, dopiero po drugiej stronie Równiny Łowicko – Błońskiej, zlokalizowany jest Kampinoski Park Narodowy, który jednak w przeciwieństwie do wspomnianych parków ma charakter pradolinny wraz z typowym układem siedlisk. **Bolimowski Park Krajobrazowy** pełni szczególną rolę ze względu na ochronę jednego z ostatnich rozległych kompleksów leśnych w krajobrazie wysoczyznowym południowego Mazowsza. Jego zachowanie umocniło szansę utrwalenia zbiorowisk leśnych bardzo rzadko już spotykanych w centralnym regionie Polski.

W sieci ekologicznej ECONET PL obszar Bolimowskiego Parku Krajobrazowego został uznany za obszar węzłowy o znaczeniu krajowym (11K – Puszczy Bolimowskiej), który wraz z układem dolinnym Rawki i Bzury tworzy sieć ekologiczną środkowego Mazowsza. W kierunku południowym korytarz ekologiczny Rawki (o znaczeniu krajowym - 42K) tworzy połączenie z obszarem węzłowym rangi międzynarodowej – Puszcza Pilicką (21M), natomiast w kierunku północnym przez Bzurę obszar ten połączony jest z obszarem węzłowym rangi międzynarodowej – Puszcza Kampinoską (20M) i nieco dalej z obszarem o podobnej randze - Doliną Środkowej Warty (19M) – wg opracowania Fundacji IUCN Poland – Program Europa, A. Liro i inni, Warszawa 1995 r.

Należy podkreślić, że w pasie nizinnym Polski zaznacza się wyraźny spadek powiązań przyrodniczych, zatem każdy z obiektów, w tym strefa BPK, ma istotne znaczenie dla utrzymywania pozytywnych oddziaływań.

Co istotne, poza wspomnianym obszarem w rejonie pomiędzy Warszawą a Łodzią, nie występują powiązania przyrodnicze zbliżonej rangi, stąd rolę węzła ekologicznego Bolimowskiego Parku Krajobrazowego należy uznać za kluczową w skali regionu.

Brak większych kompleksów leśnych na tym obszarze, a także niewielki udział łąk i pastwisk wskazuje na dość intensywne przekształcenie antropogeniczne całego obszaru środkowego Mazowsza.

Tym większe znaczenie ma zachowanie korytarza Rawki i obszaru węzłowego Puszczy Bolimowskiej w jak najlepszej kondycji. Szczególne znaczenie ma to dla powiązań rangi regionalnej i ponadregionalnej związanych z południowo – zachodnią częścią tzw. „zielonego pierścienia Obszaru Metropolitalnego Warszawy”, który obecnie nie ma charakteru zwartej, lecz stanowi układ płatów leśnych i leśno – łąkowo – pastwiskowych.

Proponowany wariant zielony i czarny miałby przecinać duży i zwarty kompleks leśny Lasów Państwowych, stanowiący pozostałość dawnej Puszczy Wiskickiej, wchodzącej w skład obecnej Puszczy Bolimowskiej. Ten kompleks leśny posiada bogatą, wielowiekową historię. Puszcza Wiskicka stanowi również ważną rolę buforową, ograniczającą niekorzystny wpływ miasta Żyrardowa na stan środowiska parku krajobrazowego. W kompleksie tym występują liczne pomniki przyrody (dęby), a także znajdują się liczne użytki ekologiczne (kilkanaście), które tworzą lokalne zabagnienia i ważne ekosystemy łąkowo-pastwiskowe, będące cennymi siedliskami owadów, gadów, płazów, ssaków oraz ostoją ptaków. Z racji braku dużych rzek i zbiorników wodnych w tej części Parku, nawet niewielkie ekosystemy zlokalizowane w obrębie użytków ekologicznych o dużej wilgotności mają szczególne znaczenie przyrodnicze. Trzeba zaznaczyć, iż na przedmiotowym obszarze występuje duża ilość drzew dziuplastych, które są potencjalnym miejscem bytowania ptaków i nietoperzy.

Projektowana inwestycja będzie również zagrożeniem dla założenia historycznego – otoczony cennym parkiem dwór z XVIII/XIX wieku w Sokulu, wpisany do rejestru zabytków pod nr 1163 z dnia 22.05.1975 r.

Biorąc pod uwagę powyższe, obranie tych wariantów będzie się wiązało z bardzo niekorzystnym oddziaływaniem na środowisko, w tym na walory przyrodnicze i krajobrazowe o szczególnym znaczeniu. Wobec tego, w naszej ocenie zaproponowane warianty (zielony i czarny) są nieakceptowalne. Należy dążyć do jak najdalszego odsunięcia tej inwestycji od granic parku krajobrazowego. Najlepszym rozwiązaniem byłoby zrealizowanie wariantu opierającego się na istniejącej linii CMK i innych ciągach komunikacyjnych (wariant oznaczony kolorem czerwonym). Za jego zasadnością przemawia również fakt, iż został on już wcześniej wyznaczony w obowiązujących dokumentach strategicznych, a na ten cel zapewniono rezerwy terenowe.

Z poważaniem --

WALDEK LEON REKTOR
Lasów Państwowych w Żyrardowie
Wulwów 10
26-100 Żyrardów
507 10 10 10
507 10 10 10



Załącznik:

- mapa przedstawiająca opisane w piśmie warianty przebiegu korytarzy infrastrukturalnych (zielony, czarny, czerwony)



Wiskitki, dnia 12 kwietnia 2022 r.

NPZ.670.09.2022.JW

CPK Spółka z.o.o.
al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

Egis Poland Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 39a
02-672 Warszawa

W ślad za pismem z dnia 23 lutego 2022 r. zatytułowanym „*Propozycja Wójta Gminy Jaktorów Macieja Śliwerskiego uzgodniona z Prezydentem Żyrardowa Lucianem Chrzanowskim oraz Burmistrzem Mszczonowa Grzegorzem Kurkiem – Koncepcja zmiany korytarzy inwestycji towarzyszących Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu: kolejowego i autostradowej obwodnicy Warszawy*”, wskazuję, że przedstawiony w ww. piśmie wariant kolejowy i autostradowy znacznie wydłuża przebieg projektowanych inwestycji infrastrukturalnych, związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego, co będzie miało wpływ na ich inwazyjność i negatywny odbiór społeczny. Przytoczone w piśmie argumenty nie odzwierciedlają rzeczywistości, zaproponowany przebieg przechodzi w znacznej części przez tereny zurbanizowane, przecina Rynną Kozłowską stanowiącą strefę ujęć wody dla Gminy Wiskitki oraz Bolimowski Park Krajobrazowy.

Wyrażamy negatywne stanowisko do ww. koncepcji oraz do praktyk wytyczania korytarzy infrastrukturalnych na terenie Powiatu Żyrardowskiego przez inne samorządy.

W związku z zaistniałą sytuacją zostaliśmy zmuszeni do podjęcia wspólnych działań samorządów: Miasta Żyrardowa, Miasta i Gminy Mszczonów, Gminy Puszcza Mariańska i Miasta i Gminy Wiskitki. W najbliższym czasie powiadomimy Państwa o rezultatach tych prac oraz przedstawimy wspólne stanowisko.

BURMISTRZ
MIASTA I GMINY WISKITKI
mgr Rafał Miłucha

Jaktorów, dnia 23 luty 2022 r.

PROPOZYCJA WOLFA GSIJNY JAKTORÓW
MACHEJA ŚWIWERSKITEGO
UZGODNIONA Z PREZYDENTEM ZYRARDOWA
I UCJANIEM CHRZANOWSKIM
ORAZ BURMISTRZEM MSZCZONOWA
GRZEGORZEM KURKIEM

**KONCEPCJA ZMIANY KORYTARZY INWESTYCJI TOWARZYSZĄCYCH
CENTRALNEMU PORTOWI KOMUNIKACYJNEMU:
KOLEJOWEGO I AUTOSTRADOWEJ OBWODNICY WARSZAWY**

Przedstawiona koncepcja ma na celu wytyczenie ww. korytarzy infrastrukturalnych w najmniej inwazyjny sposób, zabezpieczający interes społeczny.

Elementy koncepcji:

1. CPK – Centralny Port Komunikacyjny – wg. generalnej koncepcji. Duży ośrodek urbanistyczny o strategicznym znaczeniu komunikacyjnym.
2. Miasto Wiskitki – najbliższy ośrodek miejski znajdujący się na skrzyżowaniu autostrady A2 i Autostradowej Obwodnicy Warszawy (zwanej dalej AOW). Bliskość CPK i skrzyżowanie tras dają miastu ogromny potencjał rozwoju.
3. Miasto Żyrardów – największy z wymienionych ośrodków miejskich, położony na trasie linii kolejowej Warszawa - Skierniewice i w pobliżu AOW. Daje to miastu duży potencjał rozwoju, a jego unikalny charakter urbanistyczno-architektoniczny, powinien ukierunkowywać miasto w stronę rozwoju mieszkaniowego i usług, a nie przemysłu i logistyki jak w przypadku Wiskitek i Mszczonowa. Dodatkowym atutem miasta jest sąsiedztwo kompleksu leśnego, omówionym w punkcie 5.
4. Miasto Mszczonów - ośrodek miejski leżący na skrzyżowaniu szlaku dróg S8 (Śląsk, Czechy) i AOW. Dobrze rozwinięta dzielnica przemysłowa z dużym potencjałem do dalszego rozwoju. Dzielnica oddalona od mieszkaniowej części miasta i skomunikowana boczną koleją i AOW. Miasto leżące na szlaku kolejowym wschód - zachód. Obecnie wykorzystywanym głównie przez pociągi towarowe, co rzutuje na brak relacji urbanistycznych miasta i stacji kolejowej. Przekierowanie pasażerskiego ruchu kolejowego tak, by odbywał się przez stację wpłynie z pewnością pozytywnie na samo miasto. Miasto ma szansę na stworzenie osi urbanistycznej między stacją kolejową a rynkiem (centrum). Trasa linii kolejowej z ruchem pasażerskim na terenach przemysłowych będzie jedynie przeszkadzać w zagospodarowaniu i już na etapie projektowania doprowadzi do likwidacji kilku firm.
5. Strefa zieleni dla miasta Żyrardowa - to miejsce rekreacji dla Żyrardowa, Mszczonowa i

Wiskitki. Miejsce będące alternatywą dla Parku Wodnego i atrakcji związanych z wodą. To miejsce ścieżek edukacyjnych liczących wygradzone, chronione stanowiska przyrodnicze (np. stanowiska lęgowe ptaków). W tym kompleksie leśnym można zlokalizować również hodowle np. danieli, które są zwierzętami dobrze znoszącymi towarzystwo człowieka. Można zlokalizować małe, pokazowe tradycyjne gospodarstwo, gdzie mieszkańcy miasta mogą cieszyć się kontaktami z zwierzętami gospodarskimi (w okolicy istnieje już kilka takich gospodarstw organizujących imprezy dla dzieci i młodzieży). Można użyć lokalizacji instytucjom takim jak „szpital dzikich zwierząt” dla okolicznych terenów (taki teren jest czystym miejscem, gdzie dzikie zwierzęta ulegają wypadkom). Szkołka leśna drzew, krzewów i roślin rodzimych jako źródło roślin tworzących rodzimy krajobraz, miejski i podmiejski. Wyjątkowa sieć zieleni dla Żyrardowa może pełnić również rolę edukacyjną dla szkół podstawowych i średnich, jak i np. dla uniwersytetu trzeciego wieku (ogrodoterapia). Śiatki zwykłych ścieżek można uzupełnić o ścieżki do biegania tradycyjnego i przelazowego, jazdy konnej i rowerowej w wariancie rekreacyjnym i przełajowym. Generalnie teren zielony dla miasta Żyrardowa zmieniliby swój charakter z lasu o znaczeniu gospodarczym na las oznaczenia parkowym rekreacyjno-edukacyjnym.

6. Park Wodny - pod tą nazwą należy rozumieć nie tylko park wodny Santiago, ale cały przysiółekowy kompleks sportowo-rekreacyjny o dominującej tematyce wodnej, motorowodnej i żeglarskiej. Być może w wyniku zapotrzebowania na kruszywo do planowanej budowy infrastruktury uda się maksymalnie powiększyć powierzchnię listra wody i odpowiednio ukształtować zbiorniki wodne, tak by można uprawiać na nich różne rodzaje sportów wodnych. Od małych zbiorników wodnych dla modelarzy aż po duży zbiornik wodny dla żeglarzy z uwzględnieniem nawet sportów motorowodnych /zbiorniki dla wędkarzy wraz z tzw. „generatorami bioróżnorodności”, czy li miejscem gdzie ryby, płazy i ptaki wodne będą mogły się rozmnażać i rozprzestrzeniać w najbliższej okolicy stanowiąc dopełnienie oprawy krajobrazowej.
7. AOW - Autostrada Obwodnica Warszawy która proponuje się zamienić na drogę kategorii S, by mogła mieć również większe znaczenie dla społeczności lokalnej. Powinna ułatwić mieszkańcom trójmiasta Wiskitki-Zyrardów-Mszczonów dojeżdżanie do pracy i w weekendy dotarcie do miejsc rekreacji (pkt. 5 i 6)
8. Ważne lokalne połączenie komunikacyjne - zaznaczone schematycznie na mapie jako połączenie trzech miast i CPK - to będzie linia autobusowa, która może nawet mieć wizualnie wyróżniająca się flotę autobusów elektrycznych o łatwo modyfikowalnej trasie w zależności od kierunków i pól podróży. W głównej mierze wykorzystująca AOW i jej zjazdy. Z pewnością rozwiązanie znacznie tańsze i bardziej elastyczne niż budowa kolejowego połączenia lokalnego.
9. Linia kolejowa - na rysunku zaznaczona kolorem zielonym jest alternatywa dla proponowanych tras linii od węzła Jaktorów w stronę północno-zachodnią (linia nigdy wcześniej nie planowana, pociągająca bardzo duże koszty społeczne) i linii odbiegającej od linii kolejowej Warszawa - Skierniewice, meandrującej po terenach zielonych miasta Żyrardowa, przecinającej drogę Żyrardów - Wiskitki, tuż za Żyrardowem. Długość korytarzy linii kolejowych „do zmiany” i „proponowanego” jest identyczna przy czym proponowany wariant nie zawęża lokalnej linii kolejowej, która proponuje się zastąpić elastycznymi liniami autobusowymi.

Trasy obu korytarzy, kolejowego i AOW, naszkicowano w oparciu o podstawową zasadę „ładnych domów na trasie korytarza”.

Powyzsza zasada należy rozumieć w następujący sposób. Korytarz przecinający zabudowania będzie powodował nie tylko konieczność wywłaszczeń, ale również będzie w przyszłości dużą uciążliwością dla tych, którzy nie zostali wywłaszczeni i

pozostali pod wpływem negatywnego oddziaływania ponadlokalnej infrastruktury liniowej. Takie

korytarzowanie inwestycji będzie powodować nie tylko ogromny opór społeczny, ale również wysokie koszty inwestycji. Zaoszczędzone środki finansowe można wykorzystać na wysokiej klasy zabezpieczenia przed negatywnym oddziaływaniem (np. przed hałasem), jak również zabezpieczenia krajobrazu. Trzeba w tym miejscu zwrócić uwagę, że projektowanie infrastruktury liniowej poza aspektami techniczno-ekonomicznymi ma również walory estetyczne. Ludzie podróżujący pociągami lub samochodem mają prawo do podziwiania krajobrazu.

Ludzie mieszkający w pobliżu inwestycji liniowej mają prawo do życia w niezdegradowanym krajobrazie. Krajobraz jest wizytówką społeczności lokalnej. Jest magnesem dla inwestycji i nowych mieszkańców. Budowa infrastruktury liniowej nie może ograniczać się jedynie do normatywnej budowy drogi, czy torowiska z trakcją. Najbliższe otoczenie inwestycji liniowej musi również zostać zaprojektowane na europejskim poziomie.

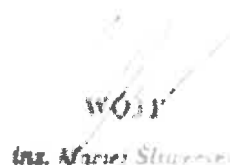
Konieczność reparaacji gruntów może zostać wykorzystana do tworzenia pasów ochronnych o znaczeniu nie tylko zabezpieczającym, ale również produkcyjnym (np. biopaliwo) albo przyrodniczym. Teren przy inwestycji liniowej może być miejscem plantacji roślin energetycznych, które automatycznie będą tworzyć rodzaj wizualnej bariery ochronnej. Odpowiednie, nowe nasadzenia drzew będą stanowiły z czasem barierę ochronną pełniącą również funkcję zieleni środkowej (stojącej dla zwierząt).

Takie miejsca pełnią rolę generatorów bioróżnorodności a ta ma ogromne znaczenie regeneracji środowiska naturalnego (jeden z ważniejszych priorytetów w uprzemysłowionej Europie).

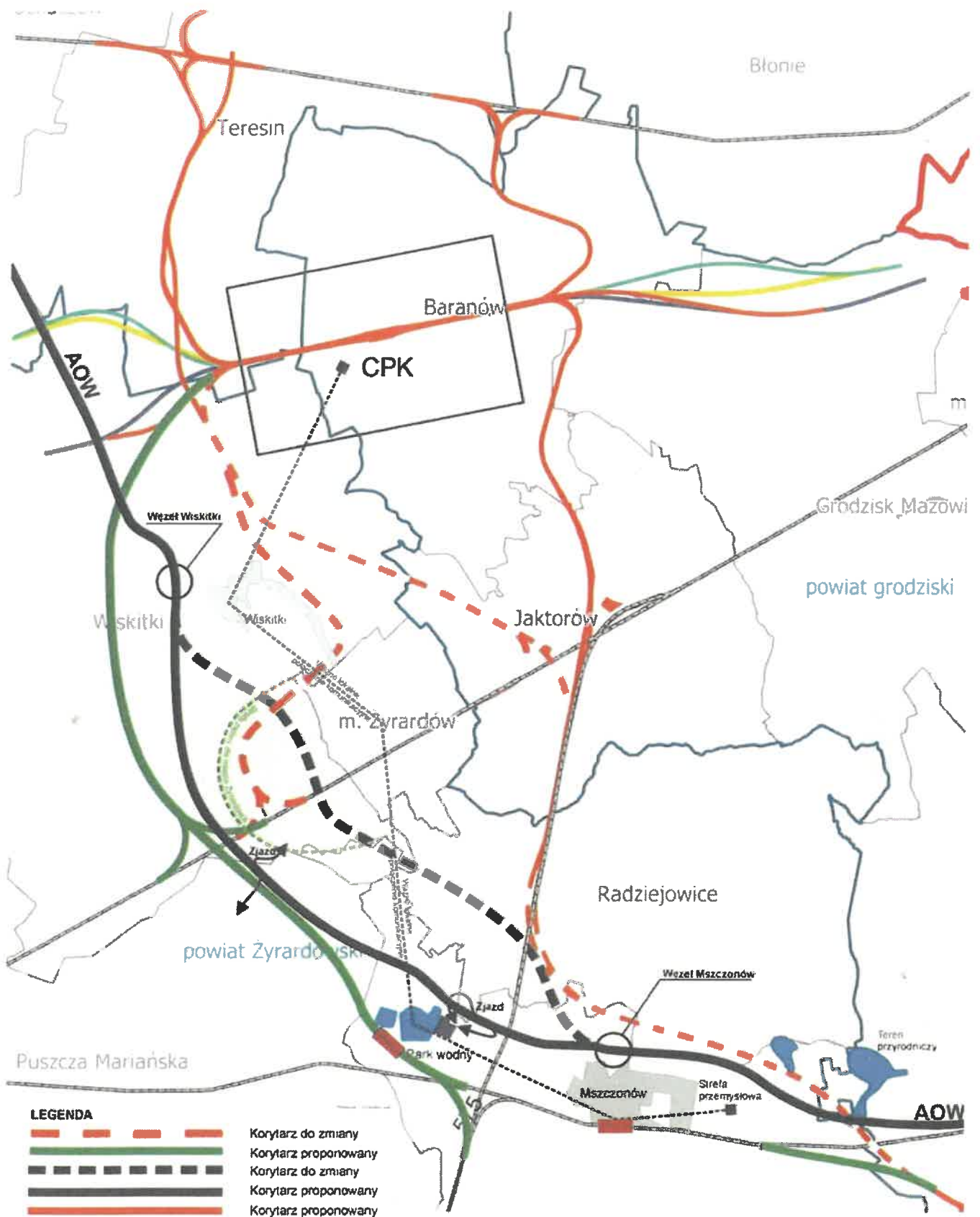
Przedstawiona koncepcja włącza miasto Mszczonów w sieć połączeń pasażerskich i towarowych, w kierunku Rzeszowa dając miastu możliwość czerpania korzyści z ruchu kolejowego. Dalej linia kolejowa przebiegałaby terenami niezabudowanymi obok Parku Wodnego i zbiorników wodnych, które przy swoim ogromnym potencjale mają szansę stać się dużą lokalną atrakcją turystyczną. Dobrze skomunikowana transportem kolejowym i samochodowym. Kompleks będzie dobrze widoczny z pociągu jak i z trasy międzynarodowej.

Następnie linia kolejowa biegłaby między wsiami Pniowe i Aleksandria, Bednary Górne i Bednary Dolne terenami niezabudowanymi równoległe z nowym przebiegiem AOW. Tworząc jeden korytarz infrastrukturalny. Wspólny korytarz, być może, pozwoliłby na oszczędności wynikające z faktu, iż dwie inwestycje zabezpieczamy jedną barierą ochronną zaprojektowaną indywidualnie w oparciu o elementy krajobrazowe, a nie betonowe lub stalowe bariery wymagające natychmiastowych remontów. Wspólny korytarz obu inwestycji pozwoliłby oddalić trasę kolejową i AOW od ujęcia wody miasta Żyrardowa. Zachowując nie tylko teren ujęcia, ale również teren zielony o znaczeniu przyrodniczym i rekreacyjnym.

Wspólny korytarz ostatecznie kończyłby się na wysokości wsi Tomaszew, gdzie AOW zbliżając się do wsi Sokule trafi w dawny węzeł A2 DK50 lub nowy węzeł AOW A2 na wysokości wsi Starowiskitki (dla czytelności koncepcji nie przedstawiono na mapie). Trasa kolejowa będzie biegła dalej na północ terenami wolnymi od zabudowy i ostatecznie skracając na wschód przed miejscowością Guszów trafia w lokalizację CPK.



Wojciech
Inż. Marek Sturczak



LEGENDA

-  Korytarz do zmiany
-  Korytarz proponowany
-  Korytarz do zmiany
-  Korytarz proponowany
-  Korytarz proponowany