

PROPOZYCJA WÓJTA GMINY JAKTORÓW
MACIEJA ŚLIWERSKIEGO
UZGODNIONA Z PREZYDENTEM ZYRARDOWA
LUCJANEM 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 Zyrardów – 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 mieszkalnictwa 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 bocznica kolejową 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 Zyrardowa - to miejsce rekreacji dla Zyrardowa, Mszczonowa i

Wiskitek. Miejsce będące alternatywą dla Parku Wodnego i atrakcji związanych z wodą. To miejsce ścieżek edukacyjnych łączących 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 kontaktem z zwierzętami gospodarskimi (w okolicy istnieje już kilka takich gospodarstw organizujących imprezy dla dzieci i młodzieży). Można uczyczyć lokalizacji instytucjom takim jak „szpital dzikich zwierząt” dla okolicznych terenów (taki teren jest częstym miejscem, gdzie dzikie zwierzęta ulegają wypadkom). Szkołka leśna drzew, krzewów i roślin rodzimych jako źródło roślin tworzących rodzimy krajobraz, miejski i podmiejski. Wyjątkowa strefa zieleni dla Żyrardowa może pełnić również rolę edukacyjną dla szkół podstawowych i średnich, jak i np. dla uniwersytetu trzeciego wieku (agogoterapia). Siatkę zwykłych ścieżek można uzupełnić o ścieżki do biegania tradycyjnego i przelajowego, jazdy konnej i rowerowej w wariantach rekreacyjnym i przelajowym. Generalnie teren zielony dla miasta Żyrardowa zmieniłby swój charakter z lasu o znaczeniu gospodarczym na las oznaczeniu parkowym rekreacyjno-edukacyjnym.

6. Park Wodny – pod tą nazwą należy rozumieć nie tylko park wodny Santiago, ale cały przyszłościowy 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 lustra 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”, czyli miejscem gdzie ryby, płazy i ptaki wodne będą mogły się rozmnażać i rozprzestrzeniać w najbliższej okolicy stanowią dopełnienie oprawy krajobrazowej.
7. AOW – Autostradowa Obwodnica Warszawy, którą proponuje się zamienić na drogę kategorii S, by mogła mieć również większe znaczenie dla społeczności lokalnej. Powinna ułatwiać mieszkańcom trójmiasta Wiskitki-Zyrardów- Mszczonów docieranie 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 potoków podróży. W głównej mierze wykorzystująca AOW i jej zjazdy. Z pewnością rozwiążone znacznie tańsze i bardziej elastyczne niż budowa kolejowego połączenia lokalnego.
9. Linia kolejowa – na rysunku zaznaczona kolorem zielonym jest alternatywą dla proponowanych tras linii od węzła Jaktorów w stronę północno-zachodnią (linią nigdy wcześniej nie planowaną, pociągającą 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 korytarza linii kolejowych „do zmiany” i „proponowanego” jest identyczna przy czym proponowany wariant nie zawiera 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”.

Powyższa 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 pociągiem lub samochodem mają prawo do podziwiania krajobrazu.

Ludzie mieszkający w pobliżu inwestycji liniowej mają prawo do życia w niezdeprawowanym 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 trasej. Najbliższe otoczenie inwestycji liniowej musi również zostać zaprojektowane na europejskim poziomie.

Konieczność reparaacji gruntów może zostać wykorzystania 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 stanowić z czasem barierę ochronną pełniącą również funkcję zieleni śródpolnej (ostoja dla zwierząt).

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

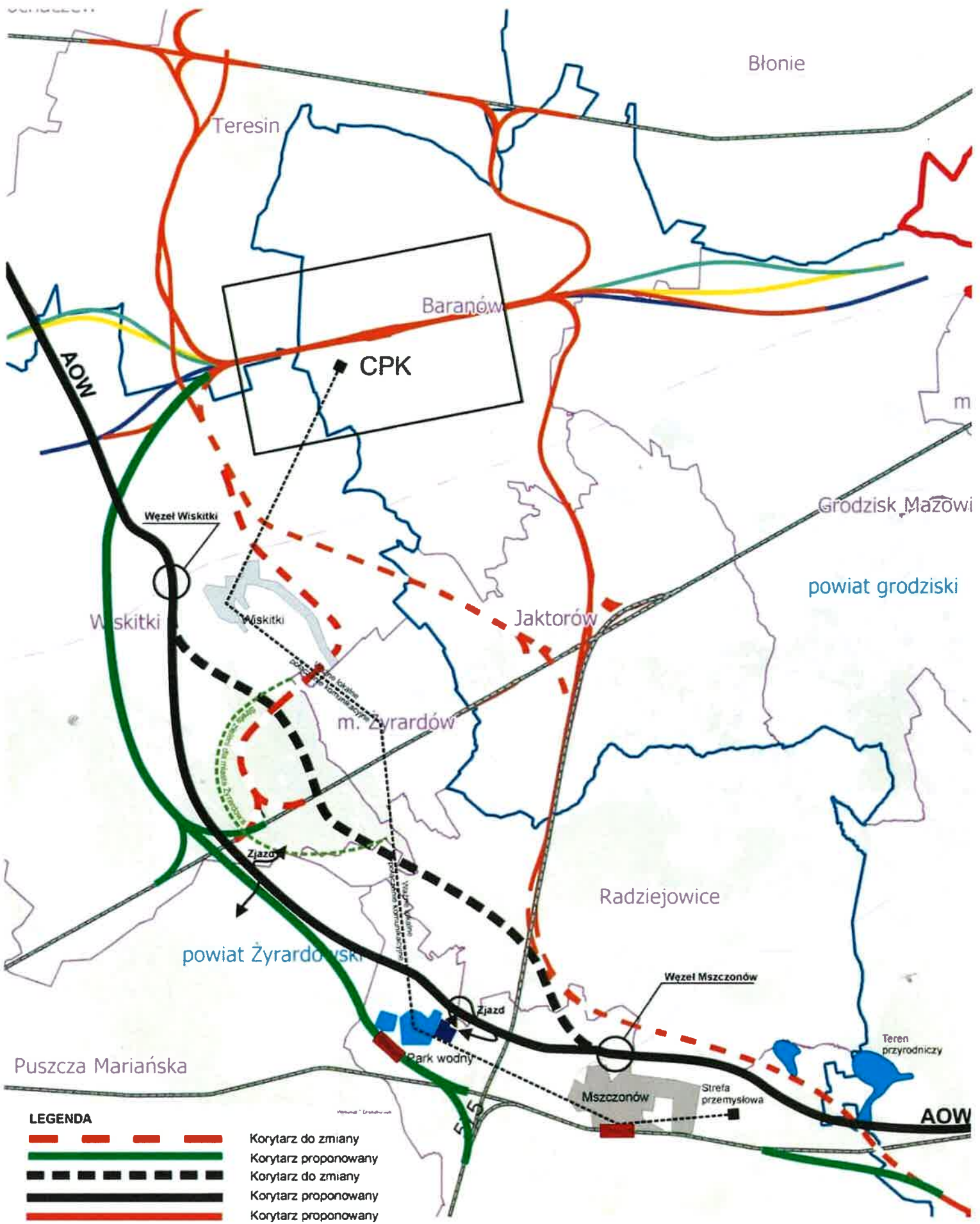
Przedstawiona koncepcja włącza miasto Mszczonów w sieć połączeń pasażerskich i towarowych, w kierunku Rzeszowa dając miastu możliwość czerpania korzyści z ruchu kolejowego. Dalej linia kolejowa przebiegałaby terenami niezabudowanymi obok Parku Wodnego i zbiorników wodnych, które przy swoim ogromnym potencjale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

Następnie linia kolejowa biegłaby między wsiami Priowe 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 notorycznych remontów. Wspólny korytarz obu inwestycji pozwoliłby oddalić trasę kolejową i AOW od ujęć 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 skręcając na wschód przed miejscowością Guzów trafią w lokalizację CPK.

WOJ

mgr. Maciej Sliwowski



LEGENDA

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