

KONFLIKT, KTÓREGO MOŻNA UNIKNAĆ

„Trybuna Mazowiecka” z 7 października 1974 r., w artykule zatytułowanym „Centralna Magistrala Kolejowa a Kampinoski Park Narodowy” porusza bardzo aktualną i istotną sprawę budowy Centralnej Magistrali Kolejowej, która połączyć ma, jak wiadomo, dwie największe w kraju aglomeracje miejskie — Śląsk i Warszawę, w części środkowej — stolicę z rozbudowującą się aglomeracją płocką, a w całości — związać Śląsk z portami.

Przytaczamy fragmenty artykułu:

„Centralna Magistrala Kolejowa będzie linią dwutorową, zelektryfikowaną, wyposażoną w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem pociągów o torach dostosowanych do szybkości rzędu 200—250 km/godz. Służyć będzie ona przede wszystkim przewozom towarów, a dla ruchu pasażerskiego wykorzystywana będzie jedynie częściowo: głównie dla ruchu ekspresowego i pospiesznego. Realizacja Magistrali została już rozpoczęta i jej przebieg na odcinku między Zawierciem a Grodziskiem Mazowieckim jest ustalony. Projekt jej przebiegu przez północną część województwa warszawskiego budził wątpliwości i stał się przedmiotem specjalnej sesji Rady Naukowej Ekonomiczno-Technicznej Wojewody Warszawskiego.

Głównym przedmiotem wątpliwości był projekt przeprowadzenia linii kolejowej po wschodniej stronie Bzury w bezpośredniej bliskości Wyszogrodu, w którego regionie most kolejowy miałby się łączyć z mostem drogowym tworząc wraz z nim skomplikowany węzeł komunikacyjny (...)”

„Przeprowadzenie trasy po wschodniej stronie dolnej Bzury wraz z przejściem mostowym przez Wisłę po wschodniej stronie Wyszogrodu — zdaniem RNET — w zasadniczy sposób koliduje z wymogami ochrony całego obszaru Puszczy Kampinoskiej. Szerokość doliny Wisły w tym rejonie wymagałaby z konieczności przeprowadzenia linii kolejowej na dość wysokich nasypach, a to wpłynęłoby na degradację warunków środowiska geograficznego Kampinoskiego Parku Narodowego — pogorszyłyby warunki klimatyczne i wodne, co wpłynęłoby negatywnie na znaczny obszar Warszawskiego Zespołu Miejskiego i na geografie skarpy wiślanej. Ponadto przebieg linii kolejowej po wschodniej stronie Bzury stworzyłby warunki do nadmiernego, niekorzystnego z punktu widzenia ochrony środowiska, rozwoju Wyszogrodu. Miasto to zaś, jako leżące między dwoma unikalnymi strefami — Puszcza Kampinoską i skarpy wiślaną — powinno być ograniczone w swym rozwoju do funkcji usługowego, lokalnego ośrodka miejskiego o maksymalnej wielkości do 15 tys. mieszkańców. Dlatego też nie powinno się tu tworzyć węzła kolejowego i drogowego ani rozwijać funkcji przemysłowych.

„Przed kilkoma laty zagroziły Puszczy Kampinoskiej projekty zmeliorowania rzeki Łasicy” — czytamy w zakończeniu. „Na skutek interwencji naukowców z RNET zrezygnowano z nich. Obecnie zagrożenie takie stwarzają projekty Centralnej Magistrali Kolejowej. Należy mieć nadzieję, że i tym razem opinie RNET zostaną poważnie wzięte pod uwagę. Puszcza Kampinoska i pasmo nadwiślańskie w rejonie Wyszogrodu, posiadające unikalne warunki przyrodnicze, jest przecież strefą ochrony środowiska geograficznego, co zostało ustalone w planie przestrzennego zagospodarowania kraju”.