

Kobyłka, dn. 17 lutego 2017 r.

**Wicepremier, Minister Rozwoju i Finansów**  
**Pan Mateusz Morawiecki**  
ul. Plac Trzech Krzyży 3/5  
**00-507 Warszawa**

**Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej**  
**Pani Elżbieta Rafalska**  
ul. Nowogrodzka 1/3/5  
**00-513 Warszawa**

**Pan prof. dr hab. Jan Szyszko**  
**Minister Środowiska**  
ul. Wawelska 52/54  
**00-922 Warszawa**

**Pan Andrzej Adameczyk**  
**Minister Infrastruktury i Budownictwa**  
ul. Chałubińskiego 4/6  
**00-928 Warszawa**

**Pan Zdzisław Sipiera**  
**Wojewoda Mazowiecki**  
Plac Bankowy 3/5  
**00 – 950 Warszawa**

**Pan Ignacy Góra**  
**Prezes Urzędu Transportu Kolejowego**  
Aleje Jerozolimskie 134  
**02- 305 Warszawa**

**Pan Mirosław Pawłowski**  
**Prezes Polskich Kolei Państwowych S.A.**  
Al. Jerozolimskie 142A  
**02-305 Warszawa**

**Pan Ireneusz Merchel**  
**Prezes PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.**  
ul. Targowa 74  
**03-734 Warszawa**

**Pan Kazimierz Rakowski**  
**Starosta Powiatu Wołomińskiego**  
ul. Prądyńskiego 3  
**05-200 Wołomin**

**Rzecznik Praw Dziecka**

ul. Przemysłowa 30/32

**00- 450 Warszawa**

**Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich**

Al. Solidarności 77

**00-090 Warszawa**

**Pan Tomasz Krzyżański**

**Prezes Fundacji Challenge Europe**

ul. Marszałkowska 73/49

**25-549 Kielce**

*Szanowni Państwo,*

„Po raz kolejny” zwracamy się do Państwa z prośbą o ponowne pochylenie się nad tragedią społeczną mieszkańców Kobyłki - Ossów, która od lat dzieje się w naszym mieście, a wkrótce znajdzie swój czarny finał. Niejednokrotnie kierowaliśmy do Państwa pisma z prośbą o pomoc.

W Kobyłce-Ossów, z przyczyn zupełnie nieuzasadnionych społecznie i wbrew woli ponad 1700 mieszkańców, lokalny Samorząd oraz PKP PLK S.A. zdecydowały, w przeciwieństwie do wszystkich sąsiednich miast – o nieprzebudowywaniu istniejącego przejazdu kolejowego na TUNEL ale o likwidacji tego przejazdu. Zdecydowały o przeniesieniu tego przejazdu, wraz z przejściem dla pieszych daleko w zupełnie inne miejsce, zmuszając ludzi niepełnosprawnych, starszych, chorych, matki z dziećmi w wózkach, dzieci idące do szkół, rowerzystów **do prawie 2 kilometrowej długości przeprawy przez tory.**

Infrastruktura i wszystkie obiekty użyteczności publicznej (szkoły, sklepy, służba zdrowia, kościół, policja, urząd miasta, usługi, restauracje) usytuowane są po północnej stronie torów. Po wszystko mieszkańcy osiedli Kobyłak, Turów „muszą iść” na drugą stronę torów.

W Kobyłce-Ossów oczekiwany przez mieszkańców osiedli Kobyłak, Turów, – TUNEL – znakomicie zaspokoi potrzeby mieszkańców, poprawi bezpieczeństwo ruchu kolejowego, pieszego i drogowego, bez narażania miasta na powstanie tzw. „dzikiego przejścia” w miejscu likwidowanego historycznego przejazdu w osi dwóch ulic powiatowych. Niepełnosprawni i matki z dziećmi w wózkach, rowerzyści zyskają w ten sposób pochylnię na swobodne przemieszczenie się pod torami, jak również na perony – a nie wąskie przejście (zaledwie 3 metry szerokości) na peron zaopatrzone jedynie w strome schody i windę (przy wyężonej eksploatacji będzie narażona na częste psucie się).

Konieczność pokonywania prawie 2 km, aby przejść przez tory nie „poprawi bezpieczeństwa ruchu”, o czym przekonują: Pan Minister Infrastruktury i Budownictwa, PKP PLK i Samorząd Kobyłki. Życie pisze wszak inne scenariusze, o czym świadczy miazdzący Raport NIK. Najwięcej wypadków śmiertelnych ma przecież miejsce na przejazdach kolejowych i „dzikich przejściach”. A takie „**dzikie przejście**” zostanie właśnie stworzone w Kobyłce-Ossów wskutek likwidacji istniejącego "od zawsze" ciągu pieszo-rowerowego w obecnym śladzie przejazdu kolejowego

Nie można bowiem beztrzesko zakładać, że osoby o ograniczeniach ruchowych, matki z małymi dziećmi będą w stanie pokonywać dodatkowe 2 km drogi, aby dotrzeć skąd przyszedły, tylko po drugiej stronie torów. Nie można również łudzić się, że dzieci w wieku szkolnym będą grzecznie pokonywać aż taką odległość w drodze do szkoły.

**"Przyzwyczajenie kontra bezsensowna lokalizacja wiaduktu"**- w związku z koniecznością pokonywania odległości prawie 2 kilometrów nieistniejącą do dnia dzisiejszego drogą w polach i w lesie – w tej potyczce wygrają **"dzikie przejścia przez tory"**.

Fakt ten powinien być alarmem dla kolei i władz, szczególnie w kontekście miazdzącego raportu NIK. Pomimo naszych wielu pism, nikogo to bezpośrednie zagrożenie życia ludzkiego niestety jednak nie porusza.

### **Czy trzeba ludzkiej tragedii, aby sprawa nabrała właściwej wagi?**

PKP PLK powołuje się przy swojej inwestycji: likwidacji obecnego przejazdu kolejowego, (zamiast oczekiwanej społecznie jego przebudowy na TUNEL) oraz budowy wiaduktu na odległych "łakach i w lesie: – na miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego („plany zagospodarowania”). Wskazuje nawet (listopad 2016), że lokalizacja przejazdu kolejowego może pozostać w tak bardzo potrzebnym dla mieszkańców obecnym miejscu. Jednak warunkuje to zmianą planu zagospodarowania przez Samorząd Kobyłki.

1. PKP PLK, wykorzystując swą monopolistyczną pozycję - za nic ma konflikt społeczny i kierowane do niej protesty mieszkańców, z którymi do 2014 roku nikt na ten temat nie rozmawiał.
2. PKP PLK ignoruje obowiązujące prawo, oświadczając, że w ogóle nie musi się kierować planami zagospodarowania, myląc jednakże linie kolejowe i obiekty inżynieryjne – tunele i wiadukty drogowe służące jako bezkolizyjne przejazdy kolejowe w **śladzie dróg publicznych**, co stanowi złamanie przepisów o drogach publicznych oraz o budowie obiektów inżynieryjnych.
3. PKP PLK, łamiąc wymienione powyżej prawo, jak również samą ustawę o transporcie kolejowym nie uzgodniła likwidacji obecnego przejazdu kolejowego z zarządcą dróg (, tj. Poniatowskiego i Napoleona), które ten przejazd łączy. W PFU, jak też w opinii do wniosku o wydanie decyzji ustalającej lokalizację inwestycji występuje Samorząd Kobyłki, który nie jest zarządcą dróg, na których likwiduje strategiczny dla ruchu pieszego miasta jedyny przejazd kolejowy.
4. PKP PLK nie stosuje się do przepisów Działu II rozdziału 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w zakresie:
  - zapewnienia potrzeb miejscowych ruchu pieszego odpowiednio do gęstości zaludnienia i przebiegu dróg lub ciągów pieszych;
  - bezpiecznego, zrównoważonego ekologicznego rozwoju komunikacji miasta, wyprowadzając cały ruch pieszy i rowerowy z miasta na "łaki i do lasu" do nieistniejących dróg, daleko od miasta (2 km) na wąski 15 metrowej szerokości

wiadukt w towarzystwie TIR-ów ( będzie to jedyny wiadukt pomiędzy Zielonką a Wołominem – inne przejazdy kolizyjne przebudowywane są na tunele w starych śladach przejazdów kolizyjnych);

- bezpiecznego ruchu pieszo-rowerowego i kolejowego poprzez likwidację przejazdu kolejowego w jedynym i głównym ciągu komunikacyjnym zachodniej części Kobyłki i przenoszenie tego przejazdu poza miasto, skutkujące pokonywaniem prawie 2 km (przez niepełnosprawnych, starszych chorych, matki z małymi dziećmi i dziećmi w wózkach, dzieci szkolne, rowerzystów). Spowoduje to powstanie „dzikich przejść” w miejscu dotychczasowego, zwyczajowego przejścia – i w konsekwencji śmierć na torach! **Czy kogoś obchodzi, w jaki sposób osoby ograniczone ruchowo lub z małymi dziećmi będą pokonywać te dodatkowe kilometry, aby dostać się do lekarza czy sklepu?** Czy ktokolwiek uwierzy, że dzieci szkolne będą pokonywać tę drogę, aby dostać się do szkół? Ponadto, na odległym i wąskim wiadukcie będą przeprawiać się przez tory w towarzystwie TIR-ów!
- braku celu publicznego dróg i ciągu publicznej komunikacji pieszej. Wiadukt ma służyć przejazdom przez miasto TIR-ów i samochodów budowanego CH Auchan (które chwali się na stronie internetowej, że ten łącznik z trasą S8 przyniesie mu 600 tys. klientów). Obecnie, jak zapewnia zarządca dróg, w ciągu których (PKP PLK bez zgody tego zarządcy) likwiduje przejazd kolejowy – ten główny i jedyny ciąg komunikacyjny zapewnia sprawny ruch i nie wymaga zmian w jego urządzeniach poza planowaną ścieżką rowerową;
- ekonomicznym:
  - poprzez nieuzasadnione potrzebami mieszkańców i przy ich ogromnym sprzeciwie, wydatkowanie ogromnych środków publicznych, w tym z POIiŚ na budowę wiaduku na "łąkach i w lesie", zamiast przebudowy obecnego przejazdu kolejowego na TUNEL oraz na budowę szkodliwych społecznie dróg, które wprowadzą TIR-y w gęstą zabudowę osiedlową;
  - poprzez niepotrzebne wydatkowanie celowych środków unijnych (POIiŚ) na odległy od centrum miasta wiadukt "na polach i w lesie", dla nieistniejących dróg, To właśnie z tych środków **PKP PLK zaplanowała wybudowanie 1700 m dróg gminnych** wymuszonych przez ten irracjonalny i szkodliwy społecznie i środowiskowo wiadukt;
  - poprzez podział miasta likwidacją obecnego przejazdu kolejowego skutkującą brakiem głównego ciągu komunikacyjnego miasta oraz planowanymi arteriami drogowymi, łączonymi przez wiadukt;
- dokumentacji planistycznej i środowiskowej, poprzez opieranie się zamiennie czy to na:
  - ✓ niedopuszczonym prawem studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego („studium”),
  - ✓ planie zagospodarowania nieobejmującym inwestycji,
  - ✓ planach zagospodarowania, które są nieaktualniane (nawet z ubiegłego stulecia!), nie zostały poprzedzone oceną wpływu na środowisko, przewidują liczne wywłaszczenia bez podania źródeł finansowania. Przy czym, sam cel publiczny, dopuszczający takie wywłaszczenia nie występuje;

- warunków geologicznych (zgodnie z pismem PKP PLK S.A. do CUPT z 10 września 2014 r., wyniki badań uniemożliwiają posadowienie wiaduktu - pkt. 1.1.1 c);
- braku pomiarów ruchu, hałasu, wstrząsów poziomu spalin. Czy to nie brak pomiarów w Pietniewie zarzuca m.in. ostatnio NIK?;
- wymagań ochrony środowiska (wiadukt i łączone nim nowe drogi główne (pod TIR-y do budowanego CH Auchan dla 600 tys. klientów oraz jako korytarz dla TIR-ów dla całego powiatu) przebiegać będą przez teren Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (ostatniego w powiecie korytarza ekologicznego - szlaku migracji zwierzyny płowej). W Kobyłce-Ossów nie ma też przełazu dla dużej zwierzyny płowej. Czy to nie zderzenie pociągu z jeleniem było ostatnio w szczecińskim przyczyną kolizji kolejowej, wymiany lokomotywy, opóźnienia pociągu no i śmierci biednego zwierzęcia?
- PKP PLK oraz Samorząd Kobyłki, jak też zarządca dróg powiatowych - Starosta Wołomiński – przed podjęciem tak strategicznych dla miasta decyzji o rewolucyjnych zmianach komunikacyjnych Kobyłki-Ossów – nie przeprowadzili żadnych konsultacji społecznych. Wszystko było niemal „utrzymywane w tajemnicy” - Samorząd opublikował na stronie BIP stosowne dokumenty planistyczne jak też opracowanie ekofizjograficzne dopiero w 2014 r. I to po ostrych skargach mieszkańców. Ulubioną też praktyką Samorządu są rozmowy indywidualne z mieszkańcami zamiast konsultacji publicznych, bo na nich, jak podkreśla często Samorząd, niczego nie można uzgodnić.

**Podkreślanie w mediach przez rynek kolejowy, że PKP PLK „przykłada dużą rolę do odpowiednich konsultacji przy likwidacji przejazdów kolejowych, by nie doszło do sytuacji wykluczenia komunikacyjnego użytkowników dróg” – jest delikatnie mówiąc „kuriozalne”.**

5. PKP PLK i Samorząd, jak też Organa Wyższe Rangą są w odpowiedziach i wyjaśnieniach niespójni, sprzeczni, rozmiągają się i są bardzo niekonsekwentni.

W wielu pismach (od 2014 roku) oraz w Programie Funkcjonalno-Użytkowym („PFU”) PKP PLK wskazuje zamiennie plany zagospodarowania, studium. PKP PLK oświadcza, że nie otrzymała od Samorządu Kobyłki stosownych dokumentów planistycznych, lecz sama je sobie pozyskała ze stron internetowych. Samorząd wskazuje, że przekazał PKP PLK stosowne dokumenty. Dokumenty te nie pokrywają się.

**Nieporozumieniem jest przekonywanie nas, że na terenie Kobyłki powstaną 4 bezkolizyjne przeprawy, rzekomo w celu poprawy bezpieczeństwa i komunikacji pomiędzy północną i południową częścią miasta.**

Faktycznie bowiem będzie inaczej:

- w Kobyłce:
  - podziemne wejście na perony, tj. schody (3m) i winda,
  - tunel łączący południową i północną część Kobyłki;
- w Kobyłce-Ossów:
  - **podziemne wejście na perony**, tj. schody (3m) i winda

- wąski wiadukt (15 m), daleko od miasta, okrężnie łączący południową i północną część Kobyłki-Ossów, po którym mają przejeżdżać TIR-y i ma odbywać się ruch pieszy i rowerowy.

**Gdzie mamy bezpieczne przejście przez tory dla pieszych, rowerzystów, osób starszych, osób na wózkach inwalidzkich, matek z wózkami, dzieci idących do szkoły ?**

Czy kolejne unikanie odpowiedzi, zbywanie kompetencji i odpowiedzialności, z czym mamy do czynienia od początku naszych starań wobec Państwa, o bezpieczne i godne życie w Kobyłce-Ossów – jest właściwe w kontekście zrównoważonego rozwoju, a przede wszystkim, w sytuacji zagrożenia życia i zdrowia, ogromnego konfliktu społecznego oraz degradacji chronionej przyrody?

Przerzucanie wszystkiego na politykę lokalnego samorządu, ignorowanie faktów nie jest tożsame z niewystępowaniem problemów!

**Te rewolucyjne, szkodliwe i oprotestowane decyzje Samorządu w Kobyłce są fałszywie legitymowane celem publicznym – jakże tu pogwałconym w świetle zagrożeń życia i zdrowia ludzkiego, podziału komunikacji i funkcjonalności miasta, ogromnego konfliktu społecznego i degradacji środowiskowej.**

W Kobyłce dzieje się już wystarczająco wiele złego. Nie ma pieniędzy na chodniki, na ścieżki rowerowe, szkoły. Mamy za to Nuctech, Radwar, Marvink, dwie Biedronki, planowane CH Auchan, węzeł z S8 przeznaczony dla przemysłu, liczne „powciskane osiedla developerskie”, glińskie drogi bez chodników i planowany wielopiętrowy parking, na który Samorząd pozyskał już pieniądze z Urzędu Marszałkowskiego

Ponadto, czy finansowanie 1700 m dróg gminnych z celowych środków unijnych na kolej, jak też budowa wiaduktu "na łąkach i w lesie" dla dróg widmo wypełni swój cel? Czy też w intencji unijnej polityki zrównoważonego rozwoju wpisuje się „dzikie przejście”.

Dotychczasowe ogólne przyzwolenie na pomysł Samorządu – budowę wiaduktu – potwierdza niestety niedostateczną rzetelność i dbałość o dogłębne zbadanie stanu faktycznego, do czego organy administracji publicznej są zobligowane prawem z zakresu postępowania administracyjnego. Potwierdza też akceptację działań, które nie wpisują się w granice obowiązującego prawa. Proponowane rozwiązanie jedyne przejazdu bezkolizyjnego w Kobyłce-Ossów – wiaduktu – rażąco narusza bowiem wiele przepisów z wielu dziedzin prawa, w tym prawa o ochronie życia, zdrowia i środowiska naturalnego, o samorządzie gminnym, drogach publicznych i budowie obiektów inżynierskich, prawa planistycznego, budowlanego, finansów publicznych czy zrównoważonego rozwoju, a nawet świadczy o braku działania przeciw bezpośredniemu zagrożeniu życia i zdrowia, w świetle kodeksu karnego.

TUNEL natomiast zamiast proponowanego przejazdu kolejowego nie wymaga żadnych zmian, niczego nie burzy, nie skutkuje wywłaszczeniami, zapewnia stabilizację i bezkonfliktowy rozwój – bez TIR-ów!

Wygląda jednak na to, że PKP PLK w pełni korzysta ze swojej monopolistycznej pozycji i za nic ma respektowanie interesu publicznego i potrzeb obywateli. PKP PLK – jako beneficjent dotacji publicznych, w tych celowych środkach unijnych i jako dominujący zarządca infrastruktury kolejowej – powinien dokładać wszelkiej staranności, aby jego wizerunek, zaufanie i pozycja finansowa nie doznały żadnego uszczerbku.



**Tak więc, w świetle obowiązującego prawa, nie ma przyzwolenia na likwidację obecnego przejazdu kolejowego w śladzie dróg powiatowych: Poniatowskiego i Napoleona.**

Starosta Wołomiński, w odpowiedzi na pismo z 19 stycznia 2017 r. napisał wręcz, że **„istniejący stan zagospodarowania terenu, a także umieszczone elementy drogi powiatowej oraz urządzenia z nią związane całkowicie odpowiadają potrzebom ruchu drogowego”**. Dalej, „w celu zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego została opracowana dokumentacja techniczna, która przewiduje jedynie budowę ścieżki rowerowej.” Zatem zarządca dróg: Poniatowskiego i Napoleona – Starosta Wołomiński – jasno się wyraził, że **nie przewiduje się żadnych zmian**, tym bardziej więc likwidacji przejazdu kolejowego i zamknięcia tego ciągu komunikacyjnego. Natomiast obecny przejazd kolejowy – jako **TUNEL** – ma tu niebagatelne znaczenie dla życia miasta i jego mieszkańców. Jest to wystarczająca podstawa prawna (o drogach publicznych i budowie obiektów inżynierskich), jak też w świetle zapisów samego PFU, że przejazd kolejowy powinien pozostać w obecnym miejscu i być przebudowany na **TUNEL**!

Jeszcze trudniej jest sprostać pokrętnym odpowiedziom Samorządu w Kobyłce, który jako powód budowy wiaduktu – podaje lakonicznie, że **tak ma być, bo tak jest w planach!** Ale planów zgodnych z prawem przecież nie ma!

Przecinając zaś gęstą zabudowę osiedlową arteriami dróg głównych dla TIR-ów, zamykając obecny główny ciąg komunikacyjny zachodniej części miasta i zmuszając wszystkich mieszkańców do pokonywania prawie 2 km – **Pan Burmistrz śmie tłumaczyć, że to „dla poprawy komunikacji Kobyłki”!**

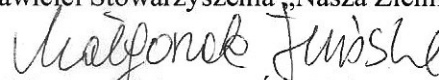
#### **O CELU PUBLICZNYM NIE MOŻE BYĆ TU MOWY!**

Dowiedzieliśmy się też w niedawnej odpowiedzi Państwa, że nad ewentualnymi nieprawidłowościami czuwają właściwe organy kontrolne. Jak to może być prawdą przy tylu zgłaszanych przez nas nieprawidłowościach w Kobyłce-Ossów?

**Czy nagle, w cudowny sposób polepszyły się wyniki badań geologicznych gruntu, na którym posadowiony zostanie wiadukt i planowane drogi dojazdowe dla ciężkich samochodów i pieszych, czy też już dzisiaj musimy zacząć obawiać się kolejnego niebezpieczeństwa – katastrofy budowlanej nad 4 parami torów?**

**Wiadukt "na łąkach i w lesie" oraz dla nieistniejących dróg, wyciągający pieszych daleko od miasta i tylko w celu umożliwienia przejazdu TIR-om, grożący utratą życia i zdrowia, wieloma wywłaszczeniami, podziałem miasta – nie może w żaden sposób wpisywać się w cel publiczny, określony prawem podstawowym – Konstytucją Rzeczypospolitej Polski!**

Z poważaniem  
Przedstawiciel Stowarzyszenia „Nasza Ziemia”

  
lek. wet. Małgorzata Śliwińska