

Kobyłka, dn. 15.01.2017 r.

Pan Ignacy Góra
Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
00-001 Warszawa

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

Wojewoda Mazowiecki
p. Zdzisław Sipiera
Plac Bankowy 3/5
00-950 Warszawa

PISMO PRZEWODNIE

W związku z odpowiedzią z dnia 10 stycznia, jaką otrzymaliśmy z Centrali Biura Zarządu PKP PLK S.A., w której przedłużany jest termin rozpatrzenia sprawy (pismo Stowarzyszenia z dnia 6 grudnia 2016 roku) do dnia 20 lutego 2017 roku, czyli po terminie zamknięcia przetargu na wykonanie wiaduktu w Kobyłce Ossów w km 17.240 **żądamy wyłączenia z przetargu NR post. 9090/IREZA/26145/10112/16/P wyżej wymienionego wiaduktu.**

Zgodnie z Art. 35 § 1 KPA, Organy administracji publicznej powinny załatwiać sprawy bez zbędnej zwłoki, natomiast z § 3 Art. 35 KPA załatwienie sprawy wymagającej postępowania wyjaśniającego powinno nastąpić nie później niż w ciągu miesiąca.

Od 2014 roku Stowarzyszenie próbuje dowiedzieć się od PKP PLK S.A. oraz Urzędu Miasta Kobyłka, **kto jest odpowiedzialny za ustalenie lokalizacji wiaduktu w Kobyłce Ossów w kilometrze 17.240.** Lokalizacja przejazdu bezkolizyjnego została ustalona w innym miejscu niż istniejący dotychczas przejazd kolizyjny w ciągu ulic powiatowych klasy zbiorczej: Poniatowskiego i Napoleona.

Kto jest odpowiedzialny za zatwierdzenie tej lokalizacji, pomimo że dokonana została na podstawie:

Planu zagospodarowania przestrzennego południowej części Kobyłki, osiedla Kobyłak – Turów – Uchwała Nr VII/63/99 Rady Miejskiej w Kobyłce z dnia 20 kwietnia 1999r. [Plan ulicy Światowida]

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kobyłka przyjętego uchwałą nr XLIV/447/10 Rady Miasta Kobyłka w dniu 25.05.2010 r. [Studium z 2010 r.]

Taka podstawa lokalizacji wiaduktu została przedstawiona w Wstępnym Studium Wykonalności z 2007 roku oraz w Projekcie Funkcjonalno Użytkowym z 2011 roku.

I. W *Studium wykonalności modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego realizowanego w ramach projektu TEN-T nr 2006-PL-92608-S, tom 7/7, Etap 3d Wielobranżowy projekt wstępny*, tytuł rysunku: **Linia kolejowa nr 6, Plan Sytuacyjny**, zostały przedstawione **FAŁSZYWE DANE** dotyczące istniejącej zabudowy terenu przeznaczonego pod zjazd południowy z wiaduktu (ul. Światowida)

Zgodnie z planem sytuacyjnym teren jest niezabudowany, natomiast w rzeczywistości są tam od wielu lat budynki, które kolidują z projektowaną drogą kasy głównej, która już na etapie planowania nie posiada parametrów drogi klasy głównej.

Czy uczestnicy przetargu są poinformowani o przedstawieniu w projekcie mostowo-drogowym FAŁSZYWYCH DANYCH dotyczących istniejącej zabudowy na przebiegu projektowanej ulicy Światowida w Kobyłce?

II. Lokalizacja północnego zjazdu z wiaduktu została dokonana na podstawie Studium z 2010 roku, ponieważ żaden z obowiązujących wówczas miejscowych planów zagospodarowania nie obejmował terenu lokalizacji wiaduktu.

Czy uczestnicy przetargu są poinformowani, że lokalizacja wiaduktu nie może zostać dokonana na podstawie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego z 2010 roku, bo dokument ten nie jest aktem prawa miejscowego?

III. Oś drogi wjazdowej na wiadukt po stronie południowej jest przesunięta o ok. 50 metrów na zachód w stosunku do osi drogi zjazdowej po stronie północnej wiaduktu.

Czy uczestnicy przetargu są poinformowani, o takiej wadzie założeń planistycznych?

IV. Urząd Miasta próbuje bezskutecznie pozyskać nieruchomości, na które trzeba będzie przesunąć zjazd z wiaduktu po jednej lub po drugiej stronie ze względu na w/w różnicę 50 metrów oraz nieruchomości, przez które będzie przebiegała ulica Światowida.

Czy uczestnicy przetargu są o powyższym fakcie poinformowani?

V. Mieszkańcy osiedli zagrożonych tak bezsensowną lokalizacją wiaduktu:

- bez prawnie zagwarantowanych konsultacji społecznych, oraz
- bez dostępu do informacji dotyczącej miejscowych planów zagospodarowania do lipca 2014 r.,

ponownie będą zbierać podpisy pod petycjami przeciwko takiej lokalizacji bezkolizyjnego przejazdu w Kobyłce Ossów. Niewykluczone są również pozwy zbiorowe.

Czy uczestnicy przetargu są o powyższym fakcie poinformowani?

VI. Mieszkańcy osiedla Jędrzejek (północna strona torów) nigdy nie wyrażą zgody na przeprowadzenie głównego ruchu samochodów z wiaduktu przez ulicę Jasińskiego – osiedlową, wąską drogę klasy lokalnej. W tej sprawie złożone zostały oświadczenia wszystkich właścicieli posesji przy ulicy Jasińskiego.

Czy uczestnicy przetargu są o powyższym fakcie poinformowani?

VII. Ulica Spacerowa, przedstawiana w Studium z 2001 roku jako droga główna istniejąca, **nie istnieje do dnia dzisiejszego** a mieszkańcy kolejnego osiedla Kobyłki – Maciołek nie pozwolą się wkręcić w przeprowadzenie ruchu z wiaduktu w ulicę Spacerową.

Czy uczestnicy przetargu są o powyższym fakcie poinformowani?

VIII. Mieszkańcy zagrożonych osiedli oraz Stowarzyszenie na każdym etapie uzgadniania projektów, uzyskiwania pozwoleń będą oprotestowywali wszelkie działania wykonawców, prowadzące jedynie do zniszczenia osiedli Kobyłak, Turów, Jędrzejek i Maciołki.

Czy uczestnicy przetargu są o powyższym fakcie poinformowani?

Nie wiemy kto i dlaczego dokonał takiej lokalizacji wiaduktu, w miejscu innym niż istniejący obecnie przejazd kolizyjny.

Nie wiemy też dlaczego PKP PLK S.A. mogąc wykonać tunel w swoim terenie zamkniętym w osi dwóch szerokich ulic powiatowych klasy zbiorczej: Poniatowskiego i Napoleona. nadal podtrzymuje koncepcję drogowo- mostową kreowaną przez Samorząd Kobyłki, pomimo protestów.

Nie wiemy również dla czyjej korzyści ma powstać narzucany nam układ drogowo-mostowy.

Od wielu lat PKP PLK S.A. chępi się budową trasy kolejowej Rail Baltica, natomiast nikt nie sprawdził, w jakim tempie i w jaki sposób przeprowadzana jest ta inwestycja na terenie powiatu wołomińskiego:

- Stale wydłużane terminy odbioru kolejnych obiektów inżynierskich w Wołominie: spowodowane najpierw budową a potem wyburzaniem powstałych tuneli.
- Przerwana budowa wiaduktu na drodze wojewódzkiej Nr 634 z powodu nagłego "odkrycia" linii średniego napięcia przebiegającej od dawna wzdłuż drogi.

Skandaliczne jest również połączenie części miejscowości, podzielonych rozbudowywaną trasą kolejową. **Jedynym szlakiem komunikacji pieszej ma pozostać przejście na perony o szerokości 3 metrów wyposażone jedynie w schody i windę.**

Rozbudowywana linia kolejowa, przebiegająca przez małe miejscowości nie łączy naszej społeczności, ale ją dzieli (4 tory kolei).

PKP PLK S.A. dokonuje dalszego podziału uniemożliwiając spokojne i bezpieczne przejście pod torami, uniemożliwiając właściwą komunikację pieszą mieszkańcom podzielonych już osiedli.

W związku z powyższym prosimy o zapoznanie się ze sprawą oraz wyrażenie opinii w wyżej wymienionej sprawie.

Z poważaniem
Przedstawiciel Stowarzyszenia

lek. wet. Małgorzata Śliwińska