

Uzasadnienie do uchwały w sprawie rozpatrzenia skargi z dnia 20 maja 2019 r.

W dniu 23 maja 2019 roku do Rady Miasta Kobyłka wpłynęła skarga z dnia 20 maja 2019 r. na działalność Burmistrza Miasta Kobyłka. Skarżąca podnosi w skardze, że Burmistrz Miasta Kobyłka jest zarządcą drogi dla realizacji inwestycji budowy ulicy Jasińskiego oraz ronda w okolicy ulicy Legionów Polskich i to Miasto powinno finansować realizację tej inwestycji. Tymczasem środki na budowę drogi i ronda mają pochodzić od PKP PLK S.A., która finansuje inwestycję ze środków unijnych w ramach projektu POIiŚ 5.1-4. Ponadto Skarżąca zarzuca, iż na realizację ww. przedsięwzięcia konieczne jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na całe przedsięwzięcie, czego nie uczyniono w przedmiotowej sprawie. W ocenie Skarżącej zawarte przez Miasto Kobyłka z PKP PLK S.A. porozumienie nosi znamiona „salami slicing”.

Przewodnicząca Rady Miasta Kobyłka zgodnie z §80a ust. 2 Statutu Miasta Kobyłka skierowała sprawę do Komisji Skarg, Wniosków i Petycji w celu wypracowania stanowiska.

W dniu 10 czerwca 2019 roku Komisja Skarg, Wniosków i Petycji wysłuchała wyjaśnień Kierownika Wydziału Inwestycji oraz Radcy Prawnego.

W wyniku szczegółowej analizy skargi Komisja Skarg, Wniosków i Petycji ustaliła, co następuje.

W dniu 20 marca 2019 r. Miasto Kobyłka zawarło porozumienie nr 132/U/2019 z PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna. z siedzibą w Warszawie w sprawie zasad współpracy przy realizacji inwestycji polegającej na budowie wiaduktu drogowego w Kobyłce Ossów w km 17,228 linii kolejowej nr 6 w ramach projektu „Prace na linii E75 na odcinku Sadowne – Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne”.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji ustaliła, że budowa wiaduktu drogowego nad linią kolejową nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka w km około 17,228 tej linii jest związana z likwidacją przejazdu kolejowego w poziomie szyn w km 17,566. Tym samym PKP PLK S.A. realizuje inwestycję dotyczącą linii kolejowej, której celem jest budowa skrzyżowania dwupoziomowego w miejsce likwidowanego przejazdu w poziomie szyn w oparciu o przepisy ustawy o transporcie kolejowym. Budowa przedmiotowego skrzyżowania dwupoziomowego realizowana będzie w ciągu projektowanej drogi, która docelowo połączy ul. Jasińskiego z ul. Poniatowskiego.

Odrębną kwestią od budowy wiaduktu jest przebudowa ul. Jasińskiego oraz związana z nią budowa towarzyszącej infrastruktury drogowej. Zgodnie z zawartym porozumieniem z PKP PLK S.A. w zakresie przebudowy dróg będących w zarządzie Miasta i utrzymania ciągów komunikacyjnych Miasto Kobyłka powierza wykonanie inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zawarcie niniejszego porozumienia miało na celu przyspieszenie inwestycji i zrealizowanie jej w jak najbardziej efektywny sposób, z uwzględnieniem prowadzenia prac w sposób, jak najmniej uciążliwy dla mieszkańców.

W odniesieniu do zarzutów dotyczących decyzji środowiskowej informuję, że zakres inwestycji będący przedmiotem złożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 7 lutego 2019 r. wniosku o wydanie decyzji o ustalaniu lokalizacji linii kolejowej dla ww. zamierzenia inwestycyjnego, jest zgodny z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 5 października 2011 r. nr. WOOŚ-II.4201.2.2011.DŚ.

Wskazany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (dalej DŚU) kilometraż wiaduktu przejazdu bezkolizyjnego 17,243 podano w oparciu o założenia koncepcyjne na etapie studialnym. Podany we wniosku o decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej kilometraż wiaduktu, ustalony w oparciu o szczegółowe rozwiązania drogowe, tj. km 17,228, różni się od tego z DŚU o 15 m.

Powyższe przesunięcie osi drogi jest nieznaczne i cała inwestycja znajduje się na działkach objętych ww. decyzją.

Zmiana klasy drogi z G na klasę Z wprowadzona, ze względu na konieczność dostosowania parametrów do wymagań technicznych i użytkowych odpowiednio dla przyszłego zarządcy, tj. powiat/gmina nie ma znaczenia środowiskowego. Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia z dnia 9 listopada 2010 r. w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* – przedsięwzięcie stanowią **drogi o nawierzchni twardej** powyżej 1 km.

Należy również nadmienić, że ww. zmiany są efektem ustaleń poczynionych pomiędzy PKP PLK a Miastem Kobyłka, które miały na celu m.in. ograniczenie „wywłaszczenia” nieruchomości należących do osób fizycznych.

Ponadto należy zauważyć, że nie dokonano podziału przedsięwzięcia w celu uniknięcia oceny oddziaływania, tzw. „salami slicing”. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 5 października 2011 r., znak: WOOS-II.4201.2.2011.DŚ została wydana po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko. Natomiast zakres przebudowy dróg w celu dowiązania ich do planowanego wiaduktu objęty zakresem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (dalej ZRID) nie stanowi przedsięwzięcia zgodnie z rozporządzeniem z dnia 9 listopada 2010 r. Rady Ministrów w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* i nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – łączna planowana do przebudowy długość dróg w ramach ZRID wynosi mniej niż 1 km.

W odniesieniu do zarzutu o przeniesienie decyzji ZRID na inny podmiot informuję, że z przedmiotowego porozumienia nie wynika taka informacja. Decyzja ZRID zostanie wydana na zarządcę drogi, który udziela jedynie pełnomocnictwa przedstawicielowi PKP PLK do jej uzyskania. Ponadto PKP PLK zobowiązuje się pokryć wszelkie koszty związane z opracowaniem dokumentacji projektowej i wybudowaniem/przebudowaniem infrastruktury drogowej na rzecz podmiotu wyłonionego zgodnie z ustawą o zamówieniach publicznych z którym PKP PLK S.A. zawarło stosowną umowę.

Ponadto Komisja Skarg, Wniosków i Petycji ustaliła, że Wojewoda Mazowiecki w dniu 14 sierpnia 2019 r. wydał decyzję Nr 107/SPEC/2019 o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W decyzji Wojewoda Mazowiecki stwierdził, że realizowana inwestycja ma istotne znaczenie społeczno-gospodarcze, nie tylko dla okolicznych mieszkańców. Korzyści płynące z budowy skrzyżowań dwupoziomowych, a co za tym idzie z podwyższenia prędkości pociągów kursujących po linii kolejowej E75 i skrócenia czasu przejazdu powstaną nie tylko w znaczeniu lokalnym ale także ponadlokalnym i ponad regionalnym, co zapewni realizację interesów całego społeczeństwa.

W związku z powyższym Komisja Skarg Wniosków i Petycji uznała, iż zarzuty podniesione w skardze z dnia 20 maja 2019 r. są bezzasadne.

Pouczenie:

Zgodnie z art. 239 § 1 k.p.a. w przypadku gdy skarga, w wyniku jej rozpatrzenia, została uznana za bezzasadną i jej bezzasadność wykazano w odpowiedzi na skargę, a skarżący ponowił skargę bez wskazania nowych okoliczności - organ właściwy do jej rozpatrzenia może podtrzymać swoje poprzednie stanowisko z odpowiednią adnotacją w aktach sprawy - bez zawiadamiania skarżącego.