

Jarosław Rzepa

minister infrastruktury

Interpelacja nr 3881

Interpelacja w sprawie obwodnicy Pyrzyc

Interpelacja w sprawie obwodnicy Pyrzyc

Działając na podstawie art. 115 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia [2 kwietnia](#) 1997r. (Dz.U. 1997r. nr 78 poz. 483 ze zm.), art. 14 ust. 1 pkt. 7 ustawy z dnia [9 maja](#) 1996r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz.U. 1996 nr 73 poz. 350 ze zm.) oraz art. 192 ust. 1 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia [30 lipca](#) 1997r. Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. 1992 nr 26 poz. 185 ze zm.), składam niniejszą interpelację w przedmiocie budowy obwodnicy miasta Pyrzyce.

Stan faktyczny

Obecnie przez Gminę Pyrzyce przechodzą trzy drogi wojewódzkie (nr W 119, nr W 106 oraz nr W 122). Drogi te (zwłaszcza droga wojewódzka nr W 119) stanowią alternatywę dla przebiegającej nieopodal drogi ekspresowej S3, przez którą obowiązuje płatny przejazd dla samochodów ciężarowych (tzw. viaTOLL). Aby uniknąć płatności, kierowcy pojazdów ciężarowych wybierają przejazd drogą nr W 119, która przebiega przez centrum miasta Pyrzyce.

Wzmożony ruch samochodów ciężarowych przez miasto pociąga za sobą szereg negatywnych skutków.

W pierwszej kolejności należy wymienić znaczne uszkodzenia w miejskiej, zabytkowej infrastrukturze. Drgania wywoływane przez pojazdy o dużej masie prowadzą do uszkodzenia budynków takich jak: Baszta Bańska, Brama Sowia, czy kaplica św. Ducha. W ocenie Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków dla ocalenia w/w obiektów konieczne byłoby skierowanie ciężkich transportów drogą okrężną i ograniczenie ruchu w zabytkowej części miasta (pismo Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 6 sierpnia 2019 roku; ZN. 5183.31.2019.AM).

Ponadto wskazać należy, iż wzmożony ruch ciężkich pojazdów, powodujący degradację zabytkowych budynków, stanowi także niebezpieczeństwo dla osób przebywających w ich pobliżu (tuż obok Baszty Sowiej ulokowane jest przejście dla pieszych). Dlatego też

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Szczecinie zadeklarował wsparcie dla władz Gminy, zmierzających do zamknięcia odcinka drogi nr W 119 w obrębie Starego Miasta (pismo Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 29 kwietnia 2019 roku; ZN. 5143.05.2019.ES). Ponadto wzmożony ruch ciężkich pojazdów mechanicznych stanowi znaczne obciążenie dla mieszkańców miasta, ponieważ generuje zwiększony poziom hałasu i drgań.

Rozwiązaniem tego istotnego dla lokalnej społeczności problemu mogłaby być budowa obwodnicy miasta Pyrzyce, o którą od dawna zabiegają władze Gminy i lokalna społeczność (z pisma burmistrza Pyrzyce M. Podzińskiej z dnia [20 maja](#) 2019r. [OciZK.7226.2.2019.KJ] wynika, iż - na chwilę powstania dokumentu - pod listą poparcia w tej sprawie podpisało 666 mieszkańców).

Obwodnica miałaby przebiegać po śladzie linii kolejowych od [ul. Szczecińskiej](#) do [ul. Cmentarnej](#) (odcinek ok. 130 m), od [ul. Cmentarnej](#) do drogi wojewódzkiej nr 122 (odcinek ok. 1000 m) oraz od [ul. Szczecińskiej](#) do [ul. Stargardzkiej](#) (odcinek ok 470 m). Planowany koszt całej inwestycji wynosi od ok. 10 mln zł do ok. 12,2 mln zł.

Inwestycja nie może być jednak zrealizowana ze względu na fakt, iż infrastruktura kolejowa w Pyrzycach na mocy decyzji nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 roku (Dz.U. Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju 2014, poz. 25) została uznana za teren zamknięty. Zapis § 1 wskazanej decyzji stanowi, iż tereny nią objęte, uznaje się za zamknięte, zastrzeżone ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa.

W tym miejscu zastrzec należy, iż pyrzycka infrastruktura kolejowa nie jest użytkowana od 2004 roku (pozostaje czynna w rejestrze, nieużywana w przez PKP). Sieć nie jest zelektryfikowana, tory są porośnięte trawą i krzewami (spod których ciężko je dostrzec), a budynki pozostają opuszczone.

Już *prima facie* widać, że teren taki ciężko uznać za „zastrzeżony ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa”. Pomimo to został on objęty uchwałą nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 roku w sprawie ustanowienia programu wieloletniego: „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023r.” (sam Program stanowi załącznik do rzeczony uchwały). Jego celem ma być „wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez zahamowanie, a następnie odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach [...]”. Autorzy Programu wskazują także, że jest on „[...] ukierunkowany na realizację działań w zakresie utrzymania i remontów istniejących sieci kolejowych”. Odnosząc się do tej idei, należy podnieść, że po pierwsze transport kolejowy już dziś jest mniej popularnym środkiem transportu, niż transport samochodowy.

Po wtóre zaś, trudno wyobrazić sobie rewitalizację linii kolejowej w Pyrzycach, która znajduje się w fatalnym stanie technicznym i wymagałby znacznych nakładów finansowych. Pomijając już fakt, że od uczynienia linii terenem zamkniętym minęło już blisko sześć lat, a od podjęcia uchwały – prawie trzy lata, w którym to czasie nie podjęto żadnych działań, mających p rzywrócić tę linię do użytkowania, to podnieść trzeba, iż dużo tańszą niż rewitalizacja omawianej linii kolejowej jawi się budowa obwodnicy.

W związku w powyższym władze gminy zwracały się do Ministerstwa Infrastruktury z wnioskiem o wyłączenie terenów linii kolejowych w Pyrzycach z terenów zamkniętych, jednakże pisma te nie zostały rozpatrzone pozytywnie, choć w żadnej z odpowiedzi przedstawiciele władz centralnych nie wskazali, czy i jakie działania mają zamiar podjąć w celu rewitalizacji linii kolejowych, śladem których przebiegać miałyby obwodnica Pyrzyc.

Mając powyższe na uwadze działanie rządu wydaje się być *stricte* zachowawcze, a nadto nie jest uzasadnione żadnymi konkretnymi projektami dotyczącymi wskazanej linii kolejowej. Godzi to jednakże w interesy lokalnej społeczności, jej zabytków i zdrowia jej przedstawicieli. Dlatego też działania rządu nie mogą znaleźć akceptacji.

Postulować zatem należałoby wyłączenie linii kolejowej w Pyrzycach, śladem której przebiegać miałyby obwodnica tego miasta, z terenów zamkniętych, a także ogólne przyjrzenie się postępom prac prowadzonych w ramach programu wieloletniego: „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023r.”. Nie można bowiem wykluczyć, że przykładów braków jakichkolwiek działań w ramach rzeczonyj strategii jest więcej w skali całego kraju. To zaś – zważywszy na ewentualny fakt kontr-skuteczności proponowanych w tym programie rozwiązań – prowadziłoby nieuchronnie do jego uchylecia.

Mając powyższe na uwadze, zwracam się z następującymi pytaniami:

- 1. Czy planowane są prace mające na celi rewitalizację linii kolejowej, śladem której poprowadzona miałyby zostać obwodnica miasta Pyrzyce oraz jaki byłby koszt takich prac?**
- 2. Jakie są warunki wyłączenia pyrzyckiej linii kolejowej z terenów zamkniętych?**
- 3. Czy wobec braku planów rewitalizacji linii kolejowej, śladem której poprowadzona miałyby zostać obwodnica miasta Pyrzyce, Ministerstwo Infrastruktury gotowe byłoby rozważyć projekt budowy obwodnicy?**