

**Oświadczenie złożone  
przez senatora Kazimierza Kleinę  
na 20. posiedzeniu Senatu  
w dniu 16 czerwca 2016 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Ministrze!

Zwrócił się do mnie burmistrz miasta Ustka reprezentujący mieszkańców w sprawie planowanej przez PKP PLK SA rewitalizacji linii kolejowej nr 405 na odcinku Szczecinek – Słupsk – Ustka.

W studium wykonalności dla tej inwestycji w rekomendowanym wariantcie nie uwzględniono kilku istotnych dla regionu kwestii w zakresie infrastruktury niezbędnej do podniesienia jakości obecnie świadczonych usług transportu pasażerskiego zarówno w ujęciu regionalnym, jak i krajowym oraz kluczowego elementu z punktu widzenia planowanej rozbudowy portu morskiego w Ustce. Wariant obecnie przyjęty nie przewiduje elektryfikacji na odcinku Szczecinek – Słupsk, co wpływa na utrudnienia spedycyjne transportów kolejowych oraz możliwość uruchomienia pasażerskich połączeń międzyregionalnych bez potrzeby przepinania składu z lokomotyw elektrycznych na spalinowe. Wariant ten nie przewiduje również wykonania nitki kluczowej dla rozwoju regionu – między stacją kolejową Ustka Główna a planowanym do rozbudowy portem morskim w Ustce.

W związku z powyższym proszę o wyjaśnienie następujących kwestii.

Jakie czynniki brano pod uwagę, nie uwzględniając w przyjętym wariantcie budowy odgałęzienia od stacji Ustka Główna do portu morskiego? Inwestycja ta jest konieczna w perspektywie rozbudowy portu, a także jako czynnik odciążający ruch w mieście oraz w kontekście wpływu na środowisko.

Co wpłynęło na brak w przyjętym wariantcie zachowania na stacji Ustka 2 peronów oraz minimum 5 torów wraz z niezbędną infrastrukturą do obsługi składów regionalnych i dalekobieżnych nowej generacji (Pendolino, Flirt, Dart)?

Dlaczego nie ujęto w przyjętym wariantcie elektryfikacji linii na odcinku Słupsk – Szczecinek? Jest to czynnik bezpośrednio wpływający na zmniejszenie kosztów przejazdów.

Czy wzięto pod uwagę, a jeśli tak, to dlaczego tego nie uwzględniono, konieczność zapewnienia odpowiedniej infrastruktury gwarantującej dużą przepustowość na trasie Ustka – Słupsk – Ustka, uwzględniającej dołączenie do nowej infrastruktury planowanego węzła przesiadkowego?

Czy zaplanowano odpowiednią liczbę mijanek na odcinku Słupsk – Szczecinek, które umożliwią sprawne prowadzenie ruchu kolejowego oraz przewóz ładunków z portu w Ustce w kierunku południowym?

Ze względu na szeroko omawiane wykluczenie komunikacyjne Pomorza Środkowego proszę o wnikliwe przeanalizowanie poruszonych kwestii. Rozbudowywana przez samorządy infrastruktura komunikacyjna nie spełni swojej roli, jeśli nie zostanie podparta mądrymi inwestycjami na szczeblu centralnym.

Kazimierz Kleina