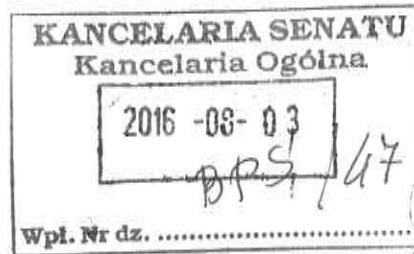




MINISTER  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

DTK.III.054.64.2016.GK.2

nk: 98522/16



Warszawa, 4 lipca 2016 r.

Pan Kazimierz Kleina  
Senator RP

*Szanowny Panie Senatorze,*

w nawiązaniu do oświadczenia złożonego podczas 20. Posiedzenia Senatu RP z 16 czerwca 2016 r. w sprawie wystąpienia Burmistrza Miasta Ustki dotyczącego rewitalizacji linii kolejowej nr 405 na odcinku Szczecinek – Słupsk – Ustka, uprzejmie informuję, że w przedmiotowej sprawie udzielona została odpowiedź Burmistrzowi Ustki zarówno ze strony Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa (pismo o sygn. DTK.III.051.15.2016.GK.2 z 16 czerwca br.), jak i ze strony PKP PLK SA (pismo o sygn. IBZ2b-0702-47/16 z 8.06.2016 r.). W załączeniu przekazuję kopie ww. pism.

*Z upoważnienia*

Z upoważnienia  
MINISTRA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

*Piotr Stomma*  
Podsekretarz Stanu

Załączniki:

- pismo do Burmistrza Ustki ze strony PKP PLK SA
- pismo do Burmistrza Ustki ze strony Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa

**MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

Warszawa, 16 czerwca 2016 r.

Departament Kolejnictwa

DTK.III.051.15.2016.GK.2

nk: 89207/16

**Pan Jacek Graczyk**  
Burmistrz Miasta Ustka

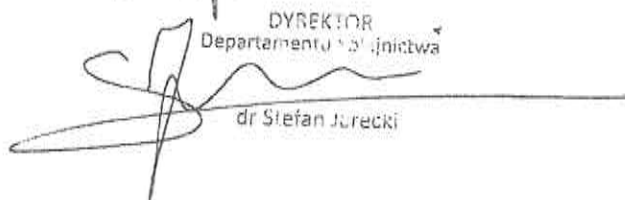
Szanowny Panie Burmistrzu!

w odpowiedzi na pismo IKIOŚ.7013.5.17.2016 z 12 maja 2016 r. w sprawie rewitalizacji linii kolejowej nr 405 na odcinku Szczecinek – Słupsk – Ustka, przedstawiam następujące wyjaśnienia.

W związku z udzieleniem odpowiedzi przez PKP PLK SA (pismem o sygn. IBZ2b-0702-47/16 z 8.06.2016 r.) w odniesieniu do zakresu rzeczowego przedmiotowej inwestycji, uzupełniam stanowisko Spółki o kwestie związane z możliwością kursowania pociągów typu Pendolino, Dart i Flirt na linii kolejowej nr 405 na odcinku Słupsk – Ustka.

Uprzejmie informuję, że składy serii ED250 (Pendolino), uruchamiane przez PKP Intercity SA pod nazwą Express InterCity Premium, zostały zakupione z wykorzystaniem pomocy regionalnej i mogą być użytkowane na trasach określonych w decyzji KE nr C(2013) 9117 z 18 grudnia 2013 roku. Decyzja ta nie przewiduje obsługi trasy Słupsk – Ustka. W związku z powyższym nie ma prawnej możliwości obsługi przedmiotowej relacji składami Pendolino.

Pociągi serii ED161 (Dart) i ED160 (Flirt) zostały zakupione z wykorzystaniem środków UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. W związku z tym przez okres 5 lat muszą one być wykorzystywane w ramach zamkniętego katalogu tras ujętych we wniosku o dofinansowanie i decyzji KE potwierdzającej wkład finansowy UE. Każdorazowe odstępstwo od założeń danego projektu wymaga zgody Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz akceptacji KE.

2 tygodni wcześniej,  
  
DYREKTOR  
Departamentu Kolejnictwa  
dr Stefan Jurecki

IBZ2b-0702-47/16

Warszawa, 08 czerwca 2016 r.

**Pan Jacek Graczyk**  
Burmistrz Miasta Ustka

*Szanowny Panie Burmistrzu*

W odpowiedzi na pismo nr IKiOŚ z dnia 12.05.2016 r. w sprawie projektu rewitalizacji linii kolejowej nr 405 na odcinku Szczecinek – Słupsk Biuro Zarządu Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przekazuje stosowne wyjaśnienia.

Na wstępie informujemy, że linia kolejowa nr 405 na odcinku granica województwa – Miastko – Słupsk – Ustka jest objęta projektem inwestycyjnym pn.: „Rewitalizacja regionalnej linii kolejowej 405 na odcinku Szczecinek – Słupsk – Ustka wraz z przebudową układu torowego na stacjach Słupsk i Ustka” planowanym do sfinansowania ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego. Jest to projekt o zasięgu regionalnym i ma na celu przywrócenie pierwotnych parametrów linii kolejowej o charakterze regionalnym.

W odniesieniu do kwestii możliwości elektryfikacji odcinka Szczecinek – Słupsk informujemy, że w zakończonym studium wykonalności analizowano wariant, w ramach którego planowano elektryfikację przedmiotowego odcinka. Analizy studyjne nie wykazały zasadności ekonomicznej dla tego typu prac. Przedmiotowa linia kolejowa nie posiada odpowiedniego potencjału, biorąc pod uwagę założenia przekazane podczas konsultacji społecznych do studium wykonalności. Według założeń uzyskanych podczas ww. konsultacji ruch dalekobieżny odbywałby się wyłącznie w sezonie letnim. Warto podkreślić, że na ww. linii praktycznie nie odbywa się ruch towarowy (zarówno na odcinku Ustka – Słupsk, jaki i Słupsk – Szczecinek), a ruch pociągów międzywojewódzkich odbywa się przez Koszalin.

W odniesieniu do kwestii budowy łącznicy do portu morskiego w Ustce podkreślamy, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie jest właścicielem infrastruktury portowej, zarówno kolejowej, jak i przeładunkowej w Ustce. Na terenie ww. portu znajdują się obecnie nieużywane bocznice kolejowe, których właścicielem jest port. Podkreślamy, że projektowana stacja w Ustce umożliwia połączenie bocznic z ww. portem za pomocą łącznicy. Należy jednak podkreślić,

że projekt rewitalizacji linii kolejowej nr 405 ma na celu przywrócenie stanu pierwotnego infrastruktury kolejowej z jej dostosowaniem do współczesnych standardów i wymogów obsługi pasażerów na odcinku Ustka – Słupsk. Budowa łącznicy od stacji Ustka do portu morskiego Ustka wraz z przeniesieniem rampy przeładunkowej nie znalazła uzasadnienia w przedmiotowym projekcie ze względu na wysokie koszty budowy takiej infrastruktury oraz zakres prac daleko wykraczający poza prace rewitalizacyjne.

Odnosząc się do problemu obsługi pociągów ED250 (potocznie: „Pendolino”) na stacji Ustka, informujemy, że obecny stan techniczny ww. stacji nie wyklucza kursowania pociągów obsługiwanych nowym taborem (m.in. serii ED250, ED160 i ED161). Wybrany wariant inwestycyjny, w zakresie rzeczowym przyjętym do realizacji, przewiduje rewitalizację dwóch peronów o długości umożliwiającej zatrzymanie składów dalekobieżnych. Peron nr 1 ma krawędzie o długościach 262 m. i 267 m., a peron nr 2 ma krawędzie o długościach 246 m. i 248 m. Warto zauważyć, że pociąg ED250 ma długość 192 m. Dodatkowe pragniemy nadmienić, że dotychczas nie otrzymaliśmy ze strony przewoźników wniosków o przydzielenie tras na pociągi obsługiwane takim taborem.

W odpowiedzi na kwestie budowy infrastruktury odcinka przedmiotowej linii kolejowej pozwalającej na prowadzenie ruchu wahadłowego w takcie co 30 minut informujemy, że w ramach przedmiotowej inwestycji planuje się odbudowę mijanki w Charnowie Słupskim, co umożliwi kursowanie pociągów nawet co 30 minut.

W odniesieniu do problemu koordynacji inwestycji na linii kolejowej nr 405 z miastem Ustka w zakresie budowy węzła przesiadkowego nadmieniamy, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie widzi przeciwwskazań do realizacji projektu budowy ww. węzła. Przedmiotowy projekt powinien zostać opracowany i wpleciony do projektu modernizacji stacji Ustka. Podkreślamy, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przekazała miastu Ustka dokumentację wytworzoną w ramach studium wykonalności przedstawiającą planowany do realizacji rzeczowy zakres prac na ww. stacji.

Zwracamy uwagę, że stroną właściwą do współpracy z władzami Ustki przy budowie węzła przesiadkowego jest PKP S.A., – właściciel nieruchomości, na której zlokalizowany jest budynek dworcowy jak i nieruchomości otaczających budynek.

W stosunku do kwestii budowy dodatkowych mijanek na jednotorowym odcinku Słupsk – Szczecinek informujemy, że na podstawie analiz wykonanych w ramach studium wykonalności planuje się odtworzenie następujących stacji i mijanek:

- Ustka;
- Charnowo Słupskie;
- Słonowice;
- Kępice;

- Kawcze;
- Biały Bór.

Mamy nadzieję, że powyższe wyjaśnienia okażą się wystarczające.

2 pozwolenia:

ZASTĘPCA DYREKTORA  
B. T. G.  
12.12.2016

Opracował:  
Paweł Greła