

UCHWAŁA NR IV/48/5/2014
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

z dnia 10 marca 2014 r.

**w sprawie przyjęcia apelu dotyczącego Międzynarodowego Centrum Logistycznego
w Sławkowie**

Na podstawie art. 18 pkt 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz. U. z 2013 roku, poz. 596 z późn. zm.) w związku z § 18 a ust. 2 pkt 3 Statutu Województwa Śląskiego (Dz. Urz. Woj. Śl. Nr 26 z 2001 roku, poz. 657 z późn. zm.)

Sejmik Województwa Śląskiego
uchwała:

§ 1. Przyjmuje się apel dotyczący Międzynarodowego Centrum Logistycznego w Sławkowie, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Uchwałę przekazuje się Prezesowi Rady Ministrów.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Śląskiego.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Sejmiku
Województwa Śląskiego

Andrzej Gościński

**Apel Sejmiku Województwa Śląskiego
dotyczący Międzynarodowego Centrum Logistycznego w Sławkowie**

W Sławkowie, położonym na obrzeżach Metropolii Górnośląskiej, od szeregu lat realizowana jest inwestycja Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal Sławków. Największym atutem Euroterminala jest jego usytuowanie na końcu najdalej na zachód wysuniętego odcinka tzw. szerokiego toru, jakim jest Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS). Tymczasem plany rozbudowy transeuropejskich korytarzy transportowych nie obejmują linii LHS. Sytuacja komplikuje się jeszcze bardziej ze względu na plany Federacji Rosyjskiej przedłużenia szerokiego toru do Wiednia, z ominięciem Polski. Projekt budowy linii szerokotorowej do Wiednia stwarza zagrożenie związane z omijaniem polskich korytarzy tranzytowych na kierunku wschód-zachód oraz północ-południe. Podmiotami negatywnie dotkniętymi intensywnie rozwijanym projektem będą nie tylko Euroterminal Sławków, ale również terminale przeładunkowe na granicy polsko-białoruskiej i polsko-ukraińskiej oraz cały region Województwa Śląskiego. Uruchomienie nowej linii szerokotorowej doprowadzi do znaczącego pogorszenia konkurencyjności naszego regionu oraz do przesunięcia wektorów logistycznych poza granice Polski. Jednocześnie nowy układ logistyczny spowoduje, że tani węgiel rosyjski będzie sprzedawany tuż za naszą granicą. Możemy stracić rynki Czech (25% eksportu), Słowacji, Austrii i zagrożony może być eksport do Niemiec (50% całego eksportu).

LHS nie może spełnić swojej podstawowej funkcji jako znaczącego korytarza transportowego również z powodu bardzo ograniczonej i zdecydowanie niewystarczającej przepustowości. Aktualnie wynosi ona ok. 10 pociągów/dobę, z czego połowa wykorzystywana jest na transport rudy żelaza.

Celem ograniczenia negatywnych skutków wynikających z powstałych zagrożeń potrzeba istotnych zmian polityki transportowej, które powinny doprowadzić przede wszystkim do zwiększenia przepustowości polskiego odcinka linii szerokotorowej. Zwiększenie przewozów będzie miało również istotne znaczenie w kontekście integracji Ukrainy z Unią Europejską. Będzie to także ważnym sygnałem politycznym dla tego procesu. Zwiększenie przepustowości LHS i poprawa dostępności do samego Euroterminala z pewnością przyczynią się do ograniczenia zagrożeń, jakie stwarza uruchomienie konkurencyjnej linii szerokotorowej.

W dniu 29 listopada 2010 roku w Sławkowie, podczas oficjalnej uroczystości podpisania dokumentów o przystąpieniu podmiotów z grupy PKP do spółki „EUROTERMINAL Sławków” Sp. z o.o., ówczesny Minister Infrastruktury RP poinformował o planowanej realizacji inwestycji polegającej na budowie drugiego toru. Do chwili obecnej brak jest informacji o realizacji deklarowanych prac.

W tym kontekście Sejmik Województwa Śląskiego apeluje o:

- **zwiększenie przepustowości LHS z obecnych 10 pociągów/dobę do ok. 40 pociągów,**
- **dotatkowe wsparcie z funduszy europejskich w ramach nowego okresu budżetowego UE na lata 2014-2020 dla integralnego elementu systemu transportowego, jakim jest budowa łącznika drogi S1 z DK 94 łączącej Euroterminal z siecią drogową całego regionu.**

W przypadku braku takich pilnych do przeprowadzenia działań, zarówno rynek Województwa Śląskiego, jak i cały rynek polski mogą zostać zmarginalizowane jako partnerzy międzynarodowej wymiany handlowej przy użyciu transportu kolejowego, co nie tylko będzie miało wydzźwięk polityczny, ale może mieć także wyjątkowo negatywny skutek gospodarczy.