



**BUDOWA ŁĄCZNIKA DROGOWEGO  
DLA ZESPOŁU TERMINALI PRZEŁADUNKOWYCH  
LINII HUTNICZEJ SZEROKOTOROWEJ  
i EUROTERMINAŁA w SŁAWKOWIE  
Z DROGĄ KRAJOWĄ DK94 w SŁAWKOWIE**

**Rafał Adamczyk  
Burmistrz Sławkowa**

**Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego  
Katowice, 2 października 2020**

# Cel prezentacji

Celem prezentacji jest uzasadnienie **budowy łącznika drogowego między Euroterminalem w Sławkowie a drogą krajową nr DK94 w Sławkowie** dla usprawnienia ruchu towarowego obsługującego Zespół Terminali Przeładunkowych Linii Hutniczej Szerokotorowej w Sławkowie oraz likwidacji uciążliwości dla społeczności lokalnej Sławkowa oraz Dąbrowy Górniczej, wynikających z obciążeń lokalnego układu drogowego wzmożonym ruchem samochodów ciężarowych.

**Projekt ten należy uznać za strategiczny dla efektywnego wykorzystania szans rozwojowych dla województwa śląskiego i kraju wynikających z wpisania Euroterminala oraz stacji PKP LHS w Sławkowie w korytarz transportowy Nowego Jedwabnego Szlaku łączącego Europę z Chinami w ramach inicjatywy chińskiej One Belt, One Road.**

One Belt, One Road - Jeden pas, jedna droga to współczesna inicjatywa władz Chińskiej Republiki Ludowej mająca na celu reaktywację Jedwabnego Szlaku. Została przedstawiona jako strategiczny projekt ekonomiczny i inicjatywa polityczna w 2013 roku.

# Cel prezentacji

Realizacja tych planów to wielka szansa na gospodarczy rozwój całego regionu i województwa śląskiego. Pełne wykorzystanie możliwości, jakie niosą te korytarze transportowe, jest ściśle związane z koniecznością zapewnienia sprawnej i nowoczesnej infrastruktury drogowej łączącej Zespół Terminali Przeładunkowych LHS w Sławkowie z systemem dróg krajowych.

Obecnie ciężki transport kołowy do stacji Sławków Południowy PKP LHS i do Euroterminala przemieszcza się wąskimi, lokalnymi drogami, w strefie zabudowy mieszkaniowej. Wpływa to nie tylko na bardzo szybkie zużycie techniczne aktualnych dróg i obniżanie ich standardu, ale wzbudza także rosnący opór mieszkańców, ponoszących coraz większe koszty utrudnień wynikających ze wzmożonego ruchu towarowego oraz zmniejszonego bezpieczeństwa. Brak rozwiązań w tym zakresie może spowodować w najbliższych latach nie tylko zaprzepaszczenie szansy rozwojowej związanej z Zespołem Terminali Przeładunkowych LHS w Sławkowie, ale także może wpłynąć na pojawienie się utrudnień dla prowadzonej już działalności transportowej, **w zasadniczej części również przez spółki Skarbu Państwa.**

# Stan obecny

Obecnie dojazd do zespołu terminali przeładunkowych LHS w Sławkowie, w tym do stacji Sławków Południowy PKP LHS i Euroterminala odbywa się za pośrednictwem 2 ciągów komunikacyjnych przez Sławków i Strzemieszyce Wielkie – jednej z dzielnic Dąbrowy Górniczej. Aktualnie drogami tymi, w bezpośrednim sąsiedztwie gęstej zabudowy mieszkaniowej, według przeprowadzonych badań porusza się ponad 1 tys. samochodów ciężarowych na dobę.

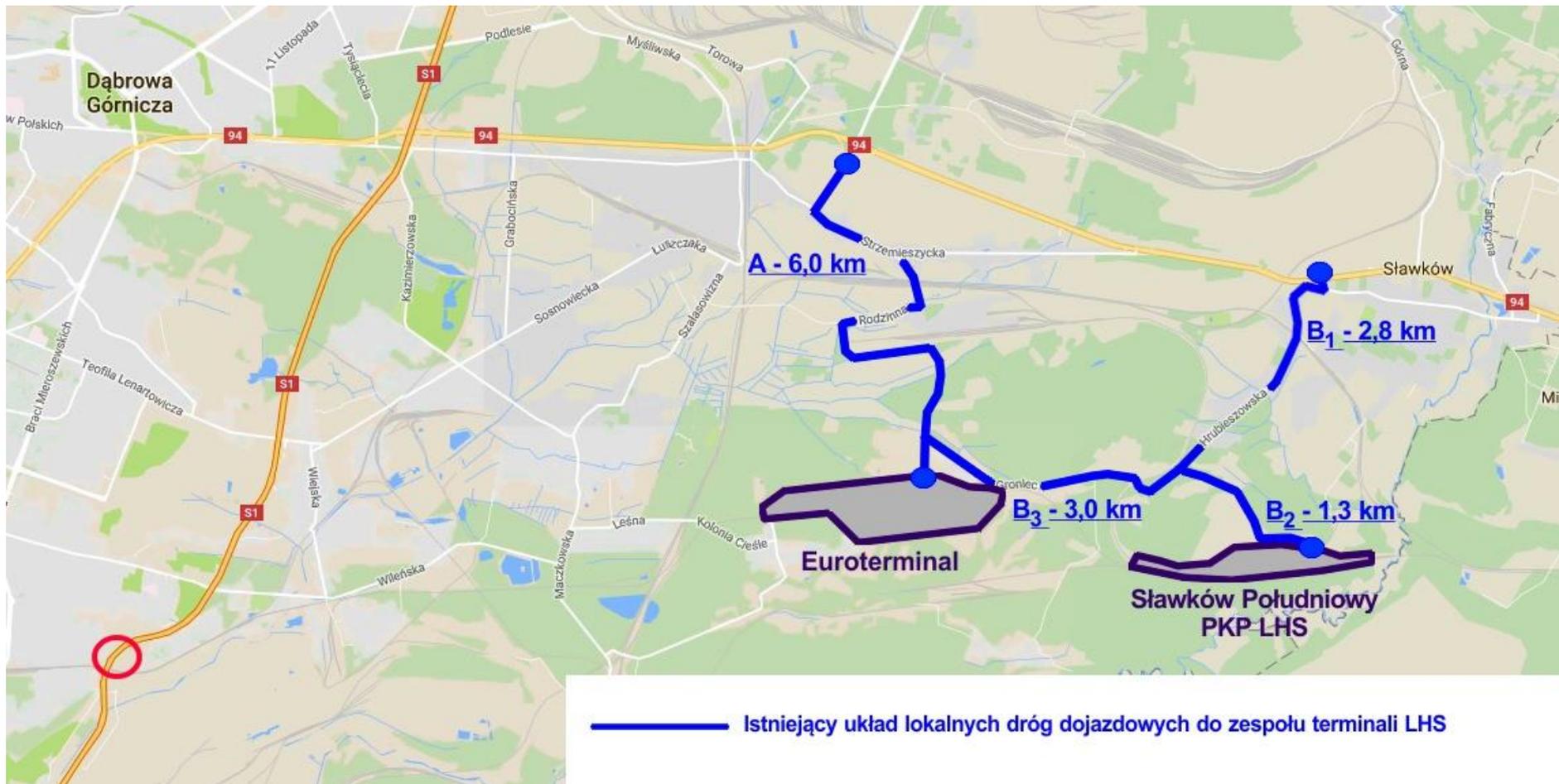
## 1. Stacja SŁAWKÓW POŁUDNIOWY PKP LHS – DK 94 w Sławkowie

Ten ciąg komunikacyjny, o długości 4,1 km, przebiega od skrzyżowania DK94 z ul. Wrocławską w Sławkowie przez ulice: Wrocławska, Kołdaczka, Hrubieszowska i Szerokotorowa.

## 2. EUROTERMINAL w Sławkowie - DK 94 w Dąbrowie Górniczej Strzemieszyce Wielkie

Ten ciąg komunikacyjny, o długości 6,0 km, przebiega od Euroterminala w Sławkowie przez ulicę Groniec do węzła drogi nr 790 z DK 94 poprzez ulice Rodzinna i Strzemieszycka w Dąbrowie Górniczej.

# Aktualny system drogowych połączeń ZTP LHS w Sławkowie z drogami krajowymi



# Stan obecny - fotoprezentacja



Stacja Sławków Południowy PKP LHS

Droga Krajowa Nr 94



# Stan obecny - fotoprezentacja

## Euroterminal w Sławkowie



# Stan obecny - fotoprezentacja



Ulica Hrubieszowska w Sławkowie

# Stan obecny - fotoprezentacja



**Protest mieszkańców Sławkowa wobec ruchu TIR w związku z brakiem budowy łącznika do terminali  
2020.06.08 - ulica Hrubieszowska**

# Stan obecny

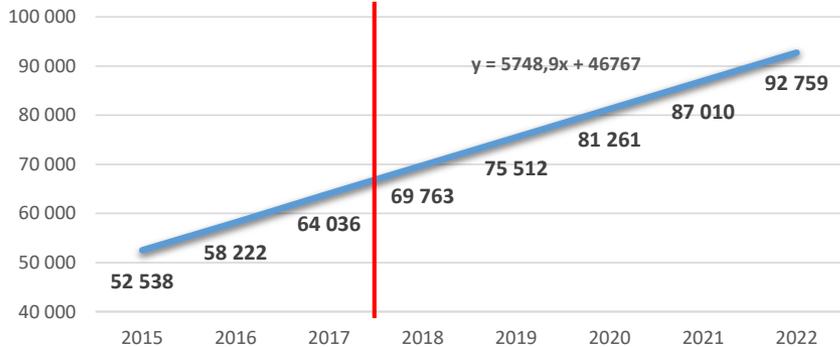
Badanie natężenia ruchu przeprowadzone w 2017 roku przez Urząd Miasta Sławków na obu drogach dojazdowych do Zespołu Terminali Przeładunkowych LHS (przez Sławków i Dąbrowę Górniczą Strzemieszycę) wykazało łączne obciążenie dróg lokalnych samochodami ciężarowymi w wysokości **994 pojazdów typu TIR na dobę**.

Od 2017 roku do 2020 roku obserwuje się kolejne wzrosty obciążeń samochodami ciężarowymi. Biorąc pod uwagę bieżące informacje z terminali można szacować ten przyrost na **30-40%** co potwierdzałyby prognozy wykonane w 2017 roku na podstawie danych PKP LHS i Euroterminala. Na podstawie bieżących obserwacji rynkowych przewiduje się utrzymanie tej tendencji wzrostowej w przewozach przez Sławków.

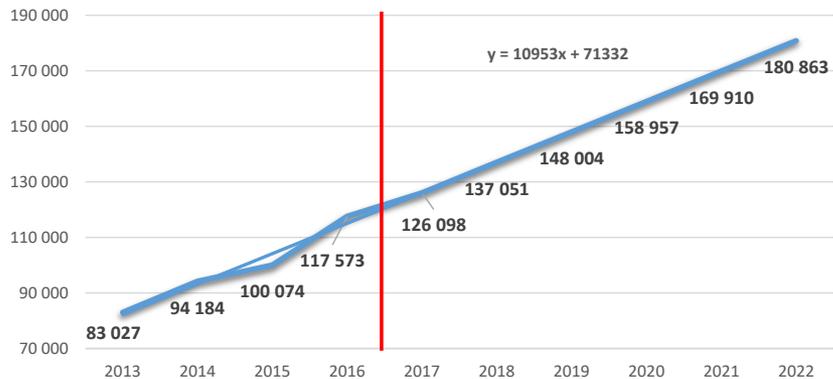
*Na podstawie „Raportu z wynikami badań natężenia ruchu drogowego dla Miasta Sławkowa w 2017 roku na drogach powiatowych łączących Zespół Terminali Przeładunkowych Linii Hutniczej Szerokotorowej z Drogą Krajową nr 94 oraz prognozą zmian natężenia ruchu drogowego na lata 2018 – 2022”, UM SŁAWKÓW, 2017*

# Stan obecny i prognozowany

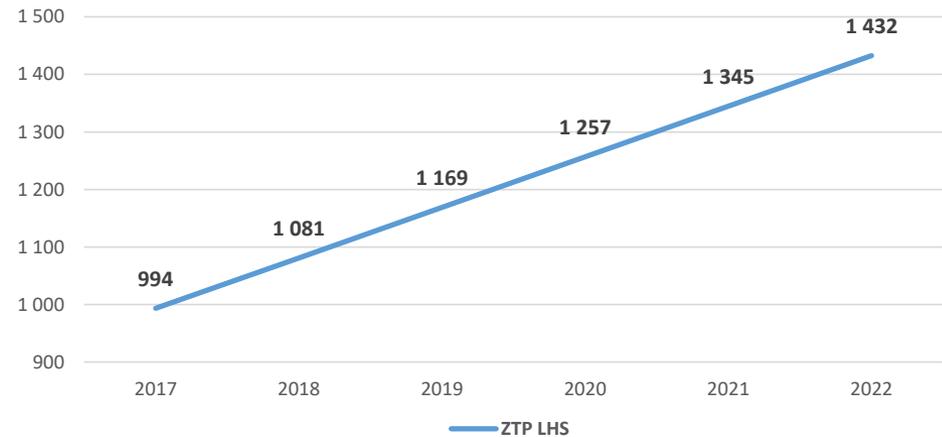
Liczba samochodów ciężarowych obsługiwanych bezpośrednio przez stację Sławków Południowy PKP LHS



Liczba kontenerów (TEU) przeładowywanych przez Euroterminal Sławków



Prognoza z 2017 roku ilości samochodów ciężarowych obsługujących na 1 dobę oba terminale ZTP LHS do 2022 roku



Na podstawie „Raportu z wynikami badań natężenia ruchu drogowego dla Miasta Sławkowa w 2017 roku na drogach powiatowych łączących Zespół Terminali Przeładunkowych Linii Hutniczej Szerokotorowej z Drogą Krajową nr 94 oraz prognozą zmian natężenia ruchu drogowego na lata 2018 – 2022”  
UM SŁAWKÓW, 2017

# Perspektywy: LHS na nowych szlakach

1. Obecnie główny strumień transportu odbywa się standardową wersją Jedwabnego Szlaku czyli z wykorzystaniem Kolei Transsyberyjskiej z Chin przez Rosję i Białoruś do Europy.
2. Od 2014 roku PKP LHS ze swoimi wschodnimi partnerami rozwija alternatywną drogę południową, biegnącą do Polski z Chin przez Kazachstan, Azerbejdżan, Gruzję i Ukrainę, z pominięciem Rosji (Międzynarodowa Transkaspijska Trasa Transportowa – TMTM).
3. Ponadto od kilku lat w PKP LHS trwają prace nad uruchomieniem nowego kolejowego korytarza transportowego „Południe – Zachód – Południe”, który ma połączyć Polskę z Iranem, a docelowo z Indiami przez Ukrainę, Gruzję i Azerbejdżan.
4. PKP LHS przygotowuje się intensywnie do wykorzystania szansy, jaką niesie ze sobą powstanie nowych szlaków. **Wartość planowanych inwestycji spółki w latach 2016 – 2025 to miliard złotych.** Ich głównym celem jest planowana elektryfikacja, a co za tym idzie obniżenie kosztów operacyjnych, zwiększenie przepustowości linii nr 65 i rozwój możliwości przeładunkowych na stacjach, a w konsekwencji wzrost liczby przewozów.

# Perspektywy: LHS na nowych szlakach



## Międzynarodowa Transkaspijska Trasa Transportowa TMTM

(źródło PKP LHS)



## Transportowy Korytarz Południe – Zachód – Południe

(źródło PKP LHS)

# Perspektywy: LHS na nowych szlakach

W ostatnich kilku latach w ramach Zespołu Terminali Przeładunkowych LHS w Sławkowie już obserwuje się bardzo dynamiczny przyrost przewozu ładunków.

Tylko w 2016 roku nastąpił wzrost liczby kontenerów przewiezionych przez PKP LHS w stosunku do 2015 roku o **52%**.

**Na początku 2020 roku PKP LHS uruchomiło połączenie z Chinami.**

**W styczniu 2020 roku do Sławkowa przyjechał pierwszy pociąg z Chin, a do tej pory, do Sławkowa przybyło 19 takich składów.**

To pokazuje, że przewóz towarów na linii Europa – Województwo Śląskie – Chiny, poprzez infrastrukturę kolejową LHS w Sławkowie, po okresie planowania wszedł **w fazę realizacji.**

Uruchomienie nowych połączeń z Chinami spowoduje przyspieszenie tej dynamiki wzrostów.

# Perspektywy: PKP LHS na nowych szlakach



Uroczyste przyjęcie pierwszego pociągu kontenerowego  
relacji Xi'an (Chiny) - Sławków (Polska)  
2020.01.07  
Euroterminal w Sławkowie

Katowice, 2 października 2020  
Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego

# Problem do rozwiązania

Szansa rozwojowa leżąca w geostrategicznym położeniu Zespołu Terminali Przeładunkowych PKP LHS w Sławkowie dla Województwa Śląskiego i południowej części Polski może nie zostać wykorzystana w związku z **brakiem efektywnego i płynnego połączenia drogowego terminali LHS z układem dróg krajowych.**

Wzrost masy towaru przeładowanego na terminalach w Sławkowie powoduje dalsze korkowanie się dróg dojazdowych i przyśpieszenie ich eksploatacji co w perspektywie kilku lat może doprowadzić do uniemożliwienia przewozów tymi drogami.

Rosnące od kilku lat natężenie ruchu towarowego drogami lokalnymi powoduje bardzo istotne uciążliwości i zagrożenia dla mieszkańców a brak realnych perspektyw na rozwiązanie tego problemu w ostatnim czasie doprowadził do ostrzegawczych protestów społecznych, które już w najbliższej przyszłości mogą się rozwinąć.

# Propozycje działania

Od wielu lat mówi się o konieczności budowy odpowiednich połączeń drogowych Zespołu Terminali Przeładunkowych LHS w Sławkowie z siecią dróg krajowych.

Zadanie pn.: **„Wsparcie multimodalnego europejskiego obszaru transportu poprzez budowę łącznika S1 – DK94 w celu połączenia terenów inwestycyjnych Zagłębia Dąbrowskiego z Euroterminalem w Sławkowie”** jest wpisane w regionalne programy rozwojowe.

Zgodnie z obowiązującym **„Planem zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego 2020+”** wnioskowana inwestycja ma mieć charakter drogi wojewódzkiej i na terenie Sławkowa jej gestorem ma być **Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach**.



# Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+

załącznik do uchwały nr V / 26 / 2 / 2016  
Sejmiku Województwa Śląskiego  
z dnia 29 sierpnia 2016 r.

Tabela 8. Inwestycje celu publicznego postulowane przez samorząd województwa, ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejmik Województwa Śląskiego.

Lp.	Cel Nr	Inwestycja	Nazwa wg dokumentu źródłowego	Dokument źródłowy	Lokalizacja	Gestor
13.	Cel 4	Połączenie terenów inwestycyjnych Zagłębia Dąbrowskiego z Euroterminalem w Sławkowie	Wsparcie multimodalnego europejskiego obszaru transportu poprzez budowę łącznika S1 – DK94 w celu połączenia terenów inwestycyjnych Zagłębia Dąbrowskiego z Euroterminalem w Sławkowie (droga wojewódzka).	KTWSl.(w), SRSTWSl.	Sosnowiec, Sławków	Sosnowiec/ Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach

# Propozycje działania

Cały układ drogowy konieczny do budowy o długości 15 km może zostać podzielony na dwa podstawowe etapy realizacyjne ze względu na wysokie koszty całej inwestycji:

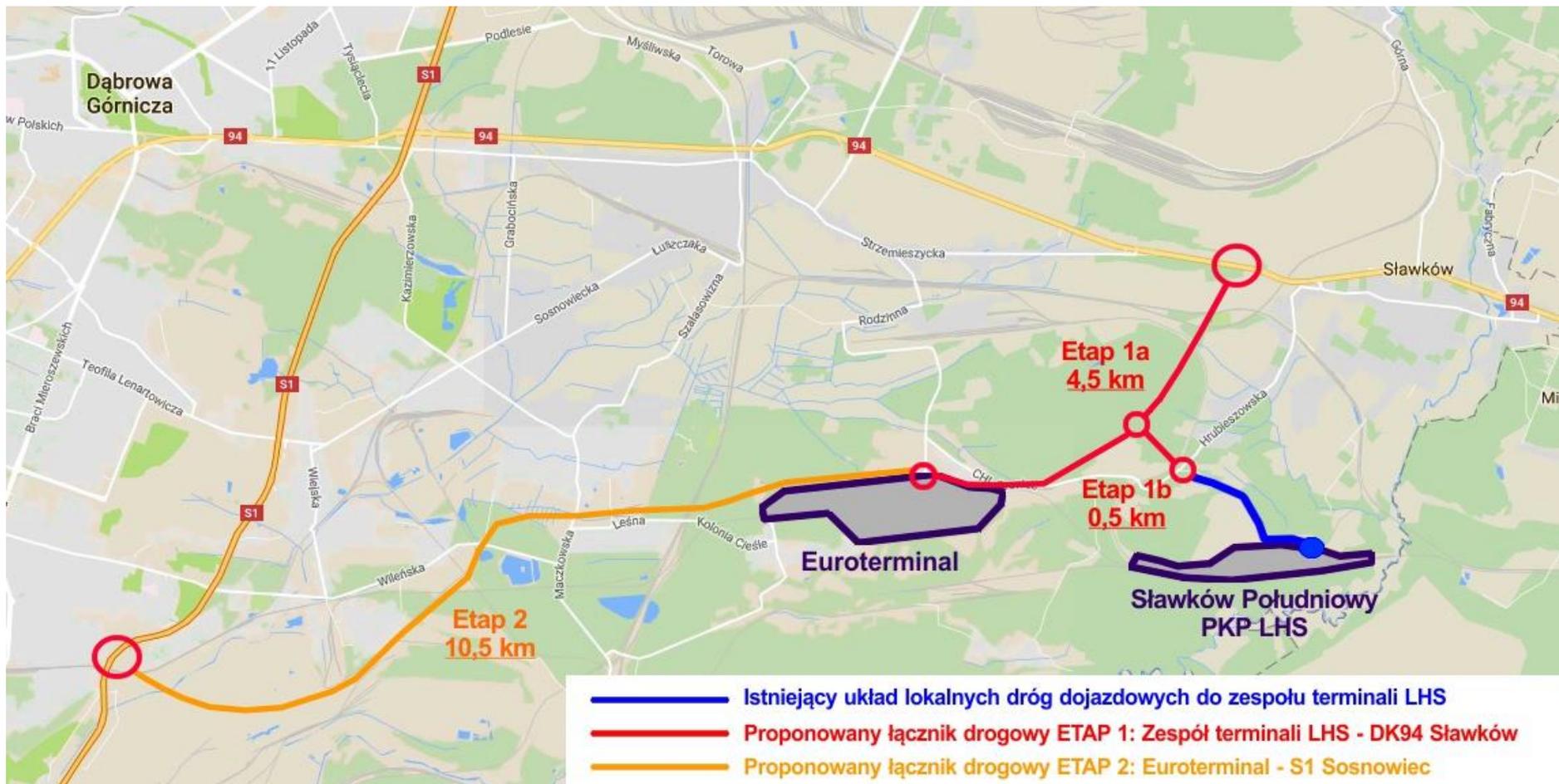
**Etap I)** przez Sławków od DK94 do Euroterminala z zapewnieniem dojazdu do ul. Szerokotorowej dla stacji PKP LHS Sławków Południowy to 5 km i 4 wiadukty.

**Etap II)** od Euroterminala do S1 w Sosnowcu to 10,5 km i kilkanaście obiektów inżynierskich.

W ostatnich latach promowana była szczególnie budowa etapu II od Euroterminala do S1, ale ze względu na dwukrotnie wyższy koszt **bardziej uzasadniona** jest realizacja **w pierwszej kolejności etapu I czyli łącznika drogowego przez Sławków od DK94 do Euroterminala z zapewnieniem dojazdu do ul. Szerokotorowej dla stacji PKP LHS Sławków Południowy.**

Ponadto łącznik w tym wariantcie rozwiązałby problem bezpośredniego skomunikowania z drogą krajową nie tylko samego Euroterminala, **ale także stacji Sławków PKP LHS.**

# Planowany system drogowych połączeń ZTP LHS w Sławkowie z drogami krajowymi

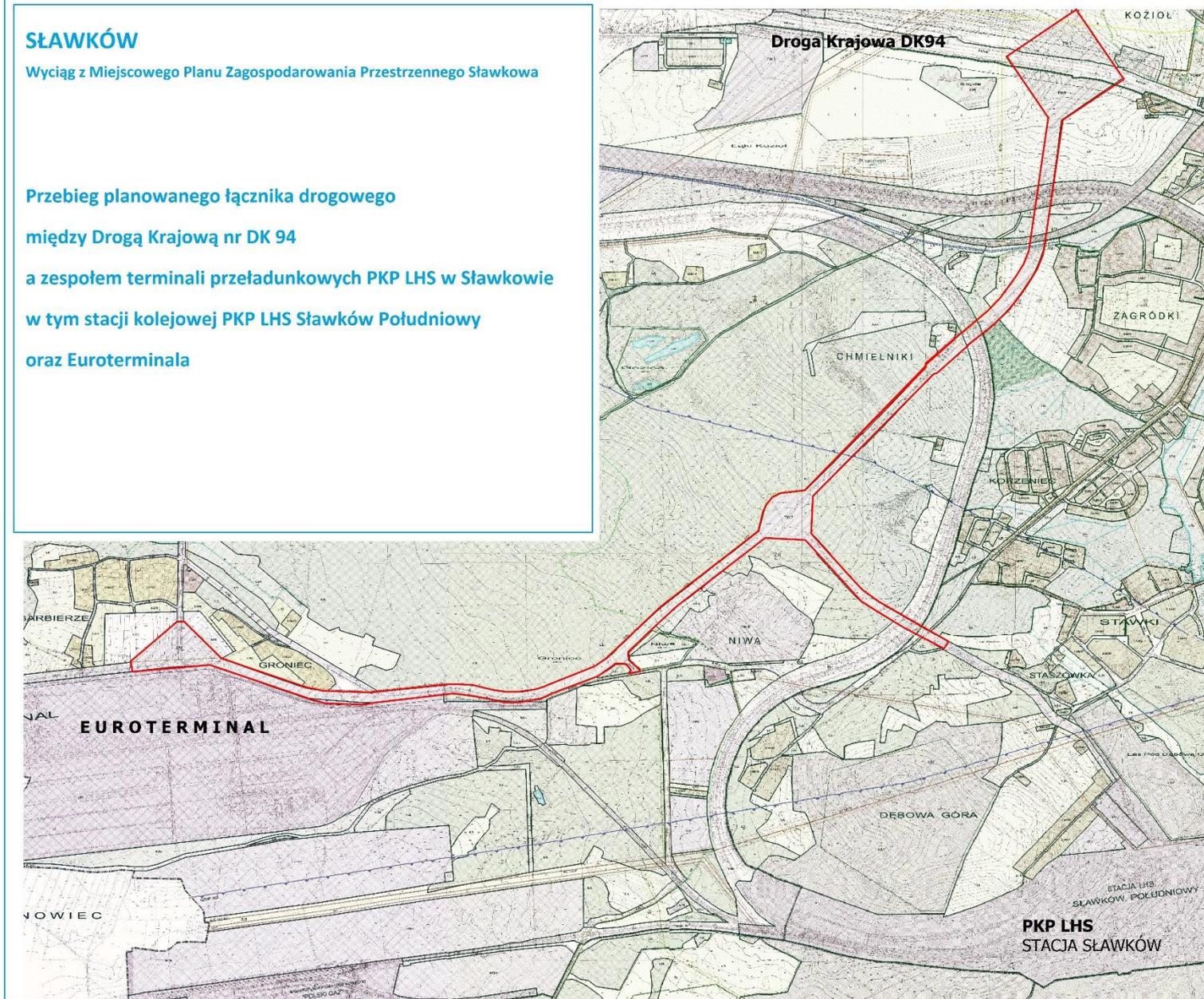


# Etap I

## SŁAWKÓW

Wyciąg z Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Sławkowa

Przebieg planowanego łącznika drogowego  
między Drogą Krajową nr DK 94  
a zespołem terminali przeladunkowych PKP LHS w Sławkowie  
w tym stacji kolejowej PKP LHS Sławków Południowy  
oraz Euroterminala



# Etap I



**Wizualizacja węzła na DK94 w Sławkówie** z łącznikiem drogowym do zespołu terminali przeładunkowych LHS w Sławkówie na podstawie dokumentacji projektowej dla budowy połączenia terminalu w Sławkówie z drogą krajową nr 94 w Sławkówie oraz z drogą krajową nr 1 w Sosnowcu.

*Mosty Katowice sp. z o.o. dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Katowice, 2013*

# Koszt inwestycji i proponowane źródło finansowania

Szacunkowy koszt budowy **Etapu I)** zadania pn.: „**Wsparcie multimodalnego europejskiego obszaru transportu poprzez budowę łącznika S1 – DK94 w celu połączenia terenów inwestycyjnych Zagłębia Dąbrowskiego z Euroterminalem w Sławkowie**” czyli łącznika drogowego przez Sławków od DK94 do Euroterminala z zapewnieniem dojazdu do ul. Szerokotorowej dla stacji PKP LHS Sławków to ok.: **180 mln złotych**.

Powstanie łącznika Euroterminala z DK94 w Sławkowie to szansa, by potencjał gospodarczy Zespołu Terminali Przeładunkowych PKP LHS wykorzystać dla rozwoju województwa śląskiego i kraju. Inwestycja ta będzie w doskonały sposób realizować dwa podstawowe cele **Krajowego Planu Odbudowy** tj. wzmocnienie odporności społecznej i gospodarczej oraz budowę potencjału polskiej gospodarki na przyszłość.

Dlatego proponujemy zapisanie tej inwestycji w **Krajowym Planie Odbudowy**, będącym częścią nowej perspektywy finansowej UE na lata 2021-2027, w ramach projektów kluczowych w module „**Modernizacja sieci dróg wojewódzkich w regionie**”.

# Dodatkowe źródło finansowania inwestycji

Finansowy wkład własny województwa śląskiego do wnioskowanego projektu inwestycyjnego może być potencjalnie zapewniony w przyszłości w ramach **Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg**. Fundusz ten jest planowany do wprowadzenia w ramach obecnego **Projektu ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych oraz niektórych innych ustaw**.

Wśród planowanych zmian w ustawie z dnia 23.10.2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych z punktu widzenia wnioskowanej inwestycji zakłada się między innymi takie zmiany jak:

1. Wprowadzenie definicji „obwodnicy” i „zadania obwodnicowego” jako nowego zadania, które może być dofinansowane z Funduszu. **W ramach tych zadań przewiduje się budowę obwodnic m. in. w ciągu dróg wojewódzkich, na których odbywa się ruch tranzytowy.**
2. Zapewnienie środków finansowych w Funduszu na nowe zadania w kwocie 3 mld złotych.

Planowany termin przyjęcia projektu ustawy przez Radę Ministrów: **IV kwartał 2020 r.**

**Serdecznie dziękuję za uwagę!**