

UCHWAŁA NR XIX /330 /12
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO
z dnia 27 lutego 2012r.

w sprawie: utworzenia i przystąpienia przez Województwo Wielkopolskie do stowarzyszenia pod nazwą: „Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk”

Na podstawie art. 18 pkt. 18 w związku z art. 8b ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa (Dz. U. z 2001r. Nr 142, poz. 1590, z późn. zm.), Sejmik Województwa Wielkopolskiego uchwała, co następuje:

§1.

Województwo Wielkopolskie wyraża wolę utworzenia i przystąpienia do stowarzyszenia pod nazwą: „Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk”.

§2.

Projekt Statutu Stowarzyszenia stanowi załącznik do niniejszej Uchwały.

§3.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Wielkopolskiego.

§4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

UZASADNIENIE

do

Uchwały Nr XIX/ 330 / 12

Sejmiku Województwa Wielkopolskiego

z dnia 27 lutego 2012r.

w sprawie: utworzenia i przystąpienia przez Województwo Wielkopolskie do stowarzyszenia pod nazwą: „Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk”.

Polska zajmuje istotne miejsce w układzie międzynarodowych sieci korytarzy transportowych (korytarze sieci TEN-T nr I, II, III, VI biegną przez terytorium Polski). Sieć TEN-T to Transeuropejskie Korytarze Transportowe i sieć uzupełniająca, przy czym w tym przypadku pod pojęciem „korytarza” rozumiemy ciąg infrastruktury transportowej o znaczeniu międzynarodowym.

W „Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego na lata 2007 – 2020” czytamy m.in. co następuje:

Podstawowym wyzwaniem dla Wielkopolski jest włączenie jej w europejską przestrzeń transportową. Dużym osiągnięciem jest kontynuowana budowa autostrady A2 oraz modernizacja linii kolejowej E20. Już za kilka lat problemy techniczne związane z tranzytem na linii Berlin – Warszawa zostaną rozwiązane. Należy jednak pamiętać, iż pełne korzystanie z położenia na tej trasie nie nastąpi wraz z zakończeniem budowy odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej. Bez infrastruktury towarzyszącej region nasz pozostanie regionem tranzytowym. Dlatego ważne jest przygotowanie odpowiednich terenów pod inwestycje i wyposażenie ich w odpowiednią infrastrukturę. Ważne są także takie obiekty, jak centra logistyczne oraz infrastruktura transportu multimodalnego. Czynnikiem ograniczającym korzyści wynikające z włączenia gospodarki Wielkopolski w europejską przestrzeń jest zły stan powiązań komunikacyjnych wewnątrz regionu, w tym szczególnie znaczenie mają powiązania na linii północ – południe.

Od 2005r. na terenie Województwa Wielkopolskiego miały miejsce istotne zamiany w zakresie budowy nowoczesnej infrastruktury transportowej.

Zmodernizowano w dużej części międzynarodową linię kolejową E-20 od granicy polsko-niemieckiej (Frankfurt n. Odrą / Kunowice – Poznań – Warszawa) do Warszawy przystosowując ją do prędkości 160 km/h, łącznie z kompleksową modernizacją Poznańskiego Węzła Komunikacyjnego.

W dniu 1 grudnia ubr. oddany został do użytku ostatni zachodni 106 km odcinek autostrady A-2 Nowy Tomyśl – Świecko przez co Województwo Wielkopolskie uzyskało bezpośredni dostęp do europejskiej sieci autostrad a to skutkuje zwiększeniem stopnia atrakcyjności inwestycyjnej regionu.

Trwa intensywna rozbudowa portu lotniczego Poznań – Ławica wraz z infrastrukturą lotniskową.

W Poznaniu mają swoją siedzibę trzy czołowe w Polsce placówki naukowo-badawcze związane z transportem i logistyką: Instytut Logistyki i Magazynowania, Wyższa Szkoła Logistyki oraz Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”.

W aglomeracji poznańskiej znajdują się dwa najnowocześniejsze w kraju centra intermodalne: CLIP – Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań, które m.in. od stycznia br. posiada połączenie kolejowe Rotterdam – Swarzędz – Rotterdam obsługiwane przez pociągi wyposażone w wagony do przewozów kontenerów i nacze intermodalnych.

Pod koniec września ubr. został otwarty nowy hub- terminal POLZUG Intermodal Polska Sp. z o.o. / Polzug Terminal Gądkki w Gądkach.

Jest jednym z najnowocześniejszych terminali tego rodzaju w Polsce, umożliwiającym zaferowanie pełnego zakresu usług związanych z transportem intermodalnym.

Przez Województwo Wielkopolskie przebiega II Paneuropejski Korytarz Transportowy Berlin – Poznań – Warszawa – Brześć – Mińsk – Smoleńsk – Moskwa – Niżnyj Nowgorod będący elementem składowym sieci transportowej TEN-T.

VI Paneuropejski Korytarz Transportowy Gdańsk/ Gdynia – Katowice – Ostrava – Brno – Wiedeń - / Katowice – Żilina – Bratysława – Wiedeń – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Wenecja – Bolonia – Ravenna.

Koncepcja stowarzyszenia wychodzi naprzeciw konieczności lepszej reprezentacji interesów samorządów wojewódzkich, których lokalizacja znajduje się w strefie wpływów korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce. Chociaż tempo tworzenia korytarza uzależnione jest od planów rządowych budowy autostrady A-1 i modernizacji linii kolejowych E-65 i CE-65 to województwa samorządowe odpowiedzialne są za tworzenie warunków gospodarczych sprzyjających jego rozwojowi gospodarczemu. W Polsce funkcjonuje już kilka stowarzyszeń grupujących jednostki samorządowe szczebla gminnego, zaangażowane na rzecz połączeń transportowych Północ-Południe. Brakuje natomiast płaszczyzny dla współpracy województw samorządowych. Największą inicjatywę w kierunku zacieśnienia współpracy wykazuje województwo pomorskie, co jest konsekwencją jego nadmorskiego położenia i dysponowania infrastrukturą węzłową dwóch dużych portów morskich.

Pierwszym krokiem w kierunku zacieśnienia współpracy było podpisanie listu intencyjnego w dniu 23 czerwca 2010 roku w Gdyni przez marszałków siedmiu województw, w wyniku którego powołano grupę roboczą złożoną z samorządów województw: pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego, łódzkiego, wielkopolskiego i śląskiego. W toku współpracy pojawiła się jednak konieczność ściślejzego określenia statusu dla dalszego porozumienia, umożliwienia efektywnej reprezentacji interesów regionów na forum krajowym i międzynarodowym czy w końcu umożliwienia uczestnictwa wszystkich województw w projektach UE jako jeden podmiot. Powołanie stowarzyszenia przyczyni się także do ustanowienia klarownych zasad rozliczeń finansowych dla zadań wspólnych realizowanych przez wszystkie polskie województwa korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk. Wielkość pierwszej składki członkowskiej przypadającej na jedno województwo zostanie ustalona na zebraniu założycielskim stowarzyszenia. Zakłada się, że będzie ona zawarta w przedziale od 10 do 20 tys. PLN. Kolejne składki zgodnie ze statutem określane będą corocznie przez Walne Zebranie Stowarzyszenia.

Z tych też względów podjęcie niniejszej uchwały jest zasadne.