

STANOWISKO
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
z dnia 21 marca 2022 r.

w sprawie **nadania Bydgoszczy statusu węzła drogowo-kolejowego sieci bazowej TEN-T**
w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk

Mając na uwadze propozycję Komisji Europejskiej (COM(2021) 812 z dnia 14 grudnia 2021 roku oraz rozpoczynające się w Parlamencie Europejskim prace nad rewizją Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 1315/2013, Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego popiera stanowisko w sprawie nadania Bydgoszczy statusu węzła drogowo-kolejowego sieci bazowej TEN-T w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Otrzymują:

1. Posłowie do Parlamentu Europejskiego
2. Stowarzyszenie Nowy Bursztynowy Szlak

UZASADNIENIE

Zgodnie z zasadami ogólnymi zawartymi w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. *sieć bazowa TEN-T powinna stanowić podstawę rozwoju zrównoważonej multimodalnej sieci transportowej i stymulować rozwój całej sieci kompleksowej*, a przy przeprowadzaniu przeglądu wdrożenia sieci bazowej do 2023 r. Komisja *powinna wziąć pod uwagę krajowe plany wdrożenia i przyszłe rozszerzenia*. Ponadto w sekcji 6 tego dokumentu wskazuje się za wymóg dla infrastruktury transportu intermodalnego, w przypadku ładunków niemasywnych, roczne przeładunki na poziomie 800 tysięcy ton.

W dokumencie pt. *Analiza wariantów rozwojowych terminalu intermodalnego w Bydgoszczy Emilianowie* opracowanym według wytycznych Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) z siedzibą w Warszawie, pod nadzorem merytorycznym PKP SA opracowano szacunki przeładunków dla Terminalu Intermodalnego Bydgoszcz-Emilianowo, z prognozowanymi przeładunkami w roku 2030 na poziomie 93,6 tys. TEU oraz ponad 124 tysięcy TEU w roku 2031. Przyjmując przelicznik 1 TEU = 12 ton, pozwoli to osiągnąć pułap ponad 1,1 mln ton przeładunków w 2030 r. i blisko 1,5 mln ton w 2031 r. Trzeba zaznaczyć, że są to jedynie wstępne szacunki, gdyż możliwe są większe przeładunki, chociażby ze strony portów morskich w Gdańsku i w Gdyni.

Z punktu widzenia roli portów morskich w Gdańsku i w Gdyni węzeł Bydgoszcz ma odgrywać strategiczną rolę w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk, przyczyniając się do wzrostu znaczenia roli transportu intermodalnego w tej części Europy. O strategicznej roli Bydgoszczy świadczy także fakt, że w projekcie rewizji sieci TEN-T z 14 grudnia 2021 r. przewidziano włączenie do sieci bazowej linii kolejowej nr 201, która łączy bezpośrednio porty morskie w Gdańsku i w Gdyni z terminalem Bydgoszcz – Emilianowo. Budowa terminalu została ujęta przez polski rząd w Krajowym Programie Odbudowy w ramach funduszy Next Generation EU (NGEU).

W projekcie rządowego „Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030” wskazuje się wprost na strategiczne położenie Węzła Logistycznego Bydgoszcz (w skład którego wchodzić będzie według Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 r. terminal intermodalny Bydgoszcz – Emilianowo, jako suchy port oparty o transport kolejowo – drogowy oraz platforma multimodalna Bydgoszcz – Solec Kujawski oparta o transport wodny, drogowy, kolejowy i lotniczy) wskazując również na przyszłościowy potencjał dróg śródlądowych: *Węzeł, zlokalizowany w aglomeracji bydgosko-toruńskiej charakteryzuje się strategicznym położeniem, zapewniającym obsługę ładunków w relacjach pomiędzy portami morskimi w Gdańsku i Gdyni, a głównymi aglomeracjami kraju – Łódź, Warszawa, Poznań, przy wykorzystaniu wszystkich gałęzi transportu – drogowego, kolejowego i wodnego śródlądowego.*

Wskazać trzeba również, że Bydgoszcz w świetle planów polskiego rządu odgrywać ma rolę głównego centrum dystrybucji produkcji rolnej drogą kontenerową, co świadczy o znaczeniu strategicznym dla logistyki w Unii Europejskiej.

O potrzebie budowy dużego terminalu intermodalnego pod Bydgoszczą dyskutowano od dawna, kluczowym momentem było podpisanie w dniu 17 września 2019 r. porozumienia intencyjnego w sprawie budowy terminalu pomiędzy: PKP S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdynia, PKP Cargo S.A., Bydgoskim Parkiem Przemysłowo-Technologicznym, Krajowym Ośrodkiem Wsparcia Rolnictwa, gminą Nowa Wieś Wielka. Następnie 28 lipca 2020 r. Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa (KOWR) utworzył spółkę celową Terminal Intermodalny Bydgoszcz-Emilianowo spółka z o.o. 10 lutego 2021 r. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wydał zgodę na dokonanie koncentracji i przystąpienie do spółki kolejnych akcjonariuszy: PKP S.A. oraz Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego. Zainteresowane objęciem udziałów jest też Województwo Kujawsko-

Pomorskie. Od jesieni 2020 r. prowadzone są prace mające na celu uzyskanie decyzji środowiskowej. Planowane uruchomienie terminalu jest na 2027 r.

Mając powyższe na uwadze, należy podkreślić, że Węzeł Logistyczny Bydgoszcz pełnić będzie w korytarzu Bałtyk-Adriatyk rolę strategiczną. Również prognozy dotyczące przeładunków wskazują spełnienie wymogów dla tego rodzaju infrastruktury w okresie przewidzianym dla wdrożenia Transeuropejskiej sieci transportowej. Tym samym w pełni uzasadnione jest umieszczenie Bydgoszczy jako węzła drogowo-kolejowego sieci bazowej TEN-T.

STANOWISKO
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
z dnia 21 marca 2022 r.

w sprawie **nadania Bydgoszczy statusu węzła drogowo-kolejowego sieci bazowej TEN-T**
w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk

Mając na uwadze propozycję Komisji Europejskiej (COM(2021) 812 z dnia 14 grudnia 2021 roku oraz rozpoczynające się w Parlamencie Europejskim prace nad rewizją Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 1315/2013, Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego popiera stanowisko w sprawie nadania Bydgoszczy statusu węzła drogowo-kolejowego sieci bazowej TEN-T w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Otrzymują:

1. Posłowie do Parlamentu Europejskiego
2. Stowarzyszenie Nowy Bursztynowy Szlak

UZASADNIENIE

Zgodnie z zasadami ogólnymi zawartymi w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. *sieć bazowa TEN-T powinna stanowić podstawę rozwoju zrównoważonej multimodalnej sieci transportowej i stymulować rozwój całej sieci kompleksowej*, a przy przeprowadzaniu przeglądu wdrożenia sieci bazowej do 2023 r. Komisja *powinna wziąć pod uwagę krajowe plany wdrożenia i przyszłe rozszerzenia*. Ponadto w sekcji 6 tego dokumentu wskazuje się za wymóg dla infrastruktury transportu intermodalnego, w przypadku ładunków niemasywnych, roczne przeładunki na poziomie 800 tysięcy ton.

W dokumencie pt. *Analiza wariantów rozwojowych terminalu intermodalnego w Bydgoszczy Emilianowie* opracowanym według wytycznych Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) z siedzibą w Warszawie, pod nadzorem merytorycznym PKP SA opracowano szacunki przeładunków dla Terminalu Intermodalnego Bydgoszcz-Emilianowo, z prognozowanymi przeładunkami w roku 2030 na poziomie 93,6 tys. TEU oraz ponad 124 tysięcy TEU w roku 2031. Przyjmując przelicznik 1 TEU = 12 ton, pozwoli to osiągnąć pułap ponad 1,1 mln ton przeładunków w 2030 r. i blisko 1,5 mln ton w 2031 r. Trzeba zaznaczyć, że są to jedynie wstępne szacunki, gdyż możliwe są większe przeładunki, chociażby ze strony portów morskich w Gdańsku i w Gdyni.

Z punktu widzenia roli portów morskich w Gdańsku i w Gdyni węzeł Bydgoszcz ma odgrywać strategiczną rolę w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk, przyczyniając się do wzrostu znaczenia roli transportu intermodalnego w tej części Europy. O strategicznej roli Bydgoszczy świadczy także fakt, że w projekcie rewizji sieci TEN-T z 14 grudnia 2021 r. przewidziano włączenie do sieci bazowej linii kolejowej nr 201, która łączy bezpośrednio porty morskie w Gdańsku i w Gdyni z terminalem Bydgoszcz – Emilianowo. Budowa terminalu została ujęta przez polski rząd w Krajowym Programie Odbudowy w ramach funduszy Next Generation EU (NGEU).

W projekcie rządowego „Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030” wskazuje się wprost na strategiczne położenie Węzła Logistycznego Bydgoszcz (w skład którego wchodzić będzie według Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 r. terminal intermodalny Bydgoszcz – Emilianowo, jako suchy port oparty o transport kolejowo – drogowy oraz platforma multimodalna Bydgoszcz – Solec Kujawski oparta o transport wodny, drogowy, kolejowy i lotniczy) wskazując również na przyszłościowy potencjał dróg śródlądowych: *Węzeł, zlokalizowany w aglomeracji bydgosko-toruńskiej charakteryzuje się strategicznym położeniem, zapewniającym obsługę ładunków w relacjach pomiędzy portami morskimi w Gdańsku i Gdyni, a głównymi aglomeracjami kraju – Łódź, Warszawa, Poznań, przy wykorzystaniu wszystkich gałęzi transportu – drogowego, kolejowego i wodnego śródlądowego.*

Wskazać trzeba również, że Bydgoszcz w świetle planów polskiego rządu odgrywać ma rolę głównego centrum dystrybucji produkcji rolnej drogą kontenerową, co świadczy o znaczeniu strategicznym dla logistyki w Unii Europejskiej.

O potrzebie budowy dużego terminalu intermodalnego pod Bydgoszczą dyskutowano od dawna, kluczowym momentem było podpisanie w dniu 17 września 2019 r. porozumienia intencyjnego w sprawie budowy terminalu pomiędzy: PKP S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdynia, PKP Cargo S.A., Bydgoskim Parkiem Przemysłowo-Technologicznym, Krajowym Ośrodkiem Wsparcia Rolnictwa, gminą Nowa Wieś Wielka. Następnie 28 lipca 2020 r. Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa (KOWR) utworzył spółkę celową Terminal Intermodalny Bydgoszcz-Emilianowo spółka z o.o. 10 lutego 2021 r. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wydał zgodę na dokonanie koncentracji i przystąpienie do spółki kolejnych akcjonariuszy: PKP S.A. oraz Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego. Zainteresowane objęciem udziałów jest też Województwo Kujawsko-

Pomorskie. Od jesieni 2020 r. prowadzone są prace mające na celu uzyskanie decyzji środowiskowej. Planowane uruchomienie terminalu jest na 2027 r.

Mając powyższe na uwadze, należy podkreślić, że Węzeł Logistyczny Bydgoszcz pełnić będzie w korytarzu Bałtyk-Adriatyk rolę strategiczną. Również prognozy dotyczące przeładunków wskazują spełnienie wymogów dla tego rodzaju infrastruktury w okresie przewidzianym dla wdrożenia Transeuropejskiej sieci transportowej. Tym samym w pełni uzasadnione jest umieszczenie Bydgoszczy jako węzła drogowo-kolejowego sieci bazowej TEN-T.