

**Informacja dotycząca lokalizacji platformy multimodalnej opartej
na transporcie wodnym, kolejowym, drogowym i lotniczym, uwzględniającej
południowo-wschodni obszar Miasta Bydgoszczy i zachodni obszar Miasta
i Gminy Solec Kujawski z planowanym portem rzeczny na dostępnym
obszarze lewego brzegu (766 ÷ 771 km) Wisły.**

Wzrastająca w przyspieszonym tempie ilość towarów – kontenerów przeładowywanych przez porty trójmiejskie, za kilka lat nie będzie mogła być wywieziona transportem kolejowym i drogowym. Jedynym transportem, szczególnie w kontekście portu gdańskiego, który będzie mógł w przyszłości bezpiecznie wywieźć tę masę w głąb kraju, jest transport wodny. Należy zaznaczyć, że Port Gdynia w stosunku do Portu Gdańsk posiada korzystniejsze warunki obsługi, w postaci bezpośredniego połączenia z magistralą węglową, natomiast mniej korzystne dla drogi wodnej z uwagi na przebieg jej części po wodach morskich. Takie położenie geograficzne i rozwijający się śródlądowy transport wodny, będzie dla Portu w Gdyni pośrednią korzyścią dla łańcucha dostaw, podczas gdy dla Portu w Gdańsku, będzie pełnił wiodącą rolę.

Fakt ten stanowi szansę dla naszego Regionu w postaci możliwości i zasadności lokalizacji platformy multimodalnej opartej na transporcie wodnym, kolejowym, drogowym i lotniczym – uwzględniającej południowo-wschodni obszar Miasta Bydgoszczy i zachodni obszar Miasta i Gminy Solec Kujawski – z planowanym portem rzeczny na dostępnym obszarze lewego brzegu (766 ÷ 771 km) Wisły. Obszar ten posiada wiele korzystnych uwarunkowań szczególnie predysponowanych do lokalizacji ww. platformy:

- znajduje się w optymalnej odległości od portów morskich (ok. 200 km),
- jest to końcowe miejsce na Wiśle, do którego w obecnych warunkach hydrologicznych, mogą bezpiecznie dopływać – przystosowane do obecnych warunków hydrologicznych Wisły – kontenerowe barki,
- jest dostępny kilkusethektarowy, niezabudowany obszar stanowiący naturalną rezerwę dla rozbudowy platformy, portu i zaplecza produkcyjno-składowego,
- posiada stosunkowo łatwy dostęp do drogi krajowej nr 10 i do krajowej sieci kolejowej,
- lokalizację oraz potencjalną ilość ładunków, uzasadniają dotychczasowe koncepcje i opracowania logistyczne i transportowe.

Nasza lokalna inicjatywa w sprawie lokalizacji platformy multimodalnej wpisuje się w aktualne działania strony rządowej w postaci m.in.: ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), przyjęcia „Założeń do strategii rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2014-2020 z perspektywą do 2030 r.” i przystąpienia do sporządzenia „Studium wykonalności dla kaskady dolnej Wisły od Warszawy do Gdańska”. Ponadto doceniając nasze działania w sferze wykorzystania potencjału gospodarczego polskich rzek, w tym szczególnie dolnej Wisły, Marszałek Piotr Całbecki – jako reprezentant województw nadwiślańskich, został przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, powołany w skład Komitetu Sterującego do spraw Inwestycji na Śródlądowych Drogach Wodnych.

Zadanie dotyczące budowy platformy multimodalnej opartej o port rzeczny na Wiśle w regionie zostało w 2012 r. zainicjowane przez Samorząd Solca Kujawskiego, który własnym staraniem sporządził wstępną koncepcję dotyczącą lokalizacji platformy kontenerowej. W ramach koncepcji wykonano następujące dokumenty: „Uwarunkowania środowiska przyrodniczego i społeczno-ekonomicznego budowy portu multimodalnego w gminie Solec

Kujawski”, „Budowa multimodalnej bazy kontenerowej na rzece Wiśle w Solcu Kujawskim, „Analiza hydrotechniczna możliwości lokalizacji bazy przeładunków kontenerowo – masowych w rejonie Solca Kujawskiego” oraz „Budowa platformy transportu multimodalnego w Solcu Kujawskim w świetle przepisów prawa pomocy publicznej Unii Europejskiej”. Dokumenty te na etapie wstępnym uzasadniają budowę portu pod względem logistycznym, hydrologicznym, środowiskowym i infrastrukturalnym. Inwestycja znalazła się również w dokumentach strategicznych poziomu krajowego oraz regionalnego, w tym m.in. w: MasterPlanie dla obszaru dorzecza Wisły jako inwestycja, która nie wpływa negatywnie na osiągnięcie dobrego stanu wód (z tym samym statusem znajduje się na liście-załączniku do aktualizacji – przyjętej przez Radę Ministrów w dniu z dnia 18 października 2016 r. aktualizacji Planu Gospodarowania Wodami) oraz w Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+. Lokalizacja portu rzeczno-jeziernego w tym regionie uwzględniana była także w kolejnych Planach Ogólnych oraz Studiach Wykonalności i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bydgoszczy.

W celu obiektywnego i pełnego określenia szczegółowej lokalizacji platformy, koncepcji montażu finansowego, struktury organizacyjnej i etapowania inwestycji, niezbędne jest opracowanie kompleksowego dokumentu w postaci „**Studium lokalizacyjnego, platformy multimodalnej opartej na transporcie wodnym, kolejowym, drogowym i lotniczym, uwzględniającej południowo-wschodni obszar Miasta Bydgoszczy i zachodni obszar Miasta i Gminy Solec Kujawski z planowanym portem rzeczno-jeziernym na dostępnym obszarze lewego brzegu(766 ÷ 771 km) Wisły**”.

Ponieważ na ww. opracowanie brakowało dotychczas źródeł finansowania, Województwo Kujawsko-Pomorskie i Miasto Bydgoszcz – wraz z dziewiętnastoma innymi partnerami z regionu Morza Bałtyckiego, w tym z czterema z polski – zostali uczestnikami międzynarodowego projektu pn. „Zwiększenie mobilności towarów i logistyki w Regionie Morza Bałtyckiego poprzez wzmocnienie transportu śródlądowego i morskiego oraz promocję nowych międzynarodowych usług żeglugowych” – akronim EMMA, którego – dla nas – podstawowym celem jest wspólne z Bydgoszczą sporządzenie ww. STUDIUM LOKALIZACYJNEGO (Studium). W chwili obecnej jesteśmy na etapie podpisywania Porozumienia pomiędzy samorządami Województwa i Bydgoszczy, które szczegółowo określa zasady i tryb przeprowadzenia wspólnej procedury przetargowej dla ww. zadania. Porozumienie, w dniu 26 października 2016 r. przyjęła Rada Miasta Bydgoszczy, a 9 listopada 2016 r. Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Podstawowym celem Studium jest wyznaczenie optymalnej (wariantowej) lokalizacji platformy – na południowo-wschodnim obszarze Miasta Bydgoszczy i zachodnim obszarze Miasta i Gminy Solec Kujawski lub na obu łącznie – która musi uwzględniać:

- uwarunkowania hydrologiczne Wisły,
- uwarunkowania geologiczne i środowiskowe potencjalnych obszarów,
- uwarunkowania włączenia do krajowego układu drogowego, kolejowego i połączenia z przyszłym cargo Portu Lotniczego,
- uwarunkowania infrastrukturalne (linie energetyczne i inne) i formalno-prawne.

Ponadto w Studium uwzględnione zostaną: międzynarodowe, krajowe i lokalne dokumenty i strategie rozwoju, plany oraz inne dokumenty dot. gospodarki wodnej i z nią związane (Mapy zagrożenia i ryzyka powodziowego, Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym i Plan Gospodarowania Wodami) oraz dotychczasowe opracowania logistyczne i transportowe w tym szczególnie dla odcinka dolnej Wisły.

Wariantowe studia lokalizacyjne dla każdej lokalizacji obejmować będą:

- koncepcje programowo-przestrzenne,
- powiązania z zewnętrznym układem infrastrukturalnym,
- koszty inwestycji i koncepcje montażu finansowego przedsięwzięcia,
- koncepcje etapowania przedsięwzięcia, struktury organizacyjnej i zasad funkcjonowania platformy.

Dolna Wisła stanowi część dwóch projektowanych międzynarodowych dróg wodnych, drogi wodnej E40 na odcinku od ujścia Narwi do Gdańska i E70 na obszarze od Bydgoszczy do Nogatu w miejscowości Biała Góra. Planowana inwestycja jest ściśle powiązana z programem rewitalizacji Wisły i wykorzystaniem drogi wodnej na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz do transportu towarów. Ponadto, platforma multimodalna znajdować się będzie w pobliżu skrzyżowania śródlądowych dróg wodnych E40 i E70. Bezpośrednimi dostawcami towarów do regionu z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej będą porty w Gdańsku, Gdyni i Elblągu, a w związku z tym, że platforma multimodalna znajdzie się w korytarzu trans-europejskiej sieci transportowej Bałtyk-Adriatyk, będzie mogła przyjąć część towarów transportowanych drogą lub koleją. W ten sposób projekt przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia na drogach i do ograniczenia zanieczyszczeń środowiska kreowanych przez transport drogowy.

Analizowany odcinek drogi wodnej ma na swoich krańcach zlokalizowane dwa duże ośrodki: Trójmiasto oraz Bydgoszcz-Toruń. Transport drogowy obsługiwany jest na tym odcinku przede wszystkim przez autostradę A1, a transport kolejowy przez magistralną linię kolejową C-E65 (magistrala węglowa). Transport lotniczy obsługiwany jest przez lotniska międzynarodowe zlokalizowane w Gdańsku i Bydgoszczy. Na system transportowy obszaru Bydgoszczy i Torunia składa się droga S10 (we fragmentach ekspresowa) i droga krajowa nr 80 oraz modernizowana linia kolejowa (BiT City). Ponadto Bydgoszcz przez drogę S5 i S10 łączy się z autostradą A1 i A2.

Obszar, na którym możliwa jest lokalizacja platformy cechuje wysokie wartości przyrodnicze co sprawia, że przynależy on do Europejskiej Sieci Obszarów Chronionych – Natura 2000. Te obszary to: Dolina Dolnej Wisły oraz Solecka Dolina Wisły. Obszar objęty ochroną prawną obejmuje Dolinę Dolnej Wisły na odcinku pomiędzy Włocławkiem a Przegaliną.

Informację sporządzili:

Stanisław Wroński, Pełnomocnik Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego ds. dróg wodnych, Żaneta Marciniak i Leszek Turowski, Biuro ds. dróg wodnych,

Pełnomocnik Marszałka
ds. Dróg Wodnych

Stanisław Wroński (1)

Akceptował:

Rafał Pietrucień, Dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego

z up. Marszałka Województwa

Dariusz Kurzawa (2)
Wicemarszałek Województwa

z-ca Dyrektora Departamentu
Rozwoju Regionalnego (1)

Andrzej Potoczek

Toruń, 15 listopada 2016 r.