

# **Bydgoszcz w sieci bazowej TEN-T**

## **KOMPENDIUM**



NOWYBURSZTYNOWYSZLAK

# Przedmowa

## Cel strategiczny: Bydgoszcz w sieci bazowej TEN-T

Określenie celu jest tym, co pozwala przejść z teoretycznych rozważań o przyszłości, do praktycznego ich wdrażania. Dlatego też jeżeli chcemy obecne już w debacie publicznej marzenia o Bydgoszczy jako ważnym węźle multimodalnym wdrożyć w życie – musimy zacząć stawiać sobie cele, do których ponad podziałami powinny dążyć wszystkie siły polityczne, tak aby w przypadku zmian u sterów, myśl przewodnia się nie zmieniała. Takim celem na pewno jest zbudowanie silnej pozycji w Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T

**Na 2023 rok Komisja Europejska planuje rewizję sieci TEN-T, którą poprzedzić mają szerokie konsultacje. Czy Bydgoszcz ma szansę przy okazji tej rewizji awansować do sieci bazowej? Wiele zależy od tego czy będziemy takiej szansy świadomi i czy podejmiemy wystarczające w tym kierunku działania.**

Stawką jest przyspieszenie rozwoju Bydgoszczy nawet o kilkanaście lat, bowiem Unia sieć bazową chce wdrożyć do 2030 roku, zaś kompleksową do 2050 roku. Wynika zatem z tego, że główne wsparcie finansowe w najbliższej dekadzie będzie skierowane do sieci bazowej.

## Szanse

Dzieje Bydgoszczy od zawsze związane były z międzynarodowymi szlakami komunikacyjnymi. Prawdopodobnie już 2 tys. lat temu przez Bydgoszcz przebiegał Bursztynowy Szlak. Przyglądając się bliżej czasom współczesnym, kluczowy staje się XVIII wiek, w który Bydgoszcz weszła wyniszczona wojnami, wyszła jednak z nowym impulsem rozwojowym jakim była budowa Kanału Bydgoskiego - drogi wodnej łączącej Wisłę z Odrą. Kolejny impuls przyszedł pod koniec XIX wraz z budową kolei żelaznej. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości rozpoczęła się wojna celna z Niemcami, co wymusiło na Polakach dywersyfikację rynków zbytu. Szczególną rolę odegrał eksport morski, dla rozwoju którego w latach 30. XX wieku powstała Magistrała Węglowa przebiegająca przez Bydgoszcz, dla skomunikowania portu w Gdyni ze Śląskiem. Magistrała Węglowa do dzisiaj jest ważniejszym szlakiem kolejowej wymiany towarowej w Europie, będąc także elementem transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Bydgoszcz w II Rzeczypospolitej była głównym zapleczem dla portu morskiego w Gdyni, będącej morskim oknem na świat nie tylko dla Polaków, ale też Czechów, Słowaków czy Węgrów.

Spójrzmy jednak w przyszłość, w której rozwój węzła logistycznego wokół Bydgoszczy może być kolejną szansą nie tylko dla miasta, ale także i Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Bydgoszcz jest doskonale położona do pełnienia roli portu zewnętrznego dla portów morskich w Gdańsku, w Gdyni oraz planowanego w Elblągu. Przyszłość europejskiego transportu to rozwój intermodalności i multimodalności, które mogą przynieść optymalizację kosztów i efekt ekologiczny. Taniej jest wysłać jeden duży pociąg z Bydgoszczy, z kontenerami z Gdańska i Gdyni, do punktu docelowego, niż wysłać z każdego z tych portów osobne pociągi. Rozwój infrastruktury kolejowej i drogowej może się przyczynić także do obsługiwanego przez węzeł Bydgoszcz portów morskich w Szczecinie i w Świnoujściu.

Unijna Biała Księga zakłada dążenie do modelu, w którym transport towarowy będzie wykorzystywany typowo do dowożenia do punktów docelowych, po wcześniejszym przeładunku z kolei lub drogi wodnej – za złoty środek przyjmuje się wykorzystanie transportu drogowego na ostatnich 350 km dostawy. Położenie w centralnej Polsce sprawia, iż z Bydgoszczy drogowo będzie

można w ten sposób obsłużyć prawie całe terytorium Polski.

Wracając do tradycji Bursztynowego Szlaku i roli jaką Magistrala Węglowa odgrywała w latach 30. XX wieku, węzeł logistyczny w Bydgoszczy może pełnić też ważną rolę międzynarodową, za sprawą wdrażanej inicjatywy autostrady morskiej Gdynia – Karlskrona, wydłużającej korytarz Bałtyk-Adriatyk do Skandynawii. Lepsze skomunikowanie z węzłem Budapeszt otworzy z kolei drogę do portów nad Morzem Śródziemnym, Morzem Egejskim i Morzem Czarnym oraz dalej do do rynków azjatyckich.



Rys. 1. Mapa Baltic Link

## Aktualne uwarunkowania

Sieć TEN-T została wyznaczona Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 z 11 grudnia 2013 roku. Rozporządzenie ustanowiło w ramach sieci TEN-T węzły oraz kluczowe szlaki kolejowe, drogowe, rzeczne/morskie oraz lotnicze. Bydgoszcz została uznana jako węzeł kolejowo-drogowy sieci bazowej oraz lotniczy sieci bazowej.

Przez Bydgoszcz przebiega linia kolejowa sieci bazowej łącząca Śląsk z Gdańskiem i Gdynią (linia kolejowa nr 131) oraz linia sieci kompleksowej (nr 201) z Nowej Wsi Wielkiej przez Kościerzynę do Gdyni. Ta linia może odgrywać szczególną rolę w transporcie towarowym, bowiem wspomniana wcześniej linia nr 131 w polskim systemie transportowym dedykowana jest głównie przewozom pasażerskim, tworząc istotny ciąg Trójmiasto – Bydgoszcz – Poznań – Berlin.

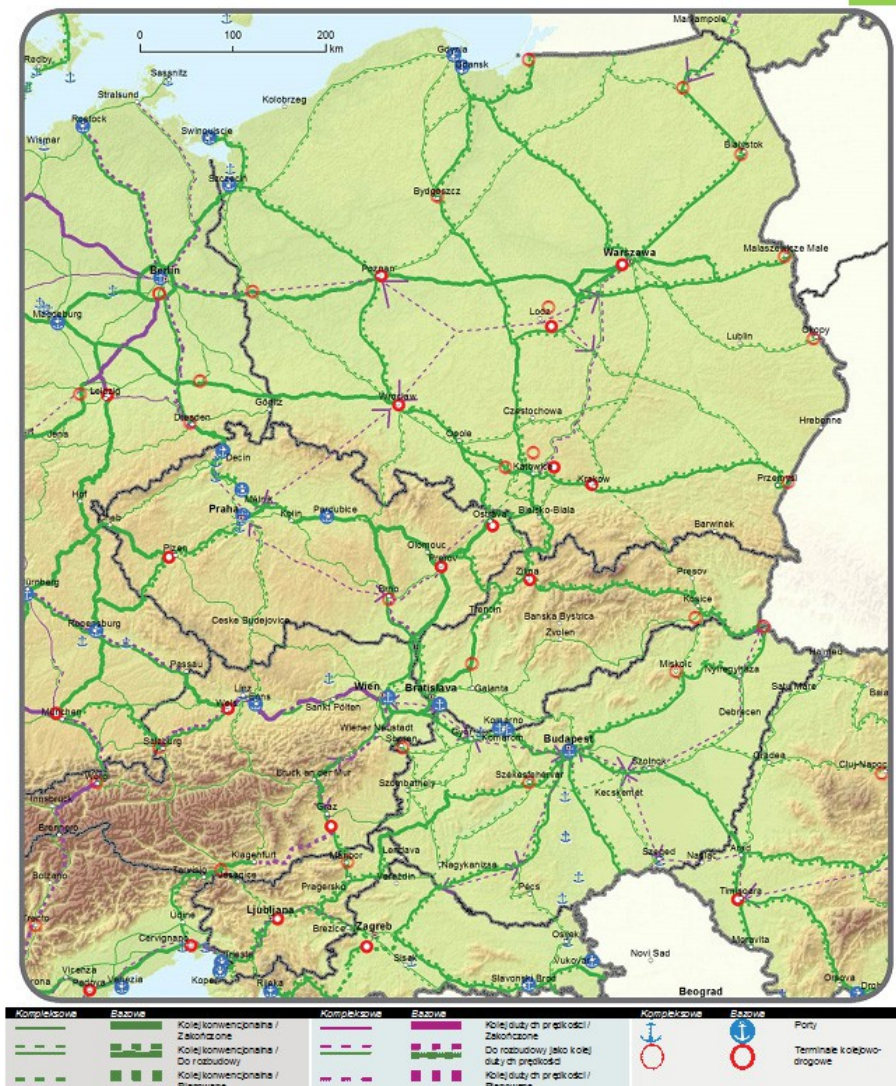
Do sieci kompleksowej TEN-T należeć będzie również budowana droga ekspresowa S-5 od węzła autostradowego w Nowych Marzach (z autostradą A1), przez Bydgoszcz i Poznań do Wrocławia (węzła z autostradą A4). W sieci kompleksowej TEN-T znajdzie się też droga ekspresowa S-10 od obwodnicy Warszawy przez Toruń (skrzyżowanie z węzłem autostrady A1) do Bydgoszczy i Szczecina.



6.2. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe  
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



Rys. 2. Sieć kolejowa TEN-T





#### 6.4. Sieci kompleksowa i bazowa: Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



Rys. 3. Sieć drogowa TEN-T

## Kluczowe projekty i postulaty

### Bydgoszcz węzłem sieci bazowej TEN-T kolejowo-drogowo-lotniczo-rzeczny

Rozporządzenie 1315/2013 ustanowiło Bydgoszcz jako węzeł kolejowo-drogowy oraz lotniczy sieci kompleksowej TEN-T. Węzeł ten ma jednak potencjał do ogrywania roli węzła sieci bazowej, również pełniąc w przyszłości rolę w żegludze śródlądowej, której rozwój wskazują priorytety polskiego rządu oraz ratyfikowanie w 2017 roku konwencji AGN.

W uchwalonej 21 grudnia 2020 Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2030+, zapisane zostało zadanie związane z budową „Węzła Logistycznego Bydgoszcz”. Kluczowym projektem inwestycyjnym będzie utworzenie drogowo-kolejowego terminalu przeładunkowego w podbydgoskim Emilianowie – we wrześniu 2019 roku w Brzozie zawarto porozumienie w celu utworzeniu infrastruktury przeładunkowej, które sygnowali: PKP SA, PKP CARGO, Port Morski w Gdyni, Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny oraz Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa. Obecność agencji rolnej nie jest tutaj przypadkowa, bowiem bardzo poważnie rozważa się wykorzystanie infrastruktury w Emilianowie do eksportu międzynarodowego polskiej żywności.

Emilianowo jest położone przy linii kolejowej nr 201 (dawna Magistrala Węglowa) oraz przy planowanym węźle drogi ekspresowej S-10.

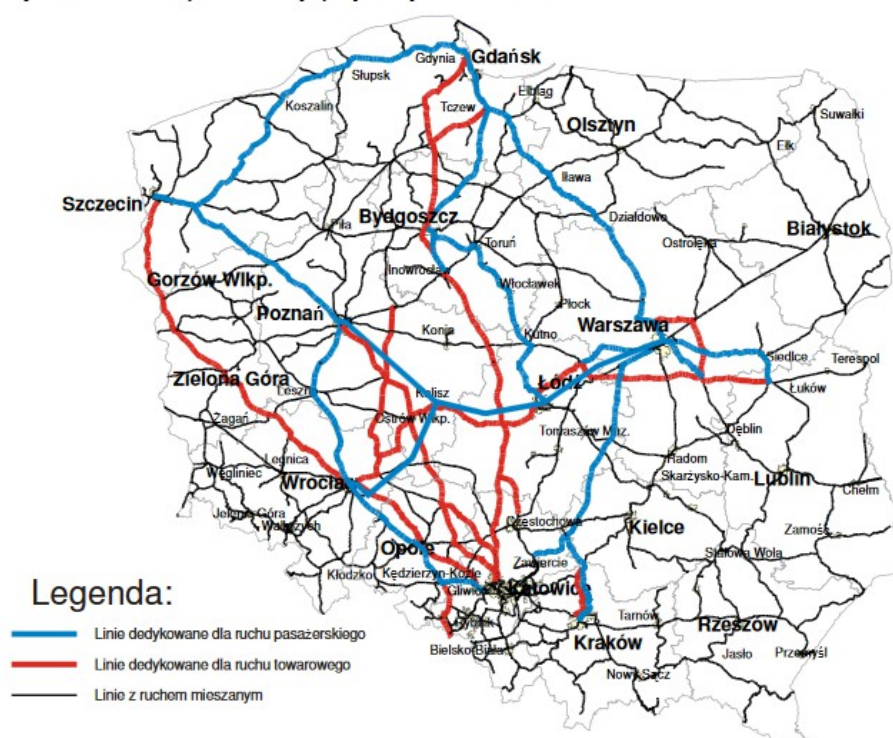
Drugim elementem Węzła Logistycznego Bydgoszcz jest opracowana w ramach projektu EMMA (Interreg) koncepcja portu rzecznego na Wiśle na obszarze Bydgoszczy i Solca Kujawskiego. Infrastruktura ta po modernizacji drogi wodnej E-40, może uzupełniać potencjał Emilianowa.

### Linia kolejowa nr 201 w sieci bazowej

Linia kolejowa nr 201 odgrywa w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk kluczową rolę, ma jednak tylko rangę węzła drugorzędno – sieci kompleksowej. W polskich dokumentach kolejowych linia 201 wskazywana jest jako dedykowana obsłudze transportu przede wszystkim towarowego, gdy status linii nr 131 na północ od Nowej Wsi Wielkiej dedykowany jest w pierwszej kolejności przewozom pasażerskim. Linia nr 201 rozpoczyna się przy porcie w Gdyni, w Łęgu natomiast krzyżuje się z linią nr 203 biegnącą od Tczewa, która z kolei dedykowana jest obsłudze portu w Gdańsku i planowanego w Elblągu. Przez Bydgoszcz linia nr 201 przebiega w okolicy terenów przemysłowych, tworząc tzw. towarową obwodnicę Bydgoszczy. Linia nr 201 kończy się w Nowej Wsi Wielkiej, gdzie łączy się z linią nr 131 (mającej status elementu sieci bazowej TEN-T). PKP PLK przygotowuje się obecnie do dobudowy kolejnych 2 torów (łącznie będzie ich 4) na odcinku od Nowej Wsi Wielkiej, co pozwoli odseparować ruch towarowy od pasażerskiego na tym odcinku.

Na linii nr 201, przy udziale funduszy z Unii Europejskiej, dobudowany zostanie wkrótce drugi tor na odcinku Maksymilianowo – Gdańsk Osowa, zaś od odcinka z Gdańska Osowej do Gdyni Głównej powstanie trzeci tor. Kolejną ważną inwestycją będzie elektryfikacja całej linii, co ma ustanowić standard prędkości pociągów towarowych do 120 km/h.

Rysunek 19. Mapa docelowej specjalizacji linii – rok 2030



Rys. 4. Masterplan dla Transportu Kolejowego do 2030 roku /dokument rządowy

### **Droga ekspresowa S-5 w sieci bazowej**

Dobiega końca budowa drogi ekspresowej S-5 – w ostatnim czasie do użytku oddano obwodnicę Bydgoszczy. Droga została ujęta w sieci TEN-T w statusie kompleksowym. Zważając jednak na to, że będzie to główny ciąg drogowy komunikujący porty w Gdańsku i w Gdyni z innymi węzłami sieci TEN-T jak Bydgoszcz, Poznań i Wrocław, powinna zyskać status drogi sieci bazowej.

Istnieją plany wydłużenia drogi do Olsztyna, skąd skomunikowana będzie drogą S-7 z Elblągiem (planowany port morski) oraz dalszą siecią dróg ekspresowych z Krajami Bałtyckimi. Tworzy to potencjał do odgrywania ważnej roli przez drogę S-5 w korytarzu TEN-T Morze Północne – Bałtyk.

Na południu droga ekspresowa S-5 łączy się z drogą S-8 i autostradą A1 w okolicach Wrocławia. Polski rząd planuje do 2023 roku zbudować drogę S-3 do granicy z Republiką Czeską, natomiast czeskie władze na jej przedłużeniu planują poprowadzić autostradę D11. Planowane inwestycje wpisują się w ideę funkcjonowania korytarza TEN-T Bałtyk – Adriatyk. Patrząc z punktu widzenia logistyki, będzie to atrakcyjne skomunikowanie Pragi z portami w Gdańsku i w Gdyni.

### **Droga wodna E-40 w sieci TEN-T**

W 2017 roku polski rząd ratyfikując Konwencję AGN zobowiązał się uzyskać na drodze wodnej E-40 przynajmniej status IV klasy żeglowności, co pozwoliłoby reaktywować żeglugę śródlądową. Obecnie droga wodna E-40 nie jest w ogóle ujęta w sieci TEN-T. Nadanie jej statusu przynajmniej węzła sieci kompleksowej, pozwoliłoby zintensyfikować działania rozwojowe.

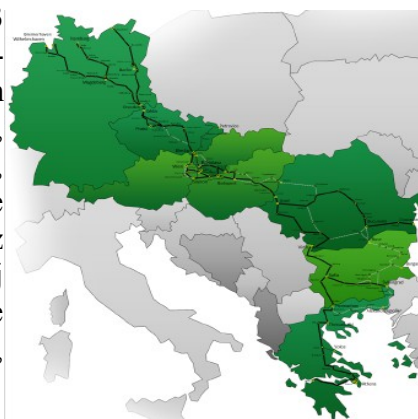
### **Ciąg linii kolejowej nr 18, 203 i 351 w sieci TEN-T**

Węzeł Logistyczny Bydgoszcz jest atrakcyjnie położony także z punktu widzenia portów w Szczecinie i w Świnoujściu. Wydaje się, że współpraca logistyczna bydgoskiego węzła z tymi portami będzie naturalnie rosła, problemem jest już jednak gorszy stan infrastruktury. Duży fragment ciągu kolejowego nie posiada elektryfikacji, przez co dominuje przewóz taborem spalinowym. Polski rząd prowadzi obecnie prace studialne dotyczące możliwej elektryfikacji i modernizacji ciągu. Chcąc jednak rozwijać ten korytarz transportowy, powinien być on ujęty w sieci TEN-T.

W przeciwnym wypadku przewozy pomiędzy Szczecinem, Świnoujściem i Bydgoszczą będą odbywać się mniej ekologicznym transportem drogowym. Planowana pomiędzy Bydgoszczą i Szczecinem droga ekspresowa S-10, według rozporządzenia 1315/2013 będzie miała status drogi sieci kompleksowej TEN-T.

### **Węzeł Budapeszt w korytarzu Bałtyk-Adriatyk**

Stolica Węgier Budapeszt w rozporządzeniu 1315/2013 ustanowiona została jako węzeł sieci bazowej TEN-T, kolejowo-drogowo-rzeczno-lotniczy. Budapeszt leży w kolejowym korytarzu TEN-T RFC7, nazywanym również „orientanym”, który łączy niemieckie porty morskie z Morzem Śródziemnym, Morzem Egejskim i Morzem Czarnym, przez rumuńskie i greckie porty. Ranga węzła Budapeszt będzie wzrastać także wraz z rozwojem inwestycji wspieranej przez chiński rząd – szybkiej kolei Budapeszt – Sarajewo, której intencją jest szybkie skomunikowanie stolicy Węgier z portem w greckim Pireusie, który jest zdominowany przez chiński kapitał.





Poszerzenie korytarza Bałtyk – Adriatyk, w tym RFC5 od węzeł Budapeszt byłoby korzystne zarówno dla Budapesztu z uwagi na większe otwarcie na polskie porty, ale także dla polskiej logistyki, z uwagi na lepsze skomunikowanie z portem w Pireusie, czy lądowe drogi przez Turcję w kierunku rynków azjatyckich.

## Gdynia - Karlskrona

W 2018 roku, zostały oficjalnie zainaugurowane działania na rzecz utworzenia autostrady morskiej Gdynia-Karlskrona, która wydłużyłaby korytarz Bałtyk-Adriatyk do Skandynawii. Idea opiera się o budowę sprawnych przeladunków promowych w Gdyni i w Karlskronie. Obecnie autostrada morska nie jest ujęta w sieci TEN-T, ale oprócz wsparcia polskich organizacji działających w sieci TEN-T jak: Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Bałtyk-Adriatyk i Stowarzyszenia Miast Autostrady Bursztynowej (A1), wspiera tę ideę Szwedzka organizacja Baltic – Link.

