



NOWYBURSZTYNOWYSZLAK

Bydgoszcz przed rewizją sieci TEN-T
Uwarunkowania techniczne infrastruktury przechodzącej przez
Węzeł Logistyczny Bydgoszcz w świetle Rozporządzenia
1315/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady

Słowem wstępu

Parlament Europejski rozporządzenia 1315/2013 przyjął 11 grudnia 2013 roku, z planem rewizji rozporządzenia w 2023 roku. Przez te blisko 8 lat wiele się zmieniło jeżeli chodzi o infrastrukturę przebiegającą przez Węzeł Logistyczny Bydgoszcz (posługując się nomenklaturą ze Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 roku), ale też w samej wizji węzła bydgoskiego. Spoglądając na zapisy uchwalonej w 2013 roku Strategii Rozwoju Województwa, która obowiązywała do końcówki 2020 roku, nie znajdowała się w tym dokumencie konkretna wizja węzła logistycznego, który mógłby funkcjonować przed 2030 rokiem (ramy wdrażania według rozporządzenia 1315/2013 sieci bazowej TEN-T). Dopiero w ostatnich latach pojawiła się koncepcja terminalu w Emilianowie, gdzie założono nawet gotowość przeładunków na poziomie 80 TEU w 2026 roku. Ta infrastruktura odgrywa już istotną rolę w nowej Strategii Rozwoju Województwa z grudnia 2020 roku.

Ostatnie lata to również szereg inwestycji państwowych, w dużej mierze za środki z Unii Europejskiej, które zmieniają rangę infrastruktury kluczowej z punktu widzenia Węzła Logistycznego Bydgoszcz.

Istotne pojęcia

Sieć bazowa TEN-T - „ Sieć bazowa powinna stanowić podstawę rozwoju zrównoważonej multimodalnej sieci transportowej i stymulować rozwój całej sieci kompleksowej.” - cytując z rozporządzenia 1315/2013. Sieć bazowa to najprościej mówiąc priorytet rozwojowy, który powinien być wdrożony do 2030 roku.

Sieć kompleksowa TEN-T – Sieć kompleksowa wdrożona ma zostać w perspektywie do 2050 roku. Obejmie ona zatem zadania o mniejszym priorytecie od sieci bazowej.

ERMTS - Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym. Ujednolicony dla całej UE system sterowania ruchem.

1. Aktualne zapisy rozporządzenia 1315

a) Węzeł Multimodalny

W załączniku II do rozporządzenia 1315/2013 Bydgoszcz jest wskazana jest węzeł kompleksowej sieci TEN-T: drogowo-kolejowy oraz lotniczy (CARGO).

	Sieć bazowa	Sieć kompleksowa	Brak
Drogowo-kolejowa		x	
Port morski			x
Port śródlądowy			x
Cargo lotnicze		x	

b) Infrastruktura sieci bazowej TEN-T w przebiegu węzła

Linia kolejowa nr 131

Linia w przebiegu Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola – Śląsk

c) Infrastruktura sieci kompleksowej TEN-T w przebiegu węzła

Linia kolejowa nr 201

Linia w przebiegu Gdynia – Łąg – Bydgoszcz – terminal Emilianowo – Nowa Wieś Wielka

Droga ekspresowa S-5

W przebiegu: Nowe Marzy (węzeł autotradowy A1) – Bydgoszcz – Poznań – Wrocław

Droga ekspresowa S-10

W przebiegu Szczecin – Wałcz – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Warszawa
(w przypadku odcinka od Torunia na wschód wciąż trwają prace koncepcyjne, preferowany wariant zakłada wspólny przebieg z autostradą A1 na odcinku Toruń – Włocławek i dalszy przebieg na wschód od Włocławka)

d) Infrastruktura poza siecią TEN-T – istotna dla węzła Bydgoszcz

Linia kolejowa nr 18 i 203 – ciąg na Gorzów Wielkopolski i Szczecin

Droga wodna E-40

Pomiędzy Gdańskiem i Bydgoszczą

2. Sytuacja praktyczna na dwa lata przed rewizją

a) Węzeł multimodalny – Węzeł Logistyczny Bydgoszcz

Na rangę węzła w świetle unijnych przepisów najważniejszy wpływ mają dwa elementy – wielkość przeładunków oraz ranga infrastruktury przez węzeł przebiegających.

W artykule 27 rozporządzenia 1315/2013 przewiduje się, że terminal sieci TEN-T powinien dokonywać 800 tys. ton przeładunków rocznie. O ile patrząc z perspektywy 2013 roku w Bydgoszczy planowano perspektywę osiągnięcia tego celu do 2050 roku, o tyle dzisiaj mamy plan uruchomienia I etapu terminalu w Emilianowie do 2026 roku, z mocą przeładunkową 80 tys. TEU, co pozwala przeładowywać nawet 1,6 mln tys. ton rocznie. Rozwój terminalu przewiduje się na kilka etapów, stąd też jeszcze przed 2030 rokiem przeładunki mogą być jeszcze większe, natomiast wymóg postawiony w rozporządzeniu 1315/2013 spełniony z kilkukrotną nawiązką.

b) Linia kolejowa nr 201

W grudniu 2013 roku, gdy przyjmowano rozporządzenie o TEN-T linia kolejowa nr 201 nie spełniała trzech istotnych wymogów dla sieci TEN-T:

- pełnej elektryfikacji
- prędkości dla pociągów towarowych przynajmniej 100 km/h
- wdrożenia systemu ERMTS

W ramach realizowanego od 2016 roku projektu pt. „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” mającego na celu dostosowanie infrastruktury na odcinku Maksymilianowo – Gdańsk Osowa do standardu dwutorowego i prędkości dla pociągów towarowych 120 km/h. Projekt ten zakłada elektryfikację odcinka, inwestycje obejmują również dostosowanie stacji do obsługi pociągów o długości 750 metrów (unijny wymóg to 740 m.).

Zadania powinny być zrealizowane w perspektywie do 2025 roku.

Nie ma zamiarów obecnie planów wdrożenia systemu ERMTS na całym odcinku. W Krajowym Planie Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” przyjętym w 2016 roku zaplanowano przed 2030 rokiem realizację jedynie dwóch odcinków linii nr 201:

- Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo (odcinek bydgoski)
- Gdynia Główna – Gdynia Port

Zmiana tych założeń może okazać się kluczowa dla starań o status linii sieci bazowej TEN-T.

PKP PLK rekomenduje polskiemu rządowi zgłoszenie linii nr 201 do rewizji na sieć bazową.

b) Droga ekspresowa S-5

Patrząc z perspektywy grudnia 2013 roku w przypadku drogi ekspresowej S-5 w województwie kujawsko-pomorskim nie było whitej nawet pierwszej łopaty. Na dzisiaj mamy już oddane część odcinków, natomiast według aktualnego harmonogramu ostatni odcinek Nowe Marzy – Dworzyskowo ma być oddany do użytku pod koniec sierpnia 2023 roku. Rozporządzenie 1315/2013 wymaga od elementów drogowych sieci TEN-T tworzenia co 100 km punktów obsługi podróżnych oraz dostępności do paliw alternatywnych. Ruch po drogach ekspresowych musi być też odseparowany od kolejowego. Wydaje się, że polskie normy budowy tego typu infrastruktury spełniają ten wymóg.

Włączenie drogi ekspresowej S-5 do sieci TEN-T wydaje się istotne z uwagi na jej potencjał międzynarodowy, czy w kierunku Republiki Czech, Niemiec, a przyszłościowo także państw Bałtyckich.

c) Droga ekspresowa S-10

Z punktu widzenia logistycznego ta droga będzie dla Bydgoszczy istotna z uwagi na zlokalizowanie jednego z planowanych węzłów przy terminalu w Emilianowie. Istotny jest odcinek Emilianowo – Toruń/Autostrada A1 oraz Emilianowo – Szczecin z uwagi na możliwość kooperacji terminalu z portami morskimi w Szczecinie i w Świnoujściu. Odcinek Bydgoszcz – Toruń planuje się ukończyć do końca maja 2025 roku, natomiast Bydgoszcz – Szczecin w 2028 roku.

d) Ciąg kolejowy Bydgoszcz – Piła – Krzyż

Opisany ciąg umożliwiający obsługę przez Bydgoski Węzeł Logistyczny portów w Szczecinie i w Świnoujściu nie został ujęty w sieci TEN-T. W ostatnich latach na zlecenie PKP PLK opracowano studium dla „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz–Piła–Krzyż–Gorzów Wlkp.–Kostrzyn”. Wybrany do realizacji wariant zakłada uzyskanie pomiędzy Bydgoszczą i Piłą prędkości dla pociągów towarowych 120 km/h oraz elektryfikację odcinka Piła – Krzyż, na którym brak elektryfikacji komplikował logistykę.

Na dzisiaj nie ma jednak ustalonego terminu wdrożenia powyższych działań inwestycyjnych. Zamiar ten znajduje się w perspektywie inwestycji PKP PLK do 2040 roku. Natomiast w dokumencie dotyczącym wdrażania ERMTS - Krajowym Planie Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” - nie ujęto w perspektywie do 2050 roku zarówno linii nr 18 na odcinku Bydgoszcz – Piła oraz linii 203 od Piły przez Krzyż do Gorzowa Wielkopolskiego.

e) Droga wodna E40

Droga wodna E40 nie jest obecnie częścią sieci TEN-T. Kluczowym wymogiem stawianym w rozporządzeniu 1315/2013 jest status IV klasy żeglowności oraz wdrożenia systemu informacyjnego RIS. Droga wodna E40 obecnie parametr IV klasy przekracza jedynie pomiędzy Płockiem i Włocławkiem (klasa Va). Na odcinku od Morza Bałtyckiego do Tczewa jest to III klasa, dalej na odcinku do okolic powiatu aleksandrowskiego jest to II klasa (około 190 km odcinek), następnie odcinek do zapory we Włocławku to to zaledwie status Ib.

Wstępne szacunki wskazują, że dla uzyskania V klasy żeglowności (odcinek Bałtyk - Warszawa) konieczna byłaby budowa 9 nowych stopni wodnych. Dokładnie odpowiedzieć na to pytanie ma zlecone studium pt. „Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od War -szawy do granicy Polska–Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)”, które nie zostało jeszcze opracowane Praktyka pokazuje, że osiągnięcie tego celu do 2050 roku może być trudne.

Opracowanie:

Nowy Bursztynowy Szlak

ul. Gdańska 5

85-005 Bydgoszcz

KRS: 0000891703