

# Terminal przyspiesza wraz z koleją

## Transport

Marek Weckwerth  
marek.weckwerth@polskapress.pl

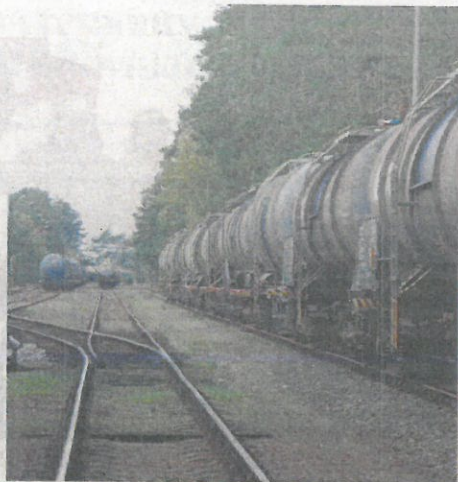
Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów rozpatruje wniosek o wejście do spółki Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo kolejnych silnych podmiotów gospodarczych. Wniosek jest rozpatrywany pod kątem zgodności z przepisami o koncentracji.

Wniosek złożyły Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny, Polskie Koleje Państwowe i Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa w Warszawie. Warto przypomnieć, że już pod koniec lipca 2020 r. do życia powołano spółkę celową o nazwie Terminal Intermodalny Bydgoszcz, której prezesem został Paweł Bukowski, były dyrektor Biura Finansowo-Inwestycyjnego Urzędu Wojewódzkiego.

### Minister potwierdza

O tym, że w Emilianowie powstanie terminal intermodalny, wspominał przed kilkoma dniami goszczący w Bydgoszczy minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Powiedział, że tak ważna w kontekście rozwoju gospodarczego inwestycja jest wyczekiwana przez mieszkańców regionu oraz, że „koordynacja działań w odniesieniu do tak dużego projektu stanowi wyzwanie, któremu udaje się sprostać, a niezbędne prace przygotowawcze przebiegają sprawnie”.



FOT. MAREK WECKWERTH

Na razie ruch na bocznicę Bydgoszcz Emilianowo jest niewielki, ale w przyszłości może tu wjeżdżać pociąg za pociągiem

### Ważna jest droga S10

Nie ma wątpliwości, że centrum logistyczne w Emilianowie zyska na znaczeniu po oddaniu do użytku w 2025 roku drogi ekspresowej S10 łączącej Bydgoszcz z Toruniem, która ma przebiegać południowym skrajem terminalu. Taką datę podał szef resortu infrastruktury, jak i tę, że w pierwszym kwartale tego roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosi przetarg na realizację tej drogi.

Już teraz na tereny Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego można dostarczać to-

wary bocznicą połączoną z magistralą kolejową nr 201 Śląsk-Porty. Połączenie z drogą krajową nr 10 (południowa obwodnica Bydgoszczy) zapewni oddana do użytku w 2010 r. ulica Petersona. To połączenie trzeba będzie zmodyfikować po zbudowaniu trasy ekspresowej.

### Na razie trzy i kolej

- Większość towarów przewozi się teraz w Polsce samochodami i koleją, więc utworzenia bazy przeładunkowej z jednego środka transportu na drugi i odwrotnie jest bardzo racjonalne, przy-

**30**

ponad tyle metrów nad poziomem Wisły znajduje się bydgoskie Emilianowo

tym jest palącą potrzebą, bowiem jesteśmy jednym województwem, które nie ma takiego terminala - stwierdza Piotr Król, bydgoski poseł PiS, wiceprzewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury.

Parlamentarzysta zwraca też uwagę na bliskość bydgoskiego portu lotniczego (w sąsiedztwie wiodących jednym śladem dróg krajowych 5125), który w przyszłości mógłby realizować także (prócz pasażerskich) zadania cargo. Terminal Intermodalny w Emilianowie będzie niewątpliwie czynnikiem ułatwiającym podjęcie decyzji o budowie części towarowej lotniska.

- W bydgoskim Emilianowie zrobiony będzie pierwszy znaczący krok, który nie oznacza, że baza nie zostanie rozwinięta o port rzeczny. Jestem gorącym zwolennikiem rewitalizacji dróg wodnych. Zanim jednak Wisła zostanie dostosowana do żeglugi towarowej, minie wiele czasu. To zatem przyszłość, a teraz trzeba zrobić to co można - dodaje poseł Król.

### Brakuje w tym wody

- Z takiej informacji należy się cieszyć. Jestem za, bo to dobry

**2025**

w tym roku ma być oddana trasa szybkiego ruchu S10, która wpłynie na rozwój Terminalu Intermodalnego

prognostyk dla gospodarki Bydgoszczy i całego regionu, ale jest to rozwiązanie na dziś, a nie na jutro - uważa prof. Zygmunt Babiński, hydrolog z Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy. - Patrzeniem w przyszłość byłoby zorganizowanie platformy multimodalnej od razu na wysokości planowanego portu na Wiśle między Bydgoszczą a Solcem Kujawskim. Tym samym połączylibyśmy trzy rodzaje transportu: kolejowy, samochodowy i wodny. A to ważne, bowiem Polska zobowiązała się przystosowania głównych dróg wodnych do warunków międzynarodowej żeglugi śródlądowej. Zrobił to prezydent Andrzej Duda, podpisując konwencję AGN.

Profesor Babiński zauważa, że w naszych czasach układ transportowy w Polsce powinien coraz bardziej przypominać system naczyni połączonych. Jednym z jego elementów, który niewątpliwie wpłynie na ożywienie transportu wodnego, a przy tym gospodarki, będzie oddanie już niedługo do użytku przekopu Mierzei Wiślanej, bo - przypomnijmy - w rządowych planach jest przystosowanie odcinka Wisły między

Bydgoszczą a Elblągiem (zrzeką Szkarpawą i torem wodnym na Zalewie Wiślanym) do klasy międzynarodowej.

To jedno z przedsięwzięć infrastrukturalnych, dzięki któremu Polska ma wypełnić zobowiązania AGN.

Ma również powstać stopień wodny (zapora) w Siarzewie (wciąż nie ma prawomocnej decyzji środowiskowej), a zgodnie z dalszymi planami kilka takich konstrukcji ma pojawić się „w drodze” do morza.

Bydgoski naukowiec ma nadzieję, że terminal w Emilianowie uda się w przyszłości połączyć z portem rzeczny, ale też nie będzie to łatwe, jako że różnica wysokości pomiędzy nimi (dokładniej między Emilianowem a Wisłą) wynosi w pionie ponad 30 metrów. Będzie to więc niezwykle poważne wyzwanie infrastrukturalne.

### Zdaniem kapitana...

- Żegluga na Wiśle trzeba rozwijać w oparciu o silne zaplecze jakim jest Port Morski w Gdańsku, któremu zależy na dostosowaniu tej rzeki do parametrów międzynarodowej drogi wodnej E-40. Tyle, że ten proces jest niezwykle czasochłonny - zanim powstaną stopnie wodne i zakupiony zostanie tabor pływający minie co najmniej 15 lat. Musi się także pojawić armator, który będzie chciał zaangażować swój kapitał w przewozy drogą wodną - komentuje Grzegorz Nadolny, kapitan żeglugi śródlądowej i pedagog z Nakła nad Notecią.

©/©