

**UCHWAŁA Nr XXXIII/.../22**  
**RADY GMINY NOWA WIEŚ WIELKA**  
z dnia 24 lutego 2022 r.

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

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2021 r. poz. 1372 ze zm.<sup>1)</sup>) uchwala się, co następuje:

§ 1. Mając na uwadze propozycję Komisji Europejskiej COM(2021)812 z dnia 14 grudnia 2021 r. oraz rozpoczynające się w Parlamencie Europejskim prace nad rewizją Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 1315/2013, Rada Gminy Nowa Wieś Wielka wyraża pozytywne stanowisko w sprawie nadania Bydgoszczy statusu węzła drogowo - kolejowego sieci bazowej TEN-T w ramach korytarza Bałtyk - Adriatyk.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

oprawa gmina Nowa Wieś Wielka  
for  
Dz.U.: z 2021 r. poz. 1834.

RADCA PRAWNY  
Krzysztof Nawrocki

## UZASADNIENIE

### 1. Przedmiot regulacji.

Przedmiotem uchwały jest wyrażenie stanowiska dotyczącego nadania Bydgoszczy statusu węzła drogowo – kolejowego w sieci bazowej TEN-T w ramach korytarza Bałtyk – Adriatyk.

### 2. Uzasadnienie prawne i merytoryczne.

Zgodnie z zasadami ogólnymi zawartymi w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku *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 roku 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 niemasowych, 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 roku i blisko 1,5 mln ton w 2031 roku. 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 roku 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 roku 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 roku 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 roku Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa (KOWR) utworzył spółkę celową Terminal Intermodalny Bydgoszcz-Emilianowo spółka z o.o. 10 lutego 2021 roku 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 roku prowadzone są prace mające na celu uzyskanie decyzji środowiskowej. Planowane uruchomienie terminalu jest na 2027 rok.

Jednocześnie 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.

### **3. Konsultacje wymagane przepisami prawa.**

Uchwała nie podlega konsultacjom społecznym.

### **4. Skutki finansowe i źródło ich pokrycia.**

Uchwała nie rodzi skutków finansowych.

