

Rozwój przewozów intermodalnych w województwie kujawsko-pomorskim na przykładzie projektu budowy terminala intermodalnego w Emilianowie

Development of intermodal transport in the Kujawsko-Pomorskie Region on the example of construction of the intermodal terminal in Emilianowo



Lucyna Szaciłło

Starszy specjalista w Biurze Logistyki, PKP S.A.



Henryk Zielaskiewicz

Dyrektor Biura Logistyki PKP S.A., Akademia WSB w Dąbrowie Górniczej

Streszczenie: Jednym z istotniejszych elementów mających wpływ na poprawę obsługi logistycznej kraju jest zwiększenie ilości terminali intermodalnych oraz poprawa ich stanu technicznego. Ważnym elementem funkcjonowania terminali jest praca w układzie sieciowym oraz powstanie tego rodzaju obiektów w regionach gdzie one nie występują, a istnieje rynkowe zapotrzebowanie na nie. Województwo kujawsko-pomorskie posiada sprzyjające warunki do budowania na jego obszarze infrastruktury logistycznej. Strategie przedsiębiorstw powinny zakładać dywersyfikację przewozów swoich ładunków. Obecnie na terenie województwa większość towarów przemieszczana jest transportem samochodowym. Budowa nowej infrastruktury kolejowej, w tym terminali intermodalnych, rozszerzy możliwości w zakresie dystrybucji towarów.

Słowa kluczowe: Terminal intermodalny; Drogowo-kolejowy; Kujawsko-Pomorskie; Kolej Bydgoszcz Emilianowo

Abstract: Ones of the most important drivers of the country-wide logistics service performance are the number, quality and functionality of intermodal terminals. A systemic operational cooperation between node elements in the net of such facilities is crucial for the efficiency and environmental friendliness of the national logistic system. Moreover, looking from the perspective of national economy sustainable development, there is also a need to provide intermodal reloading services all over the county so creation of appropriate facilities in regions where they are missing is especially important. The Kujawsko-Pomorskie Region has favourable conditions for placement of logistic service infrastructure. Enterprise strategies should assume increased freight diversification as according to the EU transport policy 30% of long distance inland surface transport should be done with usage of environmentally friendly modes. Vast majority of freight is transported by roads. Construction of a new railway infrastructure, including intermodal terminals, should create new possibilities in the field of organization of physical distribution flows.

Keywords: Intermodal terminal; Rail-road; Kujawsko-Pomorskie; Railway Bydgoszcz-Emilianowo

Wprowadzenie

Wraz rozwojem gospodarki rośnie zapotrzebowanie na różnego rodzaju usługi logistyczne.

Z roku na rok zwiększają się przewozy wytworzonych produktów. Do ich transportu coraz częściej wykorzystywane są jednostki intermodalne. W Polsce obserwujemy dynamiczny rozwój przewozów towarowych. Szereg uwarunkowań ukształtowanych przez ostatnie lata sprawia, że dominującą gałęzią transportową jest transport samochodowy. Udział masy przewiezionej wewnątrzładowo tą gałęzią transportu w roku 2016 wyniósł 87,13%, w 2017 – 87,67% oraz w 2018 – 88,00%. Towarowy transport kolejowy

wy rozwija się znacznie wolniej. Udział masy w tym segmencie rynku z roku na rok odnotowuje spadek i wyniósł odpowiednio w 2016 – 12,52%, w 2017 – 12,04% oraz w 2018 – 11,76% [2].

Unia Europejska, mając na uwadze zahamowanie tendencji spadkowych udziału w rynku przewozowym transportu kolejowego, od kilkunastu lat promuje poprzez wdrażanie różnych programów wsparcia finansowego rozwój transportu intermodalnego. Ten segment transportu w naszym kraju rozwija się i w dalszej perspektywie może przyczynić się do odzyskiwania udziału w rynku na rzecz transportu kolejowego. Od kilku lat obserwowany jest wzrost przewo-

zów ładunków kolejowym transportem intermodalnym. W 2018 roku tą gałęzią transportu przewieziono 17 mln ton, w 2017- 14,7 mln ton, natomiast w 2016 roku – 12,8 mln ton [1]. Procentowy udział przewozów intermodalnych w transporcie kolejowym w 2017 roku wyniósł 6,12% w masie oraz 9,87% w pracy przewozowej, natomiast w 2018 roku odpowiednio 6,80% i 10,33% [6].

Przyczyn nie zrównoważonego rozwoju gałęzi transportu w Polsce jest wiele. Wśród nich należy z pewnością wymienić jakość infrastruktury liniowej i punktowej oraz koszty korzystania z niej. Ważnym elementem jest też dostępność miejsc załadunku towaru w procesie transportowym,

a więc równomierność rozmieszczenia wszelkiego rodzaju infrastruktury terminalowej na terenie kraju. Aby poprawić obecną sytuację na rynku przewozów towarowych w zakresie zwiększenia udziału kolei potrzebne są skoordynowane działania pomiędzy jednostkami poszczególnych szczebli administracji oraz podmiotami zajmującymi się świadczeniem usług przewozowych. Sieć terminali intermodalnych w Polsce ma silnie zróżnicowaną gęstość, która nie pokrywa swoim obszarem całego kraju. Są regiony, w których wykształciły się duże potoki ładunków intermodalnych z uwagi na stosunkowo szybki rozwój przemysłu oraz towarzyszących mu usług logistycznych lub w miejscu styku dwóch systemów transportowych np. porty morskie oraz duże kolejowe przejścia graniczne na styku torów o prześwicie 1520 mm i 1435 mm. Wyróżniającymi się obszarami, w których występują znaczne potoki ładunków są: rejon Poznania, Górnego Śląska, Warszawy, Łodzi, Wrocławia oraz największego pod względem potoków ładunków przejścia granicznego Terespol-Brześć, gdzie obsługa przeładunkowa wykonywana jest w Małaszewiczach i w Brześciu. W tych lokalizacjach znajduje się po kilka terminali intermodalnych. Inne regiony z pewnym opóźnieniem zaczęły się również dobrze rozwijać gospodarczo i coraz szybciej wyrównuje się poziom urbanizacji przemysłowej i logistycznej naszego kraju. Do takich regionów z pewnością możemy zliczyć województwo kujawsko-pomorskie. Na tym obszarze brakuje terminali intermodalnych pomimo, iż powstały parki technologiczno-przemysłowe, specjalne strefy ekonomiczne, a obsługę transportową zapewniają przewozy samochodowe.

Przesłanki powstania terminala intermodalnego w Emilianowie

Ulokowanie terminala intermodalnego w Emilianowie k. Bydgoszczy umożliwiłoby obsługę potoków ładunków generowanych przez Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny

oraz innych okolicznych przedsiębiorców w dynamicznie rozwijającym się gospodarczo rejonie. Obszar województwa kujawsko-pomorskiego z uwagi na brak infrastruktury terminalowej, przy znaczącym potencjale przemysłowym, może stać się regionem przyjmującym a zarazem generującym skonteneryzowane potoki ładunków. Głównym założeniem dla tych działań jest osiągnięcie pozytywnych efektów społecznych i wyników gospodarczych regionu, zarówno przez sektor publiczny, jak i prywatny. Należy przyjąć, że podstawowym warunkiem trwałego wzrostu gospodarczego regionu jest niezawodność funkcjonowania infrastruktury transportowej dostosowanej do potrzeb. Powinna ona umożliwiać łączenie poszczególnych gałęzi transportu w budowaniu sprawnych łańcuchów transportowych. Za ulokowaniem terminala intermodalnego w Emilianowie przemawia wiele elementów, do których zaliczyć należy:

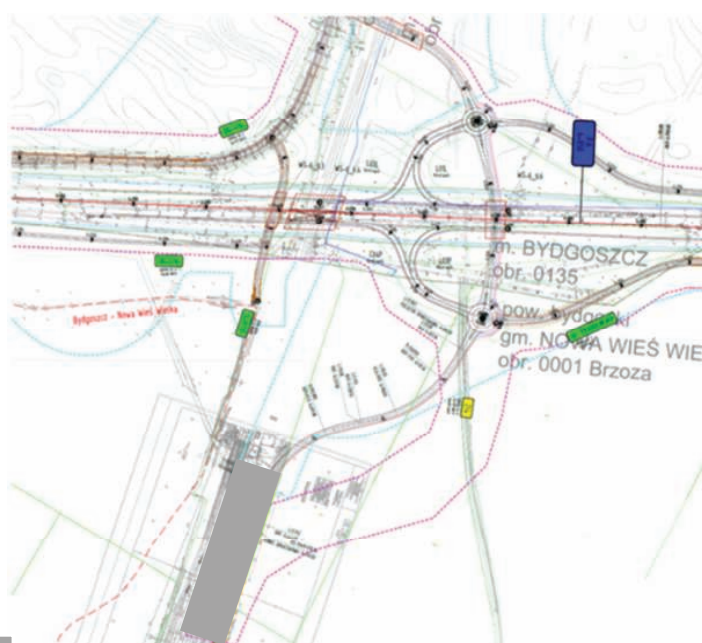
- dedykowaną linię kolejową,
- dolny odcinek największej rzeki w Polsce,
- duży węzeł kolejowy oraz drogowy,
- stacja Bydgoszcz Emilianowo z dobrze rozbudowanym układem torowym,

- port lotniczy cargo,
- odległość od funkcjonującej sieci portów oraz terminali,
- duży ośrodek przemysłowy (dawne Zakłady Chemiczne Zachem),
- opracowane programy rządowe wspierające budowę terminali multimodalnych m.in.: Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 (z perspektywą do roku 2030).

Dla projektu została przeprowadzona analiza SWOT, która wskazuje na duży potencjał tej lokalizacji.

Opis projektu

Polskie Koleje Państwowe S.A. posiadają nieruchomość w Emilianowie k. Bydgoszczy o powierzchni inwestycyjnej wynoszącej około 5,6 ha, którą planują przeznaczyć pod budowę terminala intermodalnego. Przedmiotowa nieruchomość położona jest w odległości ok. 9 km od centrum Bydgoszczy i przylega do granic tego miasta od strony południowo-wschodniej oraz do terenów parku przemysłowo-technologicznego. Przez działkę przebiega linia kolejowa nr 201, tzw.



■ - lokalizacja projektowanego terminala w Emilianowie

1. Układ jezdniowy z drogi ekspresowej S-10 w pobliżu planowanej lokalizacji terminala intermodalnego w Emilianowie dopasowany do koncepcji budowy terminala. Źródło: GDDKiA

magistrala węglowa, która stanowi kolejową obwodnicę aglomeracji bydgoskiej. Linia nr 201 w Bydgoszczy-Maksymilianowo łączy się z linią nr 131 a następnie odgałęzia się w kierunku stacji Bydgoszcz Wschód, aby ponownie połączyć się z linią nr 131 w Nowej Wsi Wielkiej. Teren ten posiada dostęp do drogi publicznej, tj. drogi wojewódzkiej nr 274. W sąsiedztwie przebiega droga krajowa nr 10, a odległość od autostrady A1 wynosi 45 km. Planowana jest budowa trasy ekspresowej S10, w miejsce drogi krajowej nr 10, z węzłem w najbliższym otoczeniu nieruchomości. Wstępna koncepcja trasy zakłada wykonanie bezkolizyjnych zjazdów zarówno do terenów przyszłego terminala intermodalnego jak i do Parku Przemysłowo-Technologicznego (Rys 1).

Projekt budowy terminala intermodalnego w Emilianowie planowany jest w kilku etapach.

W pierwszym z nich zostanie zbudowany plac manewrowo-składowy o powierzchni wynoszącej ok. 15.495 m² wraz z odwodnieniem terenu - zaplanowane jest wykonanie infrastruktury towarzyszącej m. in. stacji paliw, stacji transformatorowej, oświetlenia, ogrodzenia, monitoringu wizyjnego, sieci wodno-kanalizacyjnej, energetycznej i teletechnicznej. Pierwszy etap (Tab. 1) umożliwi prowadzenie prac za- i wyładunkowych z toru nr 13 (tor położony najbliżej planowanego placu składowego). Do placu od strony północno-wschodniej zostanie zbudowana droga dojazdowa pozwalająca na zjazd z drogi krajowej nr 10 (Szosy Obwodowej) w bezpośrednim sąsiedztwie terminala.

Kolejny etap (Tab. 2) zakłada rozbudowę placu manewrowo-składowego w kierunku północnym o powierzchnię wynoszącą ok. 4.165 m² wraz z odwodnieniem terenu i wykonaniem infrastruktury towarzyszącej m.in. budynku biurowo-socjalnego, wiaty serwisowej, oświetlenia, ogrodzenia, monitoringu wizyjnego, sieci wodno-kanalizacyjnej, elektroenergetycznej i teletechnicznej. Zostanie zbudowany tor nr 13 torowymi płytami nośnymi tak, aby możliwe było pro-

Tab. 1. Etap I – plac ładunkowy wzdłuż toru nr 13

Plac	Rodzaj kontenerów	Ilość kontenerów					Ilość TEU
		Pola	Szeregi	Rzędy	Warstwy	Razem	
Etap I	40' (2 TEU) - zwykłe	3	1	10	4	120	240
	40' (2 TEU) - zwykłe	1	1	2	4	8	16
	40' (2 TEU) - niebezpieczne	1	1	5	4	20	40
	40' (2 TEU) - reefer	1	1	2	4	8	16
Razem (Etap I)						156	312

Źródło: PKP S.A.

Tab. 2. Etap 2 – plac ładunkowy wzdłuż toru nr 13 i plac składowy w rejonie torów nr 33 i 35

Plac	Rodzaj kontenerów	Ilość kontenerów					Ilość TEU
		Pola	Szeregi	Rzędy	Warstwy	Razem	
Etap II	40' (2 TEU) - zwykłe	3	1	10	4	120	240
	40' (2 TEU) - zwykłe	1	1	2	4	8	16
	40' (2 TEU) - zwykłe	1	3	9	4	108	216
	40' (2 TEU) - zwykłe	1	3	3	4	36	72
	40' (2 TEU) - niebezpieczne	1	1	5	4	20	40
	40' (2 TEU) - reefer	1	1	2	4	8	16
Razem (Etap I i II)						300	600

Źródło: PKP S.A.

Tab. 3. Etap 3 – plac ładunkowy wzdłuż toru nr 13 i plac składowy w rejonie torów nr 33 i 35 rozbudowane na gruntach obcych

Plac	Rodzaj kontenerów	Ilość kontenerów					Ilość TEU
		Pola	Szeregi	Rzędy	Warstwy	Razem	
Etap III	40' (2 TEU) - zwykłe	4	3	10	4	480	960
	40' (2 TEU) - zwykłe	1	3	2	4	24	48
	40' (2 TEU) - zwykłe	1	3	9	4	108	216
	40' (2 TEU) - zwykłe	1	3	3	4	36	72
	40' (2 TEU) - niebezpieczne	1	3	5	4	60	120
	40' (2 TEU) - reefer	1	3	2	4	24	48
Razem (Etap I, II, III)						732	1464

Źródło: PKP S.A.

wadzenia prac za- i wyładunkowych z toru nr 11 z możliwością wjazdu urządzenia przeładunkowego (drugi w kolejności od placu składowego).

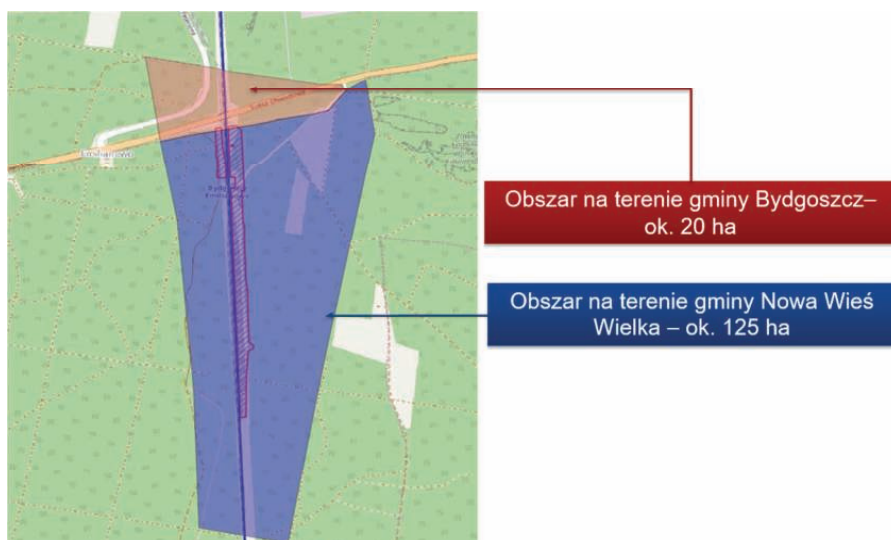
W ostatnim etapie (Tab. 3) plac manewrowo-składowy zostanie powiększony o około 5.100 m² wraz z dobudowaniem infrastruktury towarzyszącej na gruntach obcych przyległych do terenu inwestycji od strony wschodniej.

Na powierzchni płyty terminala będą mogły być składowane kontenery 40' uniwersalne, kontenery 40' chłodnicze (reefer) oraz kontenery 40' z ładunkami niebezpiecznymi. Kontenery będą przemieszczane pomiędzy transportem kolejowym, transportem drogowym a placem składowym za pomocą urządzeń przeładunkowych typu reach-stacker. Przed rozpoczęciem inwestycji, już na etapie pro-

jektowym, konieczne jest wykonanie niezbędnych badań geologicznych gruntu, operatu dendrologicznego, operatu wodno-prawnego, raportu oddziaływania inwestycji na środowisko oraz uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uchwałą nr VI/114/19 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 27 maja 2019 r. wyznaczono Obszar Chroniony Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej – część wschodnia i zachodnia. W projekcie planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego uwzględniono plany budowy terminala intermodalnego w Emilianowie. W związku z powyższym wprowadzono odstępstwa od wybranych zakazów zawartych w Uchwale, które brzmią następująco [3]:

- zabijania dziko występujących



2. Stacja Bydgoszcz Emilianowo w kontekście Obszaru Chronionego Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej (obszar „wyłączony”), Źródło: PKP S.A.

zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką,

- realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko,
- wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztorowym, przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych,
- dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka.

Stacja kolejowa Bydgoszcz Emilianowo wraz z przyległym gruntem została „wyłączona” z Obszaru Chronionego

wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej. Na terenie gminy Bydgoszcz wyłączono 20 ha, natomiast na terenie Nowa Wieś Wielka 125 ha (Rys. 2).

Uwarunkowania transportowe w województwie kujawsko-pomorskim

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w województwie kujawsko-pomorskim w 2018 roku długość linii kolejowych wynosiła 1200 km (664 km linia jednotorowa, 536 km linia dwu- i więcej torowa). Wynik ten stanowi 6% wszystkich linii kolejowych w Polsce. Zelektryfikowane linie kolejowe na tym obszarze wynoszą 563 km, co stanowi niespełna połowę długości wszystkich linii kolejowych w województwie [2]. Przez województwo kujawsko-pomorskie bieżą magistralne linie kolejowe nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port) oraz nr 131 (Chorzów Batory-Tczew).

Wśród linii kolejowych, które przebiegają przez województwo kujawsko-pomorskie można wymienić również [5]:

1. Linie kolejowe pierwszorzędne:
 - nr 18 (Kutno-Piła Główna) dwutorowa, zelektryfikowana,
 - nr 27 (Nasielsk-Toruń Wschodni), jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - nr 353 (Poznań Wschód-Skandawa) dwutorowa, zelektryfikowana,

- nr 208 (Działdowo-Chojnice), jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - nr 33 (Kutno-Brodnica) jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - nr 734 (Nieszawka-Toruń Towarowy TRB), dwutorowa, zelektryfikowana,
 - nr 741 (Mimowola-Jaksice), dwutorowa, zelektryfikowana,
 - nr 742 (Inowrocław-Inowrocław Rąbinek), jednotorowa, zelektryfikowana.
2. Linie kolejowe drugorzędne:
 - nr 207 (Toruń Wschodni-Malbork), jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - nr 281 (Oleśnica-Chojnice), jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - nr 206 (Inowrocław Rąbinek-Żnin) jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - nr 209 (Kowalewo Pomorskie-Bydgoszcz Wschód), jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - 215 (Laskowice Pomorskie-Bąk), jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - 356 (Poznań Wschód-Bydgoszcz Główna), jednotorowa, niezelektryfikowana.
 3. Linie kolejowe znaczenia miejscowego:
 - nr 231 (Inowrocław Rąbinek-Łojewo), jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - nr 245 (Aleksandrów Kujawski-Ciechocinek), jednotorowa, zelektryfikowana,
 - nr 240 (Świecie-Terespol Pomorski), jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - nr 241 (Tuchola-Koronowo), jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - nr 246 (Toruń Wschodni-Olek), jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - nr 736 (Grębocin-Katarzynka), jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - nr 745 (Bydgoszcz Główna-Czyżkówko), jednotorowa, zelektryfikowana.

Przez województwo kujawsko-pomorskie przebiega 5 kolejowy korytarz transportowy. Linie kolejowe nr 201 i 131 leżą też w VI paneuropejskim

korytarzu transportowym. Docelowy układ kolejowych korytarzy transportowych przedstawia rysunek 3.

W 2018 roku w województwie kujawsko-pomorskim długość dróg krajowych wynosiła 1207 km, wojewódzkich – 1751 km, powiatowych – 7035,2 km, natomiast gminnych 17523,2 km. Długości te przełożyły się na łączny wynik 27516,5 km (6,5% wszystkich dróg publicznych w Polsce) [2].

W województwie kujawsko-pomorskim zbiegają się:

- będąca osią Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI autostrada A1 (E75) (Gdańsk-Toruń-Katowice-Gorzyczki – kierunek: Republika Czeska),
- Stanowiąca odgańlenie korytarza transportowego nr VI, oznaczona jako korytarz VI A, droga krajowa nr 5 (E-261) (Grudziądz-Świecie-Bydgoszcz-Poznań-Wrocław: kierunek Republika Czeska), wiodąca do korytarza nr II.

Wśród najważniejszych szlaków komunikacyjnych w województwie kujawsko-pomorskim należy wyróżnić (Rys. 4):

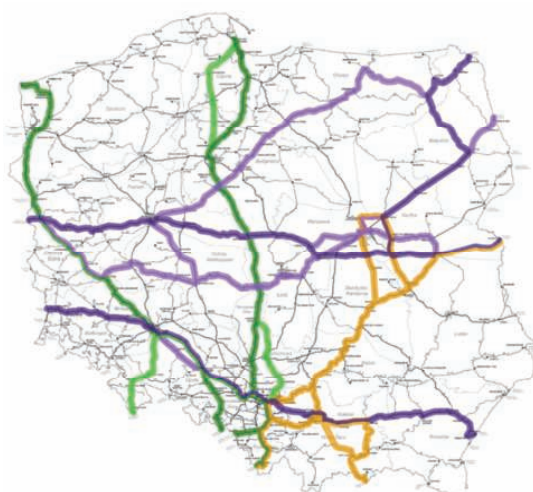
1. Autostradę:

- A1 Rusocin - Grudziądz - Toruń - Kutno - Stryków - Łódź - Tuszyn - Piotrków Trybunalski - Kamieńsk - Radomsko - Częstochowa - Pyrzowice - Piekary Śląskie - Bytom - Zabrze - Gliwice - Knurów - Rybnik - Żory - Gorzyczki - granica państwa (Czechy).

2. Drogi ekspresowe:

- S5 Nowe Marzy - Świecie - Bydgoszcz - Białe Błota - Szubin - Żnin - Gniezno - Poznań - Stęszew - Kościan - Śmigiel - Leszno - Rawicz - Żmigród - Prusice - Trzebnica - Wrocław,
- S10 Szczecin - Stargard Szczeciński - Recz - Kalisz Pomorski - Wałcz - Piła - Wyrzysk - Pawłówek - Białe Błota - Bydgoszcz - Solec Kujawski - Toruń - Lubicz Dolny - Sierpc - Płońsk - Siedlin.

Terminal intermodalny w Emilianowie położony będzie w odległości ok. 700 m od Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego.



-	Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie trasa główna
-	Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie trasa objazdowa
-	Korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie trasa główna
-	Korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie trasa objazdowa
-	Bursztynowy Korytarz Towarowy

3. Planowany docelowy układ kolejowych korytarzy transportowych, Źródło: PKP PLK S.A.



Legenda

- autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w użytkowaniu
- autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w realizacji
- autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w przygotowaniu
- numery autostrad i dróg ekspresowych

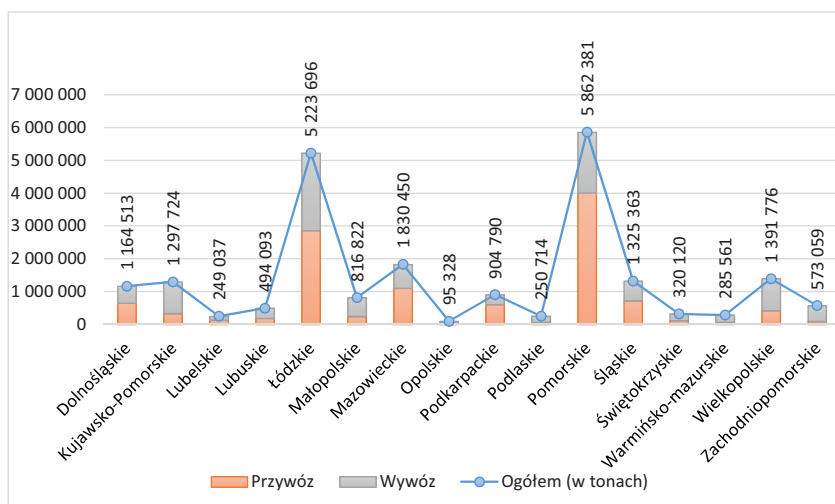
4. Mapa stanu budowy dróg w województwie kujawsko-pomorskim. Źródło:[4]

BPPT obejmuje obszar o powierzchni blisko 287,5 ha w całości zlokalizowany na terenie miasta Bydgoszczy, na terenie poprzemysłowym. Teren prowadzenia działalności Parku jest miejscem łączenia się dwóch rodzajów transportu: drogowego (droga krajową nr 10) oraz kolejowego (przez teren parku przebiega linia nr 201). BPPT istnieje od 2003 roku. Jest jednym z największych parków tego typu w Polsce. Spółka skupia ponad 120 przedsiębiorców. Na terenie BPPT zatrudnienie znalazło blisko 3700 osób. Lokalizacja terminalu w Emilianowie stwarza możliwość przeniesienia na transport kolejowy części potoków ładunków z Parku. Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny obsługiwany jest transportem samochodowym

– codziennie przyjeżdża tam od 400 do 600 ciężkich zestawów samochodowych.

W województwie kujawsko-pomorskim w 2018 roku transportem samochodowym intermodalnym przewieziono 1 297 724 ton ładunków, był to szósty wynik w kraju. Najwięcej ładunków tą gałęzią transportu przewieziono w województwie pomorskim (Rys. 5), wynika to z obsługi portów morskich w Gdańsku i Gdyni.

Położenie geograficzne Polski pomiędzy Skandynawią a Europą Południową oraz Europą Zachodnią i krajami leżącymi za naszą wschodnią granicą jest strategiczne z punktu widzenia transportowanych dóbr. Porty morskie należy postrzegać jako ważny element systemu logistycznego kraju, którego potencjał istotnie zależy od stopnia rozwoju infrastruktury logistycznej i jej jakości – tak od strony



5. Przewóz ładunków w kontenerach transportem samochodowym intermodalnym według województw w 2018 r., Źródło: Główny Urząd Statystyczny

morza, jak i lądu. Wszelkiego rodzaju terminale w tym i intermodalne oraz infrastruktura liniowa powinny stanowić zaplecze umożliwiające funkcjonowanie portów w układzie sieciowym. Zapewnia to sprawną obsługę potoków ładunków przechodzących przez porty. Kluczowa dla właściwej i na odpowiednim poziomie obsługi przesyłek jednostek intermodalnych jest efektywność operacji logistycznych w porcie, w tym przeładunków portowo-kolejowych. Po okresie względnej stabilizacji wolumenów jednostek intermodalnych przeładowywanych w polskich portach, w ostatnich kilku latach odnotowana była wysoka dynamika ich wzrostu. Dla utrzymania się tych tendencji konieczne jest przeprowadzenie dalszej rozbudowy i modernizacji istniejącej infrastruktury, zarówno w samych portach, jak i wewnątrz kraju, gdzie jest ona potrzebna.

Podsumowanie

Sieć terminali ogólnodostępnych powinna stanowić element systemu tzw. rozszerzonej przestrzeni portowej (ang. *Extended Port Gateway*), co pozwoliłoby na wprowadzenie zmian organizacyjnych w zakresie dostarczania lub odbioru jednostek ładunkowych w terminalach lądowych zrównujących organizacyjno-prawnie te operacje z analogicznymi w portach morskich. Dobrze rozwinięta sieć transportowa z powiązanymi

między różnymi gałęziami transportu punktami przeładunkowymi i innymi generatorami ruchu jest warunkiem realizacji podstawowych zasad swobodnego przepływu dóbr. Poprawa dostępności transportowej regionu wpłynie na poprawę warunków otoczenia biznesowego przedsiębiorców prowadzących wymianę handlową z partnerami handlowymi z kraju i z zagranicy. Znacząca poprawa dostępności transportowej z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu będzie miała duże znaczenie na wybór miejsca osiedlenia się nowych firm z różnych branż. Jednym z celów polityki transportowej Unii Europejskiej jest przyśpieszenie i zrównoważenie rozwoju usług przewozowych i logistycznych. W szczególności unijne akty prawne są ukierunkowane na wspieranie rozwoju transportu intermodalnego, który postrzegany jest jako najbardziej przyjazna środowisku rzeczywista alternatywa dla względnie wysoko emisyjnego transportu drogowego na całej trasie przewozu. Obszar województwa kujawsko-pomorskiego z uwagi na brak infrastruktury terminalowej przy jednoczesnym rosnącym potencjale regionu, spełnia

Tab. 4. Maksymalne roczne zdolności przeładunkowe terminala w odniesieniu do etapów przedsięwzięcia.

Etap	TEU	UTI
I	19 900	11 700
II	38 300	22 500
III	88 000	51 700

Źródło: PKP S.A.

kryteria dla zlokalizowania infrastruktury o charakterze *Extended Port Gateway*.

Budowa terminala intermodalnego w Emilianowie będzie wieloetapowa a rezerwy terenowe pozwalają na powstawanie nowych obiektów infrastruktury logistycznej. Zakłada się następujące roczne zdolności przeładunkowe (Tab. 4).

Założenia polityki unijnej oraz polityki naszego państwa stawiają inwestycję w Emilianowie w korzystnym świetle. Obecnie w naszym kraju kładziony jest nacisk na zwiększenie udziału towarowych przewozów kolejowych. Jednym z założeń Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju jest rozpoczęcie działań zmierzających do budowy ponadregionalnej infrastruktury transportowo-logistycznej. Emilianowo dzięki swojemu położeniu, tj. lokalizacji na korytarzu sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk, stwarza dogodne warunki do promowania tego projektu jako projektu ponadregionalnego. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r., Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2019 r.
- [2] Transport – wyniki działalności w 2018 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Szczecin 2019 r.
- [3] Uchwała nr VI/114/19 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 27 maja 2019 r. w sprawie przyjęcia projektu uchwały w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej – część wschodnia i zachodnia.
- [4] www.gddkia.gov.pl/mapa-stanow-budowy-drog_kujawsko-pomorskie (dostęp 31.10.2019 r.).
- [5] www.mapa.plk-sa.pl/9 (dostęp 31.10.2019 r.).
- [6] www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analazy/analazy-i-monitoring/statystyka-przewozow-to/dane-archiwalne/14817,Przewozy-intermodalne-w-2018-r.html (dostęp 04.11.2019 r.).