



NOWYBURSZTYNOWYSZLAK

II Bydgoskie Forum Bursztynowego Szlaku

*Łącząc Bałtyk
z Adriatykiem*

10 października 2022

Więcej materiałów



PARTNER GŁÓWNY:



PARTNERZY:



Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

MINISTER - CZŁONEK
RADY MINISTRÓW
ŁUKASZ SCHREIBER



PREZYDENT
MIASTA BYDGOSZCZY
RAFAŁ BRUSKI

PATRONAT HONOROWY:



KOMISJA
INFRASTRUKTURY
SEJMU RP

II Bydgoskie Forum Bursztynowego Szlaku

Otwarcie

- Zastępczyni prezydenta Bydgoszczy - Maria Wasiak
- w imieniu ministra Łukasza Schreibera - Damian Przybylski

Rewizja sieci TEN-T

- Łukasz Religa - prezes Nowego Bursztynowego Szlaku
- Kosma Złotowski - poseł do Parlamentu Europejskiego, członek komisji PETI i TRAN
- Jakub Siwiński - Zastępca Dyrektora Departamentu Strategii Transportu

Panel ogólny

- Prezentacja koncepcji Parku Przemysłowego Emilianowo - Przemysław Sztandera, prezes Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej
 - Plany inwestycyjne dotyczące linii kolejowej nr 201 – Aleksandra Merchel-Koter, Dyrektor Projektu, Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
- „Projekty infrastrukturalne oraz rozwiązania organizacyjne integrujące Port Gdynia z zapleczem gospodarczym” – Andrzej Jamry, Port Morski Gdynia
 - Postęp prac nad budową terminalu Bydgoszcz-Emilianowo - Paweł Bukowski, prezes spółki Terminal Intermodalny Bydgoszcz-Emilianowo
 - Koncepcja węzła drogi ekspresowej S-10 i jego wykorzystanie w ramach terminalu – dyrektor oddziału GDDKiA w Bydgoszczy Sebastian Borowiak
- Infrastruktura towarzysząca terminalowi Emilianowo – Mirosław Pankowski, wiceprezes Nowego Bursztynowego Szlaku
- Rynek magazynowy w Bydgoszczy – Edyta Wiwatowska, prezes Bydgoskiej Agencji Rozwoju Regionalnego.
- Klaster technologii wodorowych – prezentacja i działanie - Damian Mucha, wiceprezes Regionalnej Izby Gospodarczej Pomorza

Słowem wstępu



Łukasz Religa
Prezes Nowego
Bursztynowego Szlaku

Rosyjska agresja na Ukrainę pokazała słabe strony naszej infrastruktury w Polsce. Opóźniająca się modernizacja linii kolejowej nr 201, sprawia, że transport węgla importowanego drogą morską nie jest tak sprawny jakbyśmy mogli tego oczekiwać. Wspomniana inwestycja, o której rozmawialiśmy w czasie II Bydgoskiego Forum Bursztynowego Szlaku, obok bliskiej rozpoczęcia budowy drogi ekspresowej S-10, będą kluczowymi składnikami Bydgoskiego Węzła Logistycznego.

Sytuacja geopolityczna pokazuje nam, że musimy szukać też alternatywnych dla przewozów przez Rosję i Białoruś szlaków wymiany handlowej z Azją, dlatego z dużym zainteresowaniem powinniśmy patrzeć na rekomendowany przez Komisję Europejską nowy korytarz łączący morza: Bałtyckie, Czarne i Egejskie, o którym mówił na Forum wicedyrektor Jakub Siwiński z Ministerstwa Infrastruktury.

Dużo uwagi na II Bydgoskim Forum Bursztynowego Szlaku poświęciliśmy też petycji jaką skierowaliśmy wraz z innymi sygnatariuszami do Parlamentu Europejskiego w sprawie uznania Bydgoszcz za węzeł sieci bazowej TEN-T. Trzeba po raz kolejny podkreślić, że wszelkie argumenty pokazują, że Bydgoszcz ma taki potencjał i powinna znaleźć się w sieci bazowej.



Maria Wasiak

Zastępczyni prezydenta
Miasta Bydgoszczy

Bydgoszcz znajduje się w istotnym miejscu sieci transeuropejskich. Konferencja dostarcza miastu dodatkowych argumentów do starań o nowe przedsięwzięcia, które pozwolą wykorzystać realny potencjał Bydgoszczy i okolic. To ważne, ponieważ w rozwoju miasta ważną rolę odgrywa logistyka. Skorzystają na tym między innymi firmy z tego sektora, które już coraz częściej lokują swoje centra i oddziały na terenie miasta i Metropolii Bydgoszcz.

Łukasz Schreiber

Minister - Członek
Rady Ministrów w liście
do uczestników Forum



Bydgoszcz ma wszelkie predyspozycje ku temu, aby zostać ważnym węzłem logistycznym w tej części Europy. Potencjał miasta w tym zakresie jest stale wzmacniany m.in. dzięki inwestycjom finansowanym z budżetu państwa - budowie drogi S5, która dobiega końca, czy budowie drogi S10. Linia kolejowa nr 201 międzynarodowa droga wodna E-40 oraz lotnisko to dodatkowe atuty grodu nad Brdą. Ten wielki potencjał Bydgoszczy zostanie wzmocniony dzięki budowie Terminalu Intermodalnego Bydgoszcz-Emilia-nowo, którą nie tylko popieram, ale też o którą zabiegam od lat.

Petycja do Parlamentu Europejskiego

Pod koniec marca 2022 roku do Parlamentu Europejskiego została skierowana petycja w sprawie umieszczenia Węzła Logistycznego Bydgoszcz w sieci bazowej TEN-T w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk w związku z pracami Parlamentu Europejskiego nad rewizją rozporządzenia 1315/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady.

Petycję poparły: Nowy Bursztynowy Szlak, Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Bałtyk-Adriatyk, Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Stowarzyszenie Metropolia Bydgoszcz (JST) Rada Miasta Bydgoszczy, Rada Gminy Nowa Wieś Wielka, Rada Miejska w Solcu Kujawskim, Rada Powiatu Bydgoskiego, Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy, Związek Pracodawców Pomorza i Kujaw, Nadwiślański Związek Pracodawców „Lewiatan”.

W czerwcu 2022 roku sekretariat komisji PETI zarejestrował petycję pod numerem 0510/2022.

10 października 2022 roku w czasie II Bydgoskiego Forum Bursztynowego Szlaku poseł Kosma Złotowski poinformował o złożeniu wniosku w sprawie rozpatrzenia petycji na jednym z najbliższych posiedzeń.

25 października na posiedzeniu koordynatorów PETI zdecydowano, że petycja będzie rozpatrzona na styczniowym posiedzeniu.



Kosma Złotowski

Poseł do PE

Od lat przy wsparciu lokalnych samorządów, instytucji i organizacji pozarządowych lobbują za umieszczeniem Bydgoszczy w sieci bazowej TEN-T. Ten projekt nie ma barw politycznych i każdy głos, apel, czy analiza, które wspierają postulat – powinny być potraktowane z należytą uwagą.

Petycja w sprawie umieszczenia Węzła Logistycznego Bydgoszcz w sieci bazowej TEN-T w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk w związku z pracami Parlamentu Europejskiego nad rewizją rozporządzenia 1315/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady.

Sygnatariusze niniejszej petycji mając na uwadze propozycję Komisji Europejskiej (COM(2021) 812 z dnia 14 grudnia 2021 roku oraz rozpoczynając się w Parlamencie Europejskim prace nad rewizją Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 1315/2013 wnoszą o nadanie Bydgoszczy statusu węzła drogowo-kolejowego sieci bazowej TEN-T w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Uzasadnienie

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 niemaszowych, 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 świadczą 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 bydgoskotoruńskiej charakteryzuje się strategicznym położeniem, zapewniającym obsługę ładunków w relacjach pomiędzy portamiorskimi 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. Mając powyższe na uwadze 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.

Korytarz Trójmorza

W propozycji rewizji sieci TEN-T autorstwa Komisji Europejskiej z grudnia 2021 roku pojawiła się propozycja utworzenia korytarza transportowego łączącego morza: Bałtyckie, Czarne i Egejskie. O tym, że z punktu widzenia bydgoskiego węzła logistycznego jego powstanie jest korzystne mówił podczas II Bydgoskiego Forum Bursztynowego Szlaku Jakub Siwiński, Zastępca Dyrektora Departamentu Strategii Transportu w Ministerstwie Infrastruktury.



„W przypadku kontekstu polskiego - co uważamy, że jest istotnym sukcesem Polski jako całości - pojawił się nowy korytarz łączący Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym i Egejskim. Odzwierciedla on nacisk i znaczenie połączeń północno-południe, co jest także ważne z punktu widzenia Bydgoszczy, bo lepiej pozycjonować się na linii północ-południe niż wschód-zachód. Z perspektywy bydgoskiego węzła logistycznego to także rozwiązanie korzystne.

Dzięki temu można wykorzystywać element położenia węzła między portami Trójmiasta, a obszarem oddziaływania, nie tylko tym tradycyjnym między Górnym Śląskiem, ale w szerszym znaczeniu, przede wszystkim między wschodnią Słowacją i dalej w kierunku Ukrainy, Węgier czy Rumunii."

Kilka punktów stycznych korytarza Bałtyk-Adriatyk oraz nowego korytarza Bałtyk – Morze Czarne – Morze Egejskie na pewno sprzyjać będzie kooperacji terminali położonych w obu korytarzach. Punktem stycznym w Polsce będzie na pewno Kraków, który znajduje się w obu korytarzach. Propozycja Komisji Europejskiej zakłada też poszerzenie korytarza Bałtyk-Adriatyk o obszar Węgier, nie tylko o węzeł Budapeszt, o który zabiegał Nowy Bursztynowy Szlak, ale obejmie on całe Węgry w linii wschód-zachód, przez co węgierskie węzły takie jak: Nyíregyháza czy Debrecen znajdą się w obu korytarzach.



Przebieg korytarza Bałtyk-Adriatyk oraz planowanego korytarza Trójmorza

Park Przemysłowy Emilianowo



- Powinniśmy myśleć długoterminowo i z wyprzedzeniem przygotować tereny inwestycyjne. W naszym kraju jest deficyt działek inwestycyjnych o dużej powierzchni. Pamiętajmy, że Inwestorzy szukający dogodnej lokalizacji nie będą czekali kilku lat na ich uruchomienie, a to oznacza niewykorzystane możliwości rozwoju gospodarczego. Koncepcja Parku Przemysłowego Emilianowo zakłada docelowo zagospodarowanie około 1 tysiąca ha wokół planowanego Terminalu Intermodalnego Bydgoszcz-Emilianowo. Inwestycja powinna być realizowana etapami po około 125 hektarów, przy jednoczesnym odtwarzaniu lasów koniecznych do wycinki. Największy obszar Parku Przemysłowego Emilianowo znajdowałby się w gminie Nowa Wieś Wielka, która mogłaby znacznie rozbudować lokalną gospodarkę. Pamiętajmy, że jedną z bogatszych gmin w województwie kujawsko-pomorskim są Łysomice, które dzięki utworzonej tam podstrefie (ok. 175 ha), otrzymały szansę na tak intensywny rozwój - mówił **Przemysław Sztandera** Prezes Zarządu Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej sp. z o.o., podczas prezentacji koncepcji Parku Przemysłowego Emilianowo.



Koncepcja zakłada zagospodarowanie około 1 tys. hektarów przestrzeni wokół planowanego Terminalu Intermodalnego Bydgoszcz-Emilianowo. Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna chce to realizować etapami po ok. 125 hektarów, jednocześnie odtwarzać lasy konieczne do wycinki w innych miejscach.

Modernizacja kluczowej linii kolejowej nr 201 do 2027 roku



*Ideą samego projektu jest stworzenie alternatywnego połączenia kolejowego linii Bydgoszcz – Trójmiasto, czyli połączenia południa kraju z Trójmiastem, w szczególności to dotyczy ruchu towarowego i rosnącego znaczenia dla portów morskich zarówno w Gdańsku i w Gdyni - **Aleksandra Merchel-Koter**, Dyrektor Projektu Zespół projektu nr 2/7 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny.*

Najpierw jednak ma powstać tzw. bajpas, czyli modernizacja linii 234 Kokożki – Stara Piła oraz 229 na odcinkach Stara Piła – Gliniec oraz Gliniec – Kartuzy. Te linie tworzą objazd linii kolejowej nr 201 i mają sprawić, iż w czasie modernizacji głównego ciągu, nie dojdzie do zakłóceń w ruchu pociągów, a w przyszłości, po całej modernizacji mają zwiększać przepustowość szlaku. W ramach I etapu inwestycji przewidziano też modernizację odcinków linii nr 201: Kościerzyna Somonino wraz z linią 214 Somonino – Kartuzy, oraz w dalszych pracach Somonino – Gdańsk Osowa i Gdańsk Osowa – Gdynia Główna - *Na pierwszy z kontraktów zostało w lipcu ogłoszone postępowanie przetargowe, ono jest w toku i na początku przyszłego roku powinna zostać podpisana umowa* - wyjaśnia Merchel-Koter.

Drugi etap bliższy Bydgoszczy, na odcinkach Maksymilianowo-Wierzchucin, Wierzchucin – Lipowa Tucholska oraz Lipowa Tucholska – Kościerzyna, a także modernizacja stacji Maksymilianowo będzie się toczyć w podobnym okresie, a zakończyć ma się kilka miesięcy po pierwszym etapie, jeszcze w 2027 roku.

1. Wyższe prędkości pociągów do 160 km/h
2. Linia dwutorowa, od Gdańska Osowa linia trzytorowa
3. Elektryfikacja
4. Poprawa poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych
5. Planowane skrócenie czasu jazdy dla pociągów międzyregionalnych o 1h 6 min.
6. Dostosowanie infrastruktury dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się
7. Polepszenie warunków do przewozów towarowych

Fragment prezentacji wskazujący docelowe efekty modernizacji.



Terminal Bydgoszcz-Emilianowo przed kluczowymi decyzjami

Prezes spółki Terminal Intermodalny Bydgoszcz-Emilianowo Paweł Bukowski podczas II Bydgoskiego Forum Bursztynowego Szlaku poinformował, że jeszcze w 2022 roku spółka spodziewa się decyzji środowiskowej. Obecnie przed udziałowcami natomiast kluczowa decyzja o wyborze wariantu w jakim powstanie terminal - czy w oparciu o suwnice szynowe RMG czy spalinowe reach stackery. **Koszt inwestycji oszacowano w zależności od wariantu od 83 do 117 mln zł.** Obecnie trwa szukanie źródła finansowania dla tej inwestycji.

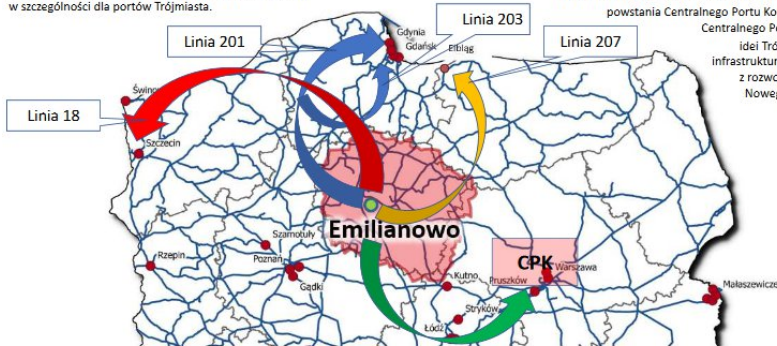


TERMINAL BYDGOSZCZ EMILIANOWO Jako element wsparcia dla polskich portów morskich oraz Centralnego Portu Komunikacyjnego



Terminal Bydgoszcz Emilianowo jest bardzo dobrze skomunikowany z polskimi portami morskimi. Dzięki temu może, w przyszłości, pełnić rolę suchego portu lub tzw. extended port gateway dla tychże portów, w szczególności dla portów Trójmiasta.

Z drugiej zaś strony, od samego początku autorzy idei dbali, aby, koncepcja powstania węzła logistycznego, w tym terminala intermodalnego, w Bydgoszczy była spójna z projektami powstania Centralnego Portu Komunikacyjnego, Centralnego Portu Morskiego, Idei Trójmorza, a także infrastruktury skorelowanej z rozwojem chińskiego Nowego Jedwabnego Szlaku.



Przedstawiciel spółki poinformował także, że od roku spółka współpracuje z Centralnym Portem Komunikacyjnym, aby wykorzystywać bydgoski terminal przy realizowanych przez CPK operacjach cargo. **- Zainteresowanie budową tego typu hubów, w ramach CPK, jest oczywiste. Przed pandemią około 8% ruchu lotniczego jaki obsługuje hub generowało około 40% przychodów, nie jest to zatem rzecz, którą można zignorować - mówił prezes Paweł Bukowski.**

Uruchomienie terminalu planuje się w 2027 roku.

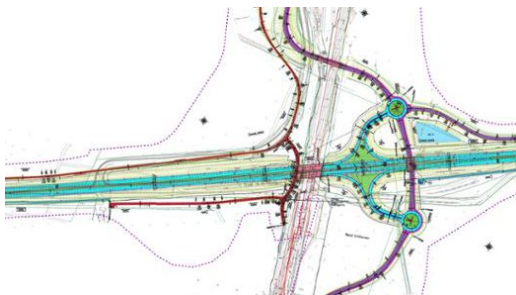
Węzeł drogi S-10 Emilianowo

Terminal intermodalny Bydgoszcz-Emilianowo powstanie tuż przy samym węźle drogi ekspresowej S-10 Emilianowo. Położenie przy węźle drogi ekspresowej będzie dla terminalu sporym atutem, dlatego niezwykle ważne jest, aby węzeł został zaprojektowany w sposób optymalnie uwzględniający wszystkie potrzeby. Z tego też powodu gościem II Bydgoskiego Forum Bursztynowego Szlaku był dyrektor bydgoskiego oddziału GDDKiA **Sebastian Borowiak**, który przedstawił koncepcję węzła i jego uwarunkowania.



Węzeł Emilianowo powstanie w ramach odcinka Emilianowo - Solec Kujawski o długości 8,64 km. W dniu 6 września 2022 roku GDDKiA podpisała umowę z firmą Polaqua, która będzie wykonawcą tego odcinka. Odcinek planuje się oddać do użytku w 2026 roku. Dyrektor Borowiak poinformował, że przebieg S-10 pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem został tak zaprojektowany, aby w przyszłości było możliwe jego poszerzenie do standardu 3x2.

Węzeł Emilianowo będzie łączył drogę S-10 z terminalem intermodalnym, potencjalnym Parkiem Przemysłowym Emilianowo oraz istniejącym Bydgoskim Parkiem Przemysłowo-Technologicznym.



Port Gdynia ma 100 lat

23 września 1922 roku Sejm RP przyjął ustawę w sprawie budowy portu w Gdyni. We wrześniu 2022 w gdyńskim porcie, który jest naturalnie zainteresowany współpracą z Bydgoskim Węzłem Logistycznym, świętowano ten jubileusz.

Na II Bydgoskim Forum Bursztynowego Szlaku Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. reprezentował Andrzej Jamry, który przedstawił projekty rozwiązań teleinformatycznych zwiększających efektywność operacyjną obsługi kolei i samochodów ciężarowych w kontekście integracji Portu Gdynia z zapleczem gospodarczym kraju, w tym bydgoskim terminalem.

- Pilna realizacja prac modernizacyjnych na linii kolejowej nr 201 jest w żywotnym interesie Portu Gdynia i połączy nas z Bydgoszczą Emilianowem infrastrukturą odpowiadającą standardom TEN-T. Należy jednocześnie podkreślić, iż zgodnie z modelem Extended Port Gateway, integracja portu morskiego z zapleczem musi mieć także wymiar operacyjny – wyjaśniał Andrzej Jamry – W celu optymalnego wykorzystania potencjału terminali przeładunkowych morskich i lądowych, należy objąć aktywną koordynacją wszystkie etapy przewozu i obsługi ładunków z wykorzystaniem inteligentnych systemów zarządzania ruchem oraz wymiany danych operacyjnych i informacji administracyjnych.



PORT
GDYNIA

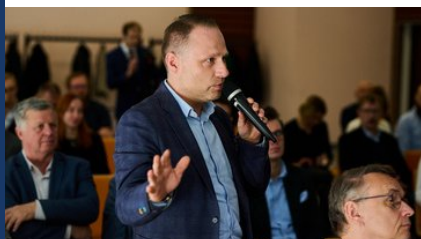


100 LAT
1922-2022

Podsumowanie

W czasie dyskusji na II Bydgoskim Forum Bursztynowego Szlaku zasygnalizowano:

- Potrzebę ponad politycznych działań na rzecz uznania Bydgoszczy za węzeł sieci bazowej TEN-T;
 - Kluczowe znaczenie modernizacji linii kolejowej nr 201 dla funkcjonowania polskich portów morskich;
- Konieczność zweryfikowania założeń projektu audytu krajobrazowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego, aby uwzględnił możliwe kierunki rozwoju gospodarczego wokół Emilianowa;
- Potrzebę elastycznego zaprojektowania węzła drogi ekspresowej S-10 Emilianowo, również z myślą o Parku Przemysłowym Emilianowo;
- Zwrócono uwagę na znaczenie dla Bydgoszczy planowanego korytarza TEN-T roboczo nazwanego: Morze Bałtyckie - Morze Czarne - Morze Egejskie





NOWYBURSZTYNOWYSZLAK



Organizator:

Nowy Bursztynowy Szlak
ul. Gdańska 5, 85-005 Bydgoszcz
KRS: 00008891703

www.bursztynowyszlak.eu