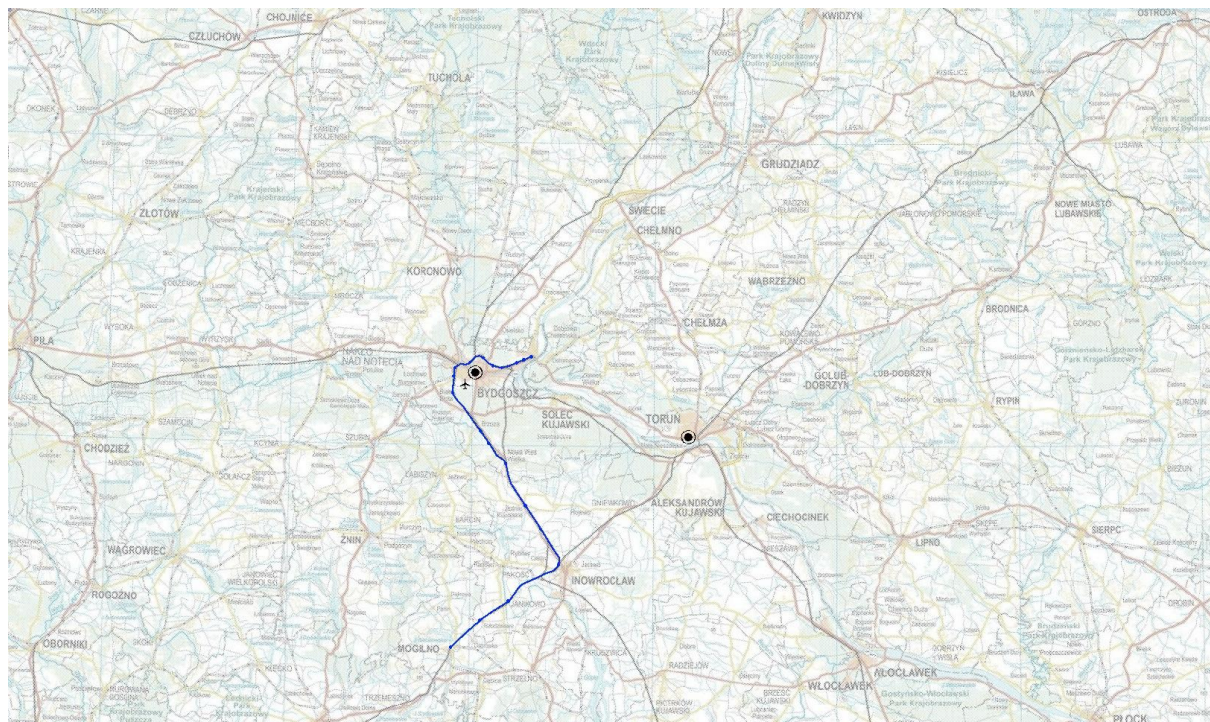


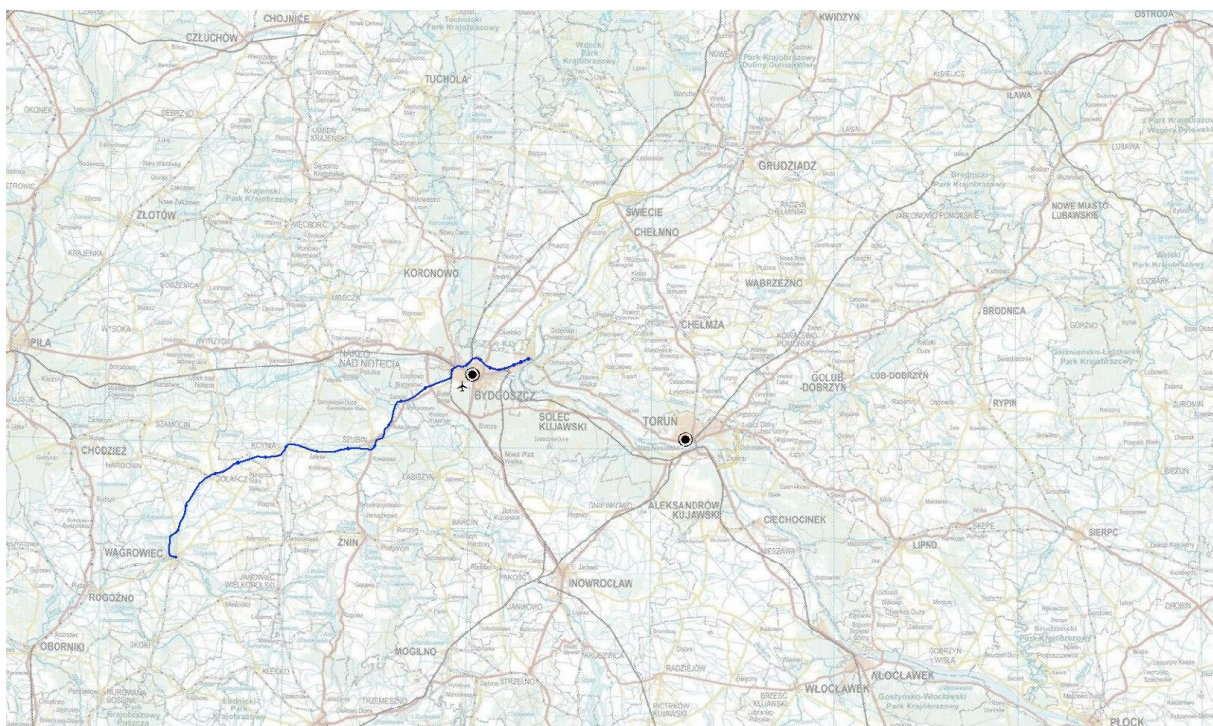
Pierwsza prezentacja: Szybka Kolej Miejska – marzenie czy pilna konieczność?

Przedstawiony został temat zbliżającego się otwarcia sklepu IKEA, który swoim oddziaływaniem obejmować będzie region co najmniej całego województwa. Oddziaływanie to skutkować będzie wzmożonym ruchem dojazdowym do sklepu.

Należy wskazać, że bydgoski sklep IKEA jako jedyny spośród 9 sklepów w Polsce ma bezpośrednią lokalizację przy przystanku kolejowym. Tym przystankiem jest Bydgoszcz Brdyujście. Wydłużenie biegu pociągów z kierunku Nakła i Inowrocławia tak aby kończyły się na stacji Bydgoszcz-Fordon ułatwiło by dojazd z miast Nakło, Inowrocław, Mogilno, Piła. Mieszkańcy Fordonu uzyskaliby połączenia ze stacji Bydgoszcz-Fordon ze zachodnią częścią miasta, czyli Bydgoszcz-Osowa Góra, oraz południowo-zachodnią czyli Bydgoszcz-Błonie. Ponadto mieliby bezpośrednie pociągi do Piły i Poznania. Po uruchomieniu pociągów na linii 356 również pociąg z Kcyni i Szubina powinien kończyć swój bieg na stacji Bydgoszcz-Fordon.

Takie tymczasowe rozwiązanie mogłoby być początkiem budowania Szybkiej Kolei Miejskiej i Dojazdowej.





Druga prezentacja: Linia kolejowa na lotnisko – fanaberia czy motor napędowy?

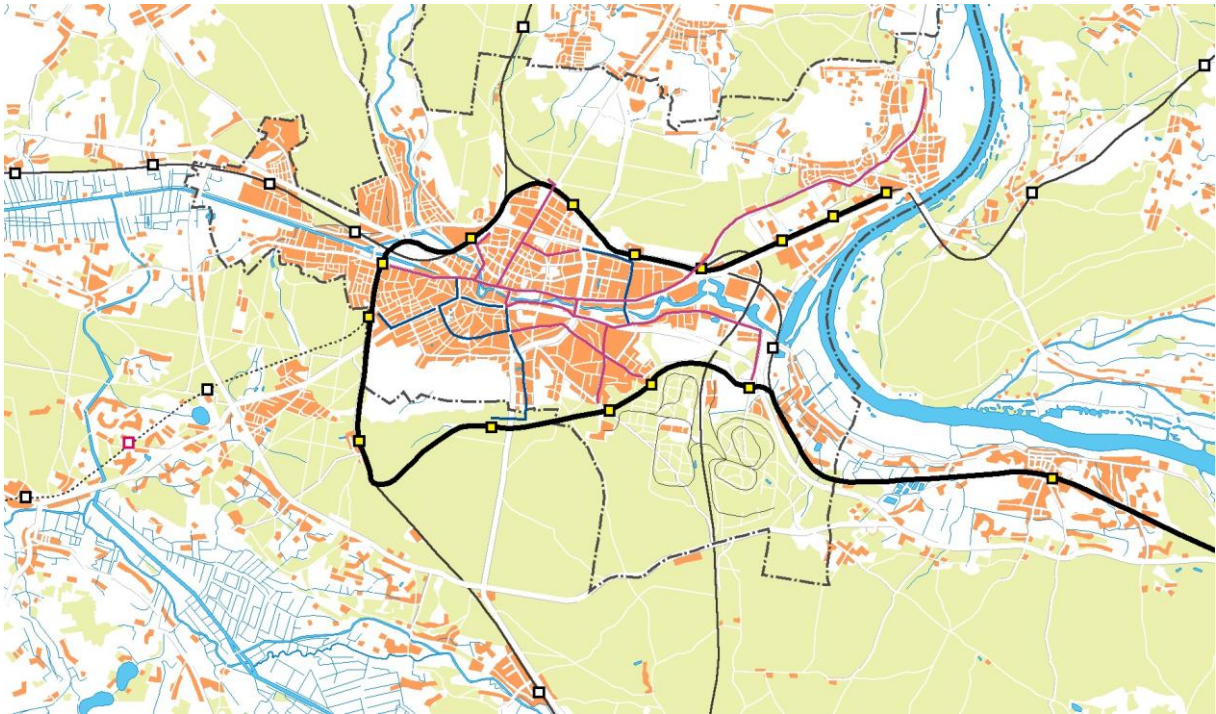
Bydgoskie lotnisko w kontrakcie terytorialny przygotowywany przez Urząd Marszałkowski ma otrzymać połączenie kolejowe nową linią biegnącą ze stacji Trzciniec do stacji Solec Kujawski. Przebieg tej linii nie został jeszcze oficjalnie przedstawiony. Jednak wiedząc, że pilną inwestycją związaną

z dojazdem do Fordonu jest obwodnica południowo-wschodnia przedstawiona na prezentacji została koncepcja wspólnej realizacji tych inwestycji w celu obniżenia kosztów.



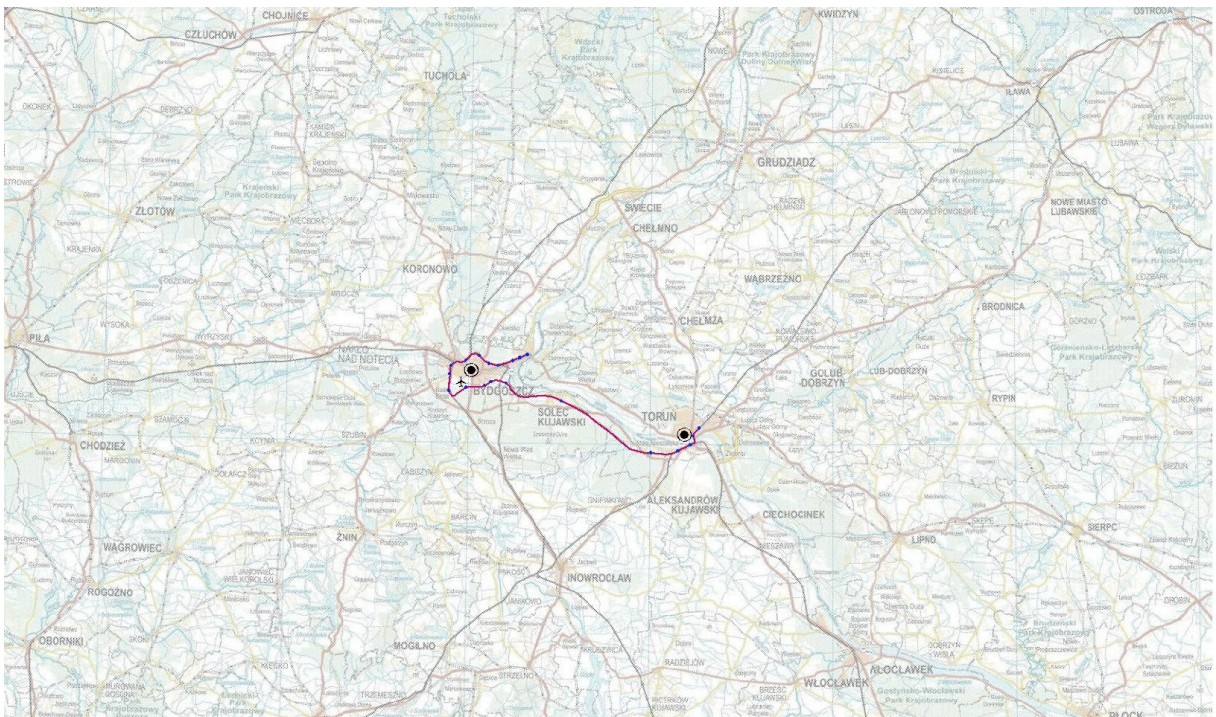
Powstałyby wówczas obok stacji Bydgoszcz-Lotnisko jeszcze stacje: Bydgoszcz-Glinki, Bydgoszcz-Kapuściska oraz Bydgoszcz-Łęgowo II. Wszystkie te stacje byłyby bezpośrednio skomunikowane z istniejącą siecią tramwajową. Ponadto należałoby uwzględnić jeszcze budowę stacji Bydgoszcz-Wilczak.

Dzięki takiemu przebiegowi tej linii uzyskujemy dostęp oprócz lotniska do kompleksu przemysłowo-technologicznego na terenie dawnego Zachemu oraz nowy przebieg BIT-City obejmujący całe miasto.

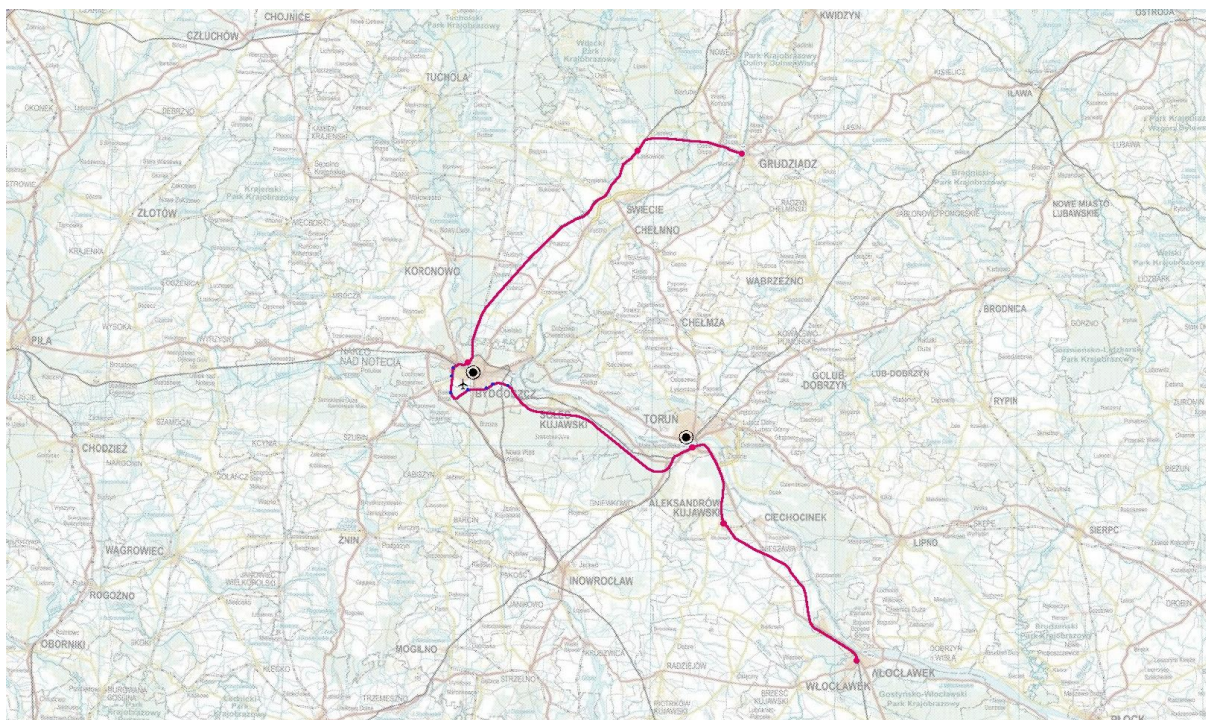


Zaś mieszkańcy Torunia, Włocławka, Grudziądza uzyskują szybki dostęp do lotniska, które mając ułatwiony dostęp do największych miast województwa rozwijać mogłoby się dużo dynamiczniej.

BIT-City II (Bydgoszcz-Fordon – Toruń-Wschód)



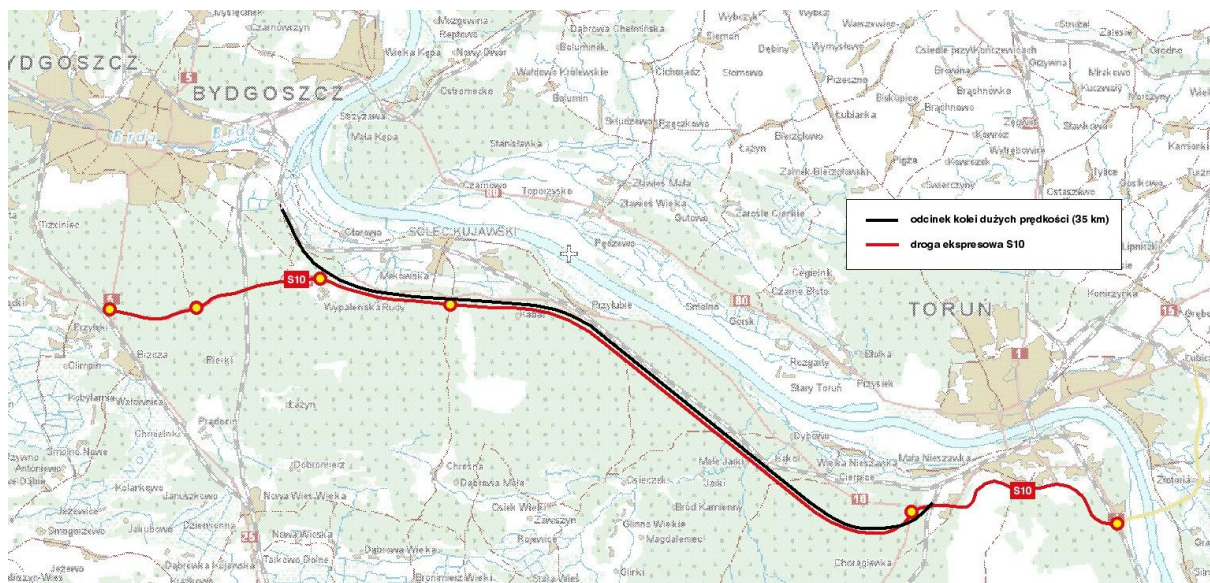
BIG-City (Grudziądz-Bydgoszcz-Toruń-Włocławek)



Trzecia prezentacja: S-10 i Kolej Dużych Prędkości – szansa którą należy wykorzystać

Podczas niedawnej wizyty w Bydgoszczy Minister Infrastruktury i Rozwoju, Pani Wasiak, usłyszeliśmy, że droga ekspresowa S-10 pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem znajdzie się na liście inwestycji krajowych do roku 2020 jednak należy poszukać jeszcze pieniędzy na jej sfinansowanie.

W prezentacji przedstawiony został pomysł realizacji drogi S-10 wraz z odcinkiem Kolei Dużych Prędkości. W tym samym korytarzu komunikacyjnym z wykorzystaniem tych samych obiektów inżynierskich można byłoby zrealizować inwestycję kolejowo-drogową, która byłaby dużo tańsza niż realizacja tych dwóch inwestycji osobno.

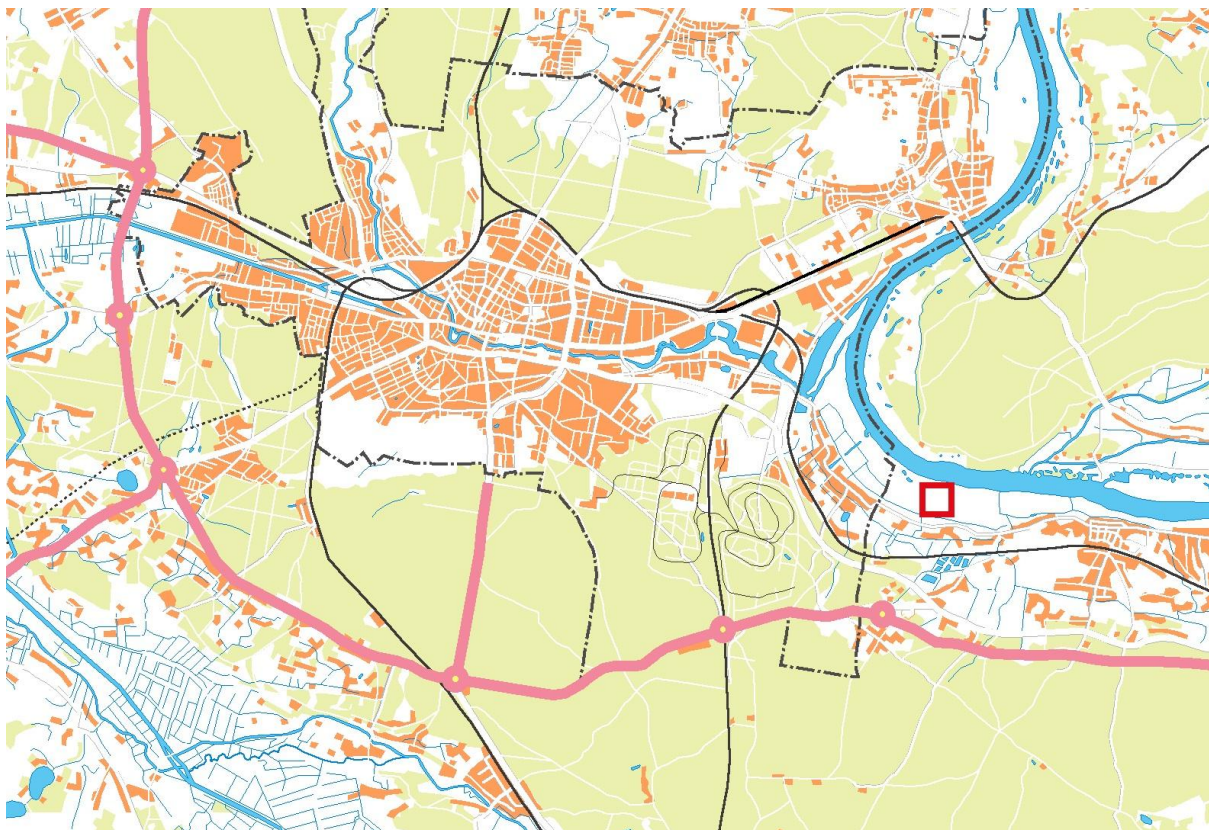


Ten odcinek KDP byłby pilotażowym odcinkiem dla głównej krajowej inwestycji tzw. Y pomiędzy Warszawą a Poznaniem i Wrocławiem. Na tej inwestycji przetestować można byłoby rozwiązania i procesy inwestycyjne powielane później na głównej sieci Y. Byłby to poligon doświadczalny dla KDP.

Ponadto bydgoska PESA miałaby odcinek do testów szybkości dla swoich produktów. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi ułatwiałoby prace z gatunku B+R.

Czwarta prezentacja: Platforma multimodalna – o krok od błędu.

Podczas czwartej prezentacji omawiana była koncepcja Urzędu Marszałkowskiego lokalizująca platformę multimodalną w okolicy Solca Kujawskiego.

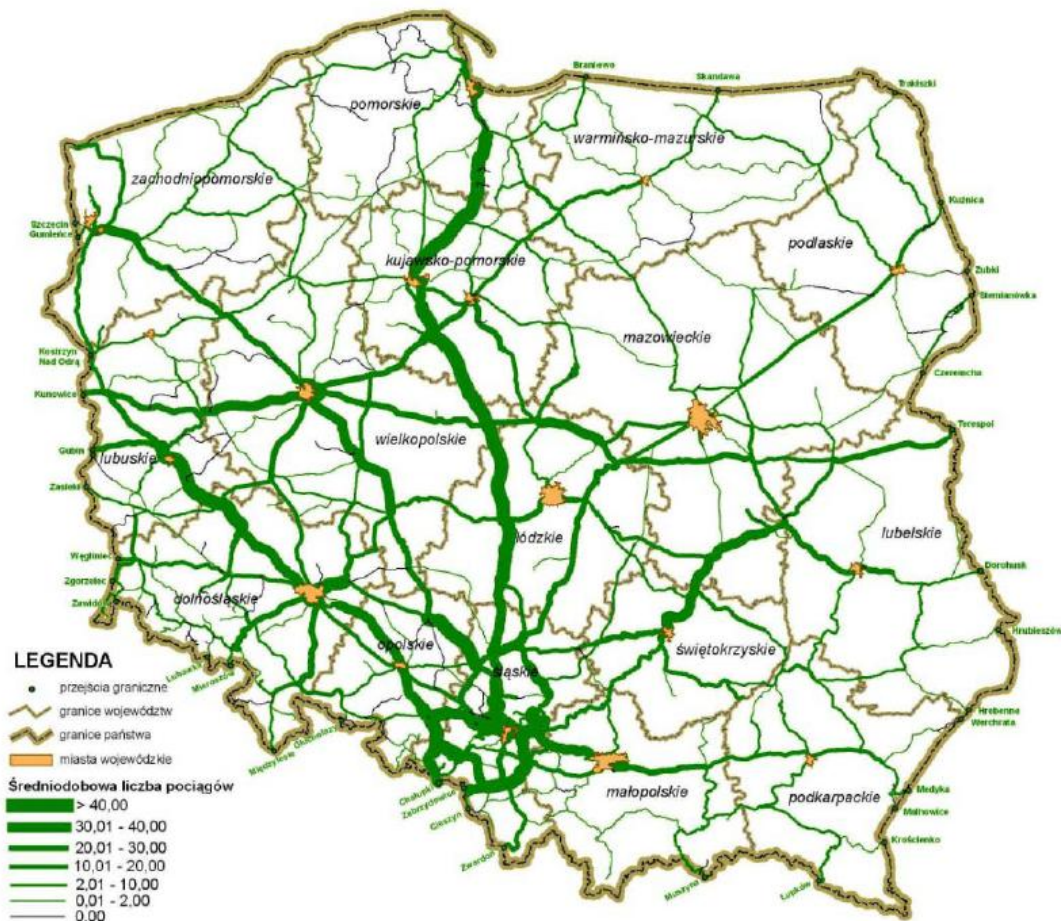


Koncepcja UM zakłada, że ilość kontenerów przeładowywanych w portach Trójmiasta nie będzie mogła być wywieziona transportem kolejowym i drogowym. Jedynym transportem, który może bezpiecznie wywieźć kontenery w głąb kraju jest transport wodny i stąd taka lokalizacja. Autorem tej lokalizacji jest wg UM prof. Zygmunt Bobiński, który w jednej z publikacji pisze „warunki żeglugowe, na miarę co najmniej IV klasy Międzynarodowej Drogi Wodnej E40, z możliwością połączenia transportu wodnego Europy Zachodniej z Europą Wschodnią, gwarantuje dopiero pełna kaskadyzacja dolnej Wisły”. Ponadto z czterech terminali kontenerowych Trójmiasta tylko jeden jest dostępny dla żeglugi śródlądowej i jest to terminal najmniejszy.

Zatem lokalizacja kujawsko-pomorskiej platformy multimodalnej oparta jest na błędnych założeniach. Po pierwsze nie ma dostępności do terminali kontenerowych oraz szanse na kaskadyzację dolnej Wisły są bliskie zeru. Zatem gdzie lokalizować platformę?

Przez nasze województwo przebiega też inna „rzeka”, ta rzeka to linia kolejowa 131. To ta najgrubsza z linii na rysunku poniżej biegnąca z Trójmiasta na Śląsk.

Średniodobowa liczba przejazdów pociągów towarowych na liniach zarządzanych przez PLK – [szt.]



Na pytanie jak zagwarantować dostępność portów trójmiasta od strony lądu dwa lata temu firma PCC Intermodal zaproponowała budowę suchego portu jako bufora pracy portów. Taki suchy port zaproponowano w Zajączkowi Tczewskim. Jednak rok temu ukazał się raport Zespołu Doradców Gospodarczych TOR podejmujący problematykę ograniczonej przepustowości linii kolejowych prowadzących do Trójmiasta. Z raportu tego wynika, że aby poprawić przepustowość linii zapewniających dojazd do Trójmiasta należy po pierwsze ominąć Tczew. Jak to zrobić? Należy rozbudować linię nr 201, czyli dobudować drugi tor i zelektryfikować. Zatem gdzie znajduje się najlepiej skomunikowane drogowo i kolejowo miejsce na linii 201 nadające się na bufor pracy portów? Naszym zdaniem jest to Bydgoszcz-Emilianowo.



Ilustracja©PCC Intermodal