

aspektem jest utożsamiany) dla produkcji rolniczej (dotyczy nie tylko coraz częściej występujących okresów suszy, ale także trwałego niedoboru wody w okresie wegetacyjnym), ale nie należy zapominać o wpływie braku wody dla funkcjonowania środowiska przyrodniczego (np. prawidłowe funkcjonowanie lasów, procesy stepowienia), czy też coraz bardziej realnego ograniczania ilości wody dla celów socjalno-bytowych (brak wody pitnej dobrej jakości może być realnym zagrożeniem już w nieodległej przyszłości) czy dla przedsiębiorczości pozarolniczej. Dlatego też działania na rzecz retencji wody muszą w najbliższych latach być prowadzone z dużą determinacją. Niemniej ważna jest poprawa stanu wód. W dużym stopniu zostały już wyeliminowane zanieczyszczenia komunalne, więc oprócz kontynuacji działań w tym zakresie, należy skupić się na ograniczaniu zanieczyszczeń pochodzenia rolniczego, co można połączyć z ekologizacją produkcji rolnej (jest to zbieżne z aspiracjami w kierunku produkcji zdrowej żywności wysokiej jakości). Bardzo ważne są aspiracje Samorządu Województwa w kierunku transformacji energetycznej. Jej celem jest odchodzenie od wykorzystania energii bazującej na paliwach kopalnych i jej zastępowanie energią pochodzącą ze źródeł odnawialnych. Województwo posiada predyspozycje dla powszechnego rozwoju na dużą skalę niewielkich instalacji bazujących przede wszystkim na energii Słońca i energii geotermalnej. Zwiększenie skali wytwarzania energii na terenie województwa oprócz korzyści środowiskowych będzie także skutkowało zwiększeniem bezpieczeństwa energetycznego, czyli pewności zasilania w energię o odpowiednich parametrach. Energetyka odnawialna jest obszarem wciąż bardzo podatnym na wdrażanie wyników prac badawczo-rozwojowych (można spodziewać się jeszcze dużego postępu w zakresie efektywności, trwałości, poszukiwania innych mediów odnawialnych). Dziedzina ta mogłaby się więc stać jedną ze specjalności regionalnych uczelni wyższych. Priorytetowo powinny być także traktowane wszelkie działania na rzecz ograniczania emisji z palenisk domowych, na przykład poprzez wymianę urządzeń na niskoemisyjne lub realizację zbiorczych sieci grzewczych. Poprawie stanu powietrza służyć powinna sukcesywna wymiana taboru transportu publicznego na niskoemisyjny lub bezemisyjny, a także taka organizacja transportu publicznego, by jego dostępność i funkcjonalność w sposób skuteczny zachęcały do ograniczania skali transportu indywidualnego.

Przestrzeń przyjazna dla mieszkańców oraz działalności gospodarczych, to także przestrzeń dostępna z zewnątrz i spójna wewnętrznie (czyli dobrze połączona sieciami transportowymi). Kujawsko-pomorskie, mimo potencjału w zakresie możliwości budowy połączeń transportowych, wciąż jest regionem umiarkowanie peryferyjnym w dostępności międzyregionalnej i międzynarodowej. Realizacja autostrady A1 oraz drogi S5 de facto stanowią zaledwie częściowe nadrobienie zaległości w stosunku do regionów dobrze dostępnych, ale nie budują przewag konkurencyjnych. Dopiero realizacja S10 na całej długości (w relacji Szczecin – Warszawa), kontynuacja S5 w kierunku Warmii i Mazur (jako S16), realizacja Kolei Dużych Prędkości w wariacie włączającym największe miasta województwa, modernizacja linii kolejowej 201 wraz z budową węzła logistycznego w rejonie Bydgoszczy oraz zaawansowanie prac mających na celu przywrócenie na dużą skalę transportu wodnego na Wiśle (wraz z włączeniem transportu wodnego do węzła logistycznego w rejonie Bydgoszczy) – będą stanowiły zaspokojenie podstawowych interesów województwa kujawsko-pomorskiego w zakresie dostępności zewnętrznej. Realizacja wszystkich wskazanych powyżej elementów infrastruktury transportowej należy do kompetencji poziomu krajowego i wynika z formalnych deklaracji woli ich realizacji (SOR, plany branżowe, itp.). Samorząd Województwa deklaruje daleko idące wsparcie w tych dziedzinach, gdzie jest ono możliwe (np. dotychczasowe przygotowywanie dokumentacji projektowej dla rozwoju transportu wodnego), ale też zapowiada lobbowanie na rzecz realizacji tych zobowiązań rządowych wobec województwa.

Prawidłowo realizowana spójność wewnętrzna zapewnia możliwość swobodnego przemieszczania się na terenie regionu, przede wszystkim w relacjach do ośrodków powiatowych i do obydwu miast stołecznych województwa, które to miasta są odpowiedzialne za realizację zdecydowanej większości potrzeb, które muszą być załatwiane poza poziomem lokalnym. Zdecydowana większość województwa jest wyposażona w stosunkowo gęstą sieć dróg, a więc podstawowym problemem dla spójności przestrzeni regionu nie jest brak sieci ale jej stan techniczny. W ankiecie dotyczącej najważniejszych potrzeb rozwojowych na poziomie gmin, powiatów i województwa, przeprowadzonej na potrzeby projektowania niniejszej strategii wśród wójtów, burmistrzów, prezydentów i starostów z województwa kujawsko-pomorskiego, stan dróg lokalnych zyskał najwięcej z wskazań w każdym z tych kontekstów terytorialnych. Znaczna część województwa jest także dostępna w relacjach z Bydgoszczą i/lub Toruniem za pomocą sieci kolejowej, która w kujawsko-pomorskim ma charakter dośrodkowy. Bardzo dużą przewagą konkurencyjną województwa kujawsko-pomorskiego wynikającą z cech zagospodarowania przestrzeni, jest możliwość stworzenia efektywnego systemu regionalnego transportu publicznego, bazującego na dośrodkowym układzie sieci, wykorzystującej obecność dwóch centralnie położonych stolic województwa oraz regularny kształt województwa przy niezbyt dużej jego powierzchni i braku znaczących barier fizycznogeograficznych (dla relacji dośrodkowych).