

pomorskiego. Za optymalny przebieg linii nr 5 uznaje się relację (Warszawa)-CPK-Płock-Włocławek-Inowrocław-Bydgoszcz/Toruń-Grudziądz-Gdańsk.

Kujawsko-Pomorskie jest także zainteresowane działaniami na rzecz użegłowania rzek. Są to działania poziomu krajowego, przewidziane w dokumentach krajowych, które przestrzennie dotyczą województwa głównie ze względu na przebieg przez jego teren międzynarodowych dróg wodnych E-40 i E-70 (która wymaga ponownego wytrasowania ze względu na bardzo ograniczoną możliwość wykorzystania obecnego przebiegu). Na rzecz rozwoju transportu wodnego prowadzone są prace studialne, a Samorząd Województwa inicjuje i wspiera inicjatywy mające na celu kompleksowe wykorzystanie rzek, oczywiście przy poszanowaniu i zachowaniu walorów środowiskowych dolin. O ile idea zagospodarowania rzek miała genezę energetyczną i transportową, to obecnie często wskazywaną bardzo istotną korzyścią jest też tzw. duża retencja¹⁰ oraz niwelowanie zagrożeń powodziowych. Zagospodarowanie rzek jest działaniem bardzo czasochłonnym, ale także skomplikowanym ze względów finansowych, technicznych i środowiskowych - w okresie obowiązywania Strategii realne jest doprowadzenie do realizacji stopnia w Siarzewie oraz rozpoczęcie prac nad kolejnymi stopniami¹¹.

Drugi aspekt w zakresie budowy optymalnego systemu transportowego województwa stanowi organizacja transportu publicznego służąca spójności województwa, w tym realizacja idei 60/90 poprzez m.in. określenie **dominującego/priorytetowego środka transportu publicznego w relacji miasta powiatowego z ośrodkami stołecznymi**. Odpowiednio ukształtowany układ połączeń transportowych, pozwala na rozwój transportu publicznego, zapewniającego pełną i swobodną dostępność mieszkańców całego województwa do ośrodków usług wszystkich poziomów. Ukierunkowanie na realizację sprawnego transportu publicznego wynika również z postrzegania go jako zasadniczego narzędzia pozytywnego wpływu i zapobiegania zjawiskom marginalizacji i depopulacji obszarów peryferyjnych oraz przeciwdziałania zjawisku utraty przez mniejsze ośrodki miejskie funkcji społeczno-gospodarczych.

W województwie kujawsko-pomorskim za jedno z priorytetowych zadań w tym zakresie uznaje się kontynuowanie prac nad koncepcją „60/90” w celu budowania wewnątrzwojewódzkiego dośrodkowego systemu transportu publicznego. Charakter województwa wyjątkowo sprzyja realizacji transportu publicznego do ośrodków stołecznych, dzięki czemu możliwa będzie powszechna i równa dostępność dla mieszkańców całego województwa wysokiej jakości usług publicznych o znaczeniu regionalnym, świadczonych w tych miastach. Koncepcja ta zakłada, że z obszaru całego województwa co najmniej jedna z jego stolic powinna być osiągalna w transporcie publicznym w 90 minut (przy czym czas jazdy z siedzib powiatów nie powinien przekroczyć 60 minut). Najważniejszym działaniem na rzecz realizacji tego założenia w najbliższej dekadzie będą działania organizacyjne i inwestycyjne na rzecz rozwoju sieci węzłów przesiadkowych oraz organizacji transportu bazującej na wykorzystaniu tych węzłów, przy jednoczesnym ustanowieniu standardu minimalnej liczby połączeń w ciągu dnia do Bydgoszczy i/lub Torunia. Niezbędna będzie koordynacja systemów transportu publicznego prowadzonych przez Samorząd Województwa oraz przewozów prowadzonych przez samorządy gminne i powiatowe oraz działalności przewoźników komercyjnych. Zakłada się, że optymalnym rozwiązaniem będzie wykorzystanie transportu kolejowego jako najbardziej ekologicznego, szybkiego, niezależnego i komfortowego środka transportu, przy czym niemożliwe jest prowadzenie obsługi wszystkich miast powiatowych w ten sposób. Miasta, dla których w najbliższej dekadzie nie planuje się działań z zakresu wdrożenia połączenia kolejowego do Bydgoszczy lub Torunia to Sępólno Krajeńskie, Żnin, Chełmno, Golub-Dobrzyń i Rybin – w przypadku tych miast należy utrzymać sprawne połączenia autobusowe i jednocześnie rozpocząć prace koncepcyjno-projektowe w kierunku docelowej obsługi koleją (zwłaszcza linia Rybin – Golub-Dobrzyń – Toruń). Wśród miast powiatowych, w przypadku których możliwe jest szersze wykorzystanie transportu kolejowego (pomimo fizycznego braku dostępu do linii) dzięki działaniom organizacyjnym, są Świecie oraz Radziejów (dowóz osób do położonych w bliskim sąsiedztwie stacji kolejowych pełniących rolę węzłów przesiadkowych). Na funkcjonowanie transportu publicznego na terenie województwa w sposób znaczący mogłaby wpłynąć realizacja rządowego Programu Kolej Plus, który zakłada: odbudowę połączenia Szubin-Żnin oraz Świecie – Terespol Pomorski. W przypadku Świecia rozwiązaniem alternatywnym, w pełni realizującym interes rozwojowy województwa kujawsko-pomorskiego, byłaby także przebudowa linii kolejowej nr 131, wprowadzająca przebieg tej linii do miasta. Dla obsługi połączeń wewnątrzregionalnych szczególnie pożądana

¹⁰ Ocenia się, że kaskadyzacja Wisły pozwoliłaby na zatrzymanie 32 km³ wody odprowadzanej obecnie do Bałtyku.

¹¹ W ramach koncepcji kaskadyzacji Wisły cztery z pięciu stopni wodnych planowanych do lokalizacji poniżej Włocławka, znalazłyby obszarze obecnego województwa kujawsko-pomorskiego, w: Siarzewie, Solcu Kujawskim, Chełmnie i Grudziądzu.