

ekologiczną i zrównoważoną. Prognozowane deficyty energetyczne w połączeniu z prognozowaną suszą i możliwymi skutkami COVID-19 powinny zmienić podejście do wykorzystania energii, a inwestycje w transformację energetyczną mogą być kotłem zamachowym rozwoju gospodarczego. Wyraża się to w kierunkach dotyczących niskoemisyjnego transportu i energetyki, modernizacji systemów grzewczych, rozwoju energetyki wykorzystującej odnawialne źródła energii oraz ogólnym wsparciu wszelkich rozwiązań, technologii i zachowań prowadzących do obniżania zużycia energii. Sformułowano także ustalenia dotyczące bezpieczeństwa energetycznego – polegające na rozwoju systemów przesyłu i magazynowania oraz utrzymaniu wysokiej sprawności infrastruktury energetycznej.

Bardzo duża część ustaleń dotyczy rozwoju infrastruktury transportu. Ten cel operacyjny jest bezpośrednio powiązany z celem operacyjnym „Transport publiczny”, gdyż planuje realizację infrastruktury istotnej także dla zorganizowanych przewozów osób. W zakresie sieci drogowej uwagę zwracają aspekty: dostępności zewnętrznej województwa, za którą odpowiadają przede wszystkim drogi krajowe, spójności wewnętrznej województwa, czyli infrastruktury służącej sprawnemu i bezpiecznemu poruszaniu się w przestrzeni regionu, za którą odpowiadają oprócz dróg krajowych, w głównej mierze drogi wojewódzkie oraz niektóre drogi powiatowe, a także obsługi lokalnej, istotnej dla sprawnego poruszania się w obrębie danej miejscowości i jej sąsiedztwa; za to zagadnienie odpowiadają głównie drogi gminne i powiatowe. W zakresie wszystkich wspomnianych powyżej zagadnień, ustalenia Strategii dotyczą poprawy stanu istniejących dróg oraz realizacji nowych dróg. W zakresie infrastruktury drogowej zwrócono także uwagę na przystosowanie dla ruchu towarowego dróg istotnych dla skomunikowania węzłów autostrady A1 oraz istniejących i przyszłych dróg ekspresowych z pozostałym układem drogowym, zapewniającym dostępność sieci dróg najwyższej kategorii z obszarów otaczających. Innym aspektem sieci drogowej, podejmowanym w Strategii jest kierunek dotyczący realizacji obwodnic w miejscowościach, ze względu na negatywne zjawiska towarzyszące nadmiernemu natężeniu ruchu, w szczególności dbając o bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg. Przy czym odrębnym kierunkiem działań są też inne działania w sferze bezpieczeństwa. Niezależnie od działań na sieci dróg, określa się także kierunek dotyczący przygotowania infrastruktury do rozwoju elektromobilności. W zakresie infrastruktury kolejowej zwraca się uwagę zarówno na linie służące dostępności województwa w relacjach międzyregionalnych, jak i na linie służące przede wszystkim połączeniom wewnątrzregionalnym. W obydwu przypadkach istotne są kwestie zwiększenia szybkości oraz poprawy bezpieczeństwa. Zakłada się utrzymanie sprawności linii niewykorzystywanych, tak by możliwe było przywracanie na nich ruchu w przyszłości, a także przejmowanie niektórych linii w zarząd. W najbliższej dekadzie możliwe są zmiany na sieci kolejowej województwa, wynikające zarówno z aspiracji samorządu województwa, jak i planów krajowych. W tej drugiej grupie pierwszorzędne znaczenie będzie miała planowana budowa linii kolejowych dużych prędkości stanowiących kolejowy komponent realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego, a także plany realizacji linii włączających do sieci miasta powiatowe i mniejsze. Aspiracje samorządu województwa dotyczą zmiany przebiegu niektórych linii w celu umożliwienia obsługi leżących w ich sąsiedztwie miast. W kontekście transportu lotniczego określa się kierunek dotyczący rozbudowy Portu Lotniczego Bydgoszcz oraz zamierza się wspierać inicjatywy na rzecz rozwoju małych lotnisk, służących celom biznesowym, sportowym i turystycznym. W dziedzinie rozwoju transportu wodnego, którego samorząd województwa jest bardzo dużym zwolennikiem i prowadzi działania na rzecz ponownego użegłownienia rzek od kilkunastu lat, przewiduje się wspieranie działań krajowych w kierunku rozwoju transportu na drogach wodnych E-40 i E-70, choć należy pamiętać, że kompetencje samorządu województwa są tu bardzo ograniczone. Niezależnie od zamiarów wyrażanych wobec działań na rzecz infrastruktury dla poszczególnych rodzajów transportu, w Strategii zawarto także kierunki dotyczące rozwoju infrastruktury służącej kompleksowemu zagadnieniu transportu miejskiego i dojazdów do pracy. Obejmują one rozwój infrastruktury dla transportu publicznego i indywidualnego pięciu największych miast i ich obszarów podmiejskich oraz poprawy infrastruktury stacji i przystanków kolejowych oraz dworców autobusowych dla obsługi pasażerskiej oraz rozwój ich zdolności do pełnienia roli węzłów multimodalnych w transporcie pasażerskim. Należy pamiętać, że rozwiązania organizacyjne związane z rzeczywistym wykorzystaniem infrastruktury, której rozwój jest przedmiotem przytaczanych tu ustaleń, a więc funkcjonowaniem transportu publicznego, są przedmiotem odrębnych ustaleń w ramach celu głównego „Spójne i bezpieczne województwo”. Wśród infrastruktury transportowej dostrzega się także potrzebę dalszej rozbudowy dróg rowerowych wraz z niezbędną towarzyszącą im infrastrukturą. Przedmiotem tego celu operacyjnego jest jednak tylko infrastruktura służąca wykorzystaniu rowerów do celów transportowych – przemieszczania się w celu dojazdów do pracy, szkoły, załatwienia pozostałych codziennych niezbędnych potrzeb. Infrastruktura służąca wykorzystaniu roweru do celów rekreacyjnych oraz jako element budowania potencjału turystycznego, jest także przedmiotem ustaleń Strategii, ale w odrębnym celu operacyjnym dotyczącym udostępniania lokalnych walorów przyrodniczych i kulturowych.