8. Przez obszar województwa kujawsko-pomorskiego przebiega 1200 km linii kolejowych z czego około 900 km ma status linii o znaczeniu państwowym[38]. System międzyregionalnego transportu kolejowego w województwie kujawsko-pomorskim opiera się na trzech liniach – magistralnej nr 131 oraz dwóch pierwszorzędnych o nr 18 i 353. Linia nr 131, zelektryfikowana, zapewnia połączenie z miastami Górnego Śląska oraz Trójmiastem, jej parametry pozwalają osiągać prędkości powyżej 120 km/h dla pociągów pasażerskich (maksymalne prędkości na fragmentach - 160 km/h) oraz ponad 80 km/h dla pociągów towarowych. Linie nr 18 i 353 zapewniają możliwość bezpośredniego lub pośredniego dojazdu do części miast wojewódzkich – Warszawy, Łodzi i Krakowa (linia nr 18) oraz Poznania, Wrocławia i Olsztyna (linia nr 353). Na obu liniach prędkości maksymalne zawierają się w przedziałach 110 – 150 km/h (w większości jednak prędkość maksymalna to 120 km/h) dla pociągów pasażerskich i 40 – 100 km/h dla pociągów towarowych.

9. W województwie kujawsko-pomorskim funkcjonuje 7 miast powiatowych, które nie posiadają pasażerskiej stacji lub przystanku kolejowego (Sępólno Krajeńskie, Świecie, Chełmno, Żnin, Radziejów, Golub-Dobrzyń, Rypin). Miasta Tuchola, Brodnica, Lipno i Grudziądz posiadają możliwość skorzystania z połączeń kolejowych, ale nie są to bezpośrednie połączenia do żadnego z ośrodków wojewódzkich poza Bydgoszczą lub Toruniem[39]. W ich przypadku w kontekście dostępności międzyregionalnej konieczne jest skorzystanie z przesiadki, na jednej ze stacji pośrednich, co wydatnie obniża atrakcyjność komunikacyjną tego środka transportu. Najlepszą sytuację obserwuje się wśród miejscowości, które albo są ulokowane wzdłuż międzyregionalnych[40] linii kolejowych i są traktowane jako stacja pośrednia (np. Włocławek, Mogilno) albo są stacją początkową lub końcową dla pociągów międzyregionalnych (np. Bydgoszcz). Z przeprowadzonej analizy wynika, że miasta Bydgoszcz i Inowrocław posiadają największe możliwości bezpośredniego dojazdu koleją do stolic innych województw (ponad 70 pociągów dziennie odjeżdżających z głównych dworców w kierunku miast wojewódzkich spoza kujawsko-pomorskiego). Wyraźnie mniej, ale ciągle dość dużo połączeń bezpośrednich ma Toruń (50) i Mogilno (49). Ostatnia grupa miast to Włocławek (25), Aleksandrów Kujawski (25), Wąbrzeźno (17) i Nakło nad Notecią (9), gdzie sytuacja jest podobna jak w przypadku Mogilna (przystanek na linii), ale o wyraźnie niższej intensywności. W efekcie jedynie Bydgoszcz, Inowrocław i Toruń można uznać za najważniejsze wielokierunkowe punkty obsługujące pasażerów z terenu województwa.

10. W zakresie dostępności międzyregionalnej ważna jest liczba połączeń o podwyższonym standardzie[41] obsługiwanych przez PKP Intercity. Oznacza to przyporządkowanie danego pociągu do kategorii „IC", „EIC" i „EIP" odjeżdżających z głównego dworca danego miasta. Bydgoszcz uplasowała się na ósmym miejscu wśród miast wojewódzkich z liczbą 22 pociągów w rozkładzie, natomiast Toruń pod tym względem zanotował jedenastą lokatę (14 pociągów). Należy przy tym zaznaczyć, że przez teren województwa nie przebiegają linie zapewniające możliwość realizacji połączeń o najwyższych prędkościach dopuszczalnych w Polsce, a co z tym związane nie prowadzi się tutaj obsługi pasażerów taborem o najwyższym standardzie (EIP – składy Alstom ED250 „Pendolino"). Ma to nie tylko znaczenie dla czasu podróży, ale również duże znaczenie wizerunkowe (prestiżowe), bowiem miasta i regiony pozbawione najwyższego standardu obsługi postrzegane są za mniej atrakcyjne – dostępność szybkich linii i najwyższej kategorii oferty oprócz wymiernych efektów społecznych i ekonomicznych ma więc także charakter nobilitujący lub deprecjonujący wśród analityków potencjału regionów.

11. W przyszłości, najważniejszymi uwarunkowaniami wpływającymi na działanie kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych będą remonty, modernizacja i budowa nowych linii kolejowych. Ponadto, z uwagi na brak tego typu połączeń, czynnikiem poprawiającym dostępność zewnętrzną województwa w przewozach pasażerskich będzie planowana sieć kolei dużych prędkości, powiązana z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – pod warunkiem jednak, że zostanie wytrasowana w sposób realizujący potrzeby województwa. W skali regionalnej i międzyregionalnej ważnym elementem

[38] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym

[39] Możliwość bezpośredniego dojazdu koleją do dowolnego ośrodka wojewódzkiego poza Bydgoszczą lub Toruniem była tu traktowana jako warunek uznania połączenia za międzyregionalne. Służyło to eliminacji lokalnych połączeń kolejowych, które nawet w sytuacji przekroczenia granicy województwa nadal muszą być uznawane za połączenia o charakterze lokalnym (czego dowodem jest jednoczesny brak przelotowych pociągów zatrzymujących się jedynie na wybranych stacjach)

[40] Mowa tutaj o liniach kolejowych, po których poruszają się pociągi dalekobieżne w relacjach między miastami wojewódzkimi (nr 131, nr 18, nr 353)

[41] Pominięto tu pociągi kategorii „TLK" stanowiące klasyczne pociągi dalekobieżne, ale w najniższym standardzie obsługi (niska oferta gastronomiczna, brak dostępu do sieci WIFI na pokładzie, najczęściej zdekapitalizowany tabor)