

usprawniającym funkcjonowanie sieci będzie również planowana modernizacja linii nr 201, biegnącej z Bydgoszczy przez Kościerzynę do Gdyni, która zakłada jej elektryfikację oraz podniesienie maksymalnej prędkości. Należy wskazać również, iż niestety istotne będzie powiązanie planowanej platformy multimodalnej Bydgoszcz-Solec Kujawski z systemem linii kolejowych oraz z kontenerowym terminalem kolejowo-drogowym w Emilianowie, co w przyszłości pozwoli na zaistnienie województwa kujawsko-pomorskiego na mapie najważniejszych połączeń intermodalnych w Polsce i w Europie.

12. Najważniejszymi szlakami transportowymi dla żeglugi śródlądowej, przebiegającymi przez obszar województwa kujawsko-pomorskiego są; międzynarodowa droga wodna E40, łącząca Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym przez Wisłę, Narew i Bug oraz E70 zapewniająca możliwość żeglugi od wybrzeża Atlantyku w Belgii (port w Antwerpii) do granicy z Rosją przez Holandię, Niemcy i Polskę (kolejno Odrą, Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim, Brdą, Wisłą, Nogatem i Zalewem Wiślanym). Obie drogi krzyżują się na wysokości Bydgoszczy, co bezpośrednio predysponuje ten obszar do pełnienia funkcji węzłowych. Niestety aktualnie potencjał ten nie jest wykorzystywany, ruch pasażerski ma charakter wyłącznie turystyczny, a tonaż przewozów towarowych to w skali kraju ułamek procenta. Głównym powodem takiego stanu rzeczy są niewystarczające parametry przebiegających przez region dróg wodnych. Jedyne krótki odcinek drogi wodnej E40 przebiegający po Zalewie Włocławskim charakteryzuje się parametrami pozwalającymi sklasyfikować ten odcinek do Va klasy żeglowności, umożliwiając tym samym ruch jednostek wykorzystywanych w żegludze międzynarodowej. Pozostałe odcinki dróg E40 i E70 w województwie kujawsko-pomorskim zdolne są do przyjęcia statków o maksymalnej długości 57 metrów i ładowności 500 ton – II klasa (a w przypadku odcinka poniżej zapory we Włocławku i na Noteci 41 metrów i 180 ton – klasa Ib), przez co możliwe jest transportowanie ludzi i towarów w skali regionalnej aczkolwiek nie odpowiada to standardom dla ruchu krajowego czy międzynarodowego.
13. Kluczową inwestycją dla rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego, ściśle powiązaną z funkcjonowaniem transportu wodnego jest platforma multimodalna Bydgoszcz – Solec Kujawski. Budowa tego obiektu warunkowana jest w głównej mierze faktem dynamicznego wzrostu zapotrzebowania na transport i ograniczonymi możliwościami w zakresie podnoszenia przepustowości infrastruktury transportu drogowego. Platforma ma szansę stać się ważnym punktem przeładunkowym dla towarów płynących w relacji północ-południe, głównie tych przybywających do portów w Gdyni i Gdańsku, odciążając tym samym naziemne szlaki komunikacyjne (autostradę A1, linię kolejową nr 131). Szczególnie w obliczu prognozowanego dynamicznego rozwoju portów Trójmiasta oraz w kontekście planów ich rozbudowy. Proponowane przez Samorząd Województwa miejsce to obszar lewego brzegu Wisły na wysokości Bydgoszczy i Solca Kujawskiego (766-771 km). Platforma multimodalna Bydgoszcz-Solec Kujawski wraz z kolejowo-drogową platformą przeładunkową w Emilianowie będą składowymi Węzła Logistycznego Bydgoszcz. Ze względów infrastrukturalnych i przestrzennych, kolejowo-drogowa platforma przeładunkowa w Emilianowie bardziej predysponowana jest do obsługi Portu Gdynia, a platforma multimodalna Bydgoszcz-Solec Kujawski do obsługi Portu Gdańsk, co oznacza, że obie platformy nie będą w stosunku do siebie konkurencyjne lecz komplementarne.
14. Położenie Kujaw i Pomorza na przecięciu głównych szlaków komunikacyjnych jest czynnikiem, który w sposób oczywisty predysponuje województwo do roli naturalnego hubu logistycznego. Niestety to dogodne położenie przez wiele lat było negowane z powodu, z jednej strony niewystarczającego stanu rozwoju infrastruktury drogowej, a z drugiej, skutek przesunięcia środka ciężkości gospodarczej na zachód, do regionów położonych bliżej granicy z Niemcami. W raporcie opracowanym przez Coliers International<sup>42</sup> łączna podaż obiektów magazynowych w 2017 r. dla regionu Bydgoszcz i Toruń<sup>43</sup> dała 3 miejsce od końca w zestawieniu. Region posiada kilka dużych punktów logistycznych. Nie są to jednak bazy operatorów logistycznych a dedykowane centra dystrybucyjne powiązane z sieciami handlowymi. Najważniejszym czynnikiem, który w przyszłości pozwoli na wykorzystanie potencjału logistycznego województwa, jest ukończenie budowy drogi S5. Nieduża odległość od portów kontenerowych w Gdańsku i Gdyni oraz dogodne położenie (na rozwidleniu dróg na zachód i południe) pozwalają na realizację rozbudowanych inwestycji magazynowych. Szczególne nadzieje należy wiązać z miastami Grudziądz i Świecie wraz z terenami sąsiadującymi oraz z południową częścią województwa (okolice

<sup>42</sup> Dane: [www.qbusiness.pl](http://www.qbusiness.pl) [stan na 22.07.2019 r.]

<sup>43</sup> W raporcie zastosowano inne jednostki podziału kraju aniżeli administracyjne – Warszawa strefa I, II i III, Górny Śląsk, Poznań, Polska Centralna, Wrocław, Szczecin, Trójmiasto, Kraków, Bydgoszcz i Toruń, Lublin, Rzeszów; odpowiadające poniekąd obszarom metropolitalnym w województwach