

korytarzy przebiegających przez państwa europejskie, przy czym przez obszar województwa kujawsko-pomorskiego jeden (Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie). W województwie kujawsko-pomorskim do korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie bazowej sieci TEN-T należą drogi – autostrada A1, drogi krajowe nr 5/S5 i 10/S10, linie kolejowe – nr 131, 201 i 353, lotnisko Bydgoszcz-Szwederowo oraz planowana kolejowo-drogowa platforma przeladunkowa w Emilianowie. Przy czym należy zaznaczyć, że jedynie autostrada A1 oraz linia kolejowa nr 131 (w zakresie transportu towarowego) klasyfikowane są jako szlaki przynależące do sieci bazowej TEN-T, co w znacznym stopniu wpływa na wielkość możliwego wsparcia w ramach funduszy unijnych. W najbliższych latach planowana jest rewizja sieci TEN-T (2022 – 2023), dzięki czemu pojawia się szansa na zakwalifikowanie nowych szlaków

Wyzwanie 6. Poprawa dostępności komunikacyjnej stolic województwa z terenu całego województwa

Dostępność stolic województwa ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia dostępu mieszkańców do wysokiej jakości usług publicznych typowych dla szczebla regionalnego w hierarchii sieci osadniczej – a więc działalności o wysokim poziomie specjalizacji. W największym stopniu dotyczy to usług związanych ze specjalistyczną ochroną zdrowia, szkolnictwem wyższym, wybranymi dziedzinami kultury i sztuki, administracją publiczną, finansami, niektórymi rodzajami handlu. Wszyscy mieszkańcy korzystają z tego rodzaju usług (najczęściej z różną częstotliwością w zależności od wieku lub indywidualnych potrzeb), więc w przypadku braku możliwości dogodnego dojazdu do stolicy własnego regionu, mogą wybierać stolice województw sąsiednich, dezintegrując tym samym więzi regionalne. Ośrodki stołeczne stanowią także największą koncentrację miejsc pracy i najczęściej oferują prace lepiej wynagradzaną. W województwie kujawsko-pomorskim charakter sieci osadniczej, jego kształt i wielkość oraz dośrodkowy układ komunikacyjnych tworzą predyspozycje dla budowania efektywnych powiązań pomiędzy obydwoma stolicami województwa, a jego całym obszarem. Wychodząc od tych sprzyjających uwarunkowań dostępności, od 2013 roku na podstawie ustaleń strategii rozwoju województwa w kujawsko-pomorskim przyjęto model maksymalnie 60-minutowego dostępu do stolic województwa z wszystkich ośrodków powiatowych i maksymalnie 90-minutowego z dowolnej miejscowości na jego terenie. Mimo korzystnych uwarunkowań, stan obsługi komunikacyjnej regionu w relacjach z miastami stołecznymi jest wciąż w wielu relacjach niesatysfakcjonujący – ze względu na brak lub zbyt małą liczbę połączeń, nieakceptowalnie długi czas dojazdu lub godziny połączeń. Istotą wyzwania jest więc doprowadzenie do pełnej realizacji modelu 60/90.

1. W 2018 roku Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego wykonało opracowanie studialne w zakresie dojazdów do stolic województwa kujawsko-pomorskiego z wybranych najważniejszych miejscowości regionu⁴⁵. Badanie to można uznać za reprezentatywne dla formułowania ogólnych wniosków w zakresie obsługi komunikacyjnej regionu. Z przeprowadzonych analiz wynika m.in. które z miejscowości obecnie nie spełniają wymogów systemu 60/90⁴⁶. Ponieważ nie badano pozostałych mniejszych miejscowości, można założyć, że możliwości dojazdu do stolic województwa z miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu tych niespełniających kryterium 60/90, również nie są dobre.
2. W efekcie w schematyczny sposób można wskazać obszary peryferyjne cechujące się zbyt długim dojazdem (lub jego brakiem) do Bydgoszczy lub Torunia. Są to obszary powiatów brodnickiego i rypińskiego, południowa część powiatu włocławskiego oraz środkowo-wschodnia część radziejowskiego, północna część powiatu grudziądzkiego, pogranicze powiatów świeckiego i tucholskiego (oraz północne krańce tych powiatów), środkowa i północna część powiatu sępoleńskiego, obszar gmin Strzelno i Jeziora Wielkie oraz południowo-zachodnia część powiatu żnińskiego. Należy w tym miejscu wspomnieć o niewielkim obszarze leżącym w centralnej części województwa w trójkącie Bydgoszcz-Toruń-Inowrocław (obszar gminy Rojewo). Z zebranych do tej pory danych wynika, że pomimo bliskiego położenia, obszar ten należy uznać za peryferyjny, gdyż nie funkcjonuje tam w ogóle transport publiczny, za pomocą którego można dojechać do Bydgoszczy lub Torunia.

⁴⁵ Miejscowości liczące 1000 i więcej mieszkańców oraz wszystkie miejscowości, będące siedzibami gmin (łącznie 192 miejscowości).

⁴⁶ Zarysowany w SRW „Plan modernizacji 2020+” z 2013 roku docelowy system funkcjonowania regionalnego transportu publicznego, który zakłada, że dojazd z każdego miasta powiatowego do Bydgoszczy lub Torunia powinien trwać nie dłużej niż 60 minut, a z pozostałych miejscowości nie dłużej niż 90 minut.