

miast, wprowadza się do ich centrów, stacje rowerów miejskich są wprowadzane w rejony nieprzystosowane do tego celu infrastrukturalnie, co zamiast ułatwiać poruszanie się po centrach, zwiększa zagrożenie bezpieczeństwa lub wymusza wytyczanie dróg rowerowych kosztem chodników. Pozornie w ten sposób promuje się transport „miękki”, ale w praktyce ogranicza dostępność centrów miast z dzielnic zewnętrznych, co nie ułatwia ich rewitalizacji, chociażby przez rozwój tych dziedzin, które wymagają klienta zewnętrznego (np. gastronomia). W inwestycjach dotyczących przebudów centrów miast, czy realizacji węzłów przesiadkowych, powszechne jest masowe usuwanie zieleni i zastępowanie jej terenami utwardzonymi lub całkowite pomijanie wprowadzania zieleni przy okazji tego typu inwestycji. We wszystkich największych miastach sukcesywnie rośnie kongestia⁸¹, powodowana brakiem wizji płynnego funkcjonowania dróg o znaczeniu średnicowym (często realizowane są tylko fragmenty dróg o dużej przepustowości, wprowadzające do centrów znacznej skali ruch, który nie może być następnie rozdysponowany za pomocą odpowiedniej klasy dróg), co kieruje znaczące potoki ruchu do osiedli mieszkaniowych, gdzie lokalne ulice zapewniają możliwość szybszego przejazdu. Mało efektywna komunikacja miejska nie skłania do rezygnacji z transportu samochodowego, a tereny rozwoju mieszkalnictwa wyznacza się w lokalizacjach bez zaplecza usług publicznych, a często także z niewystarczającą infrastrukturą drogową. Biorąc powyższe pod uwagę, transformacja struktury funkcjonalnej miast jest niezbędna dla wzrostu jakości życia i powinna polegać na implementacji najlepszych rozwiązań stosowanych w innych miastach. Jednym z ważniejszych wyzwań będzie poprawa stanu powietrza oraz realizacja „zielono-niebieskiej infrastruktury”, czyli takiego zarządzania przestrzenią miasta, by różne formy zieleni sprzyjały właściwemu obiegowi wody. Dla miast województwa kujawsko-pomorskiego nieuchronna jest więc zmiana polegająca na zasadniczej modernizacji struktur i systemów. W przypadku obydwu ośrodków stołecznych może to być przyczynek do odbudowy pozycji na tle pozostałych miast wojewódzkich w kraju.

Przestrzeń przyjazna dla mieszkańców oraz działalności gospodarczych, to także przestrzeń dostępna z zewnątrz i spójna wewnątrz (czyli dobrze połączona sieciami transportowymi). Kujawsko-pomorskie, mimo potencjału w zakresie możliwości budowy połączeń transportowych, wciąż jest regionem umiarkowanie peryferyjnym w dostępności międzyregionalnej i międzynarodowej. Realizacja autostrady A1 oraz drogi S5 de facto stanowią zaledwie częściowe nadrobienie zaległości w stosunku do regionów dobrze dostępnych, ale inwestycje te nie budują przewag konkurencyjnych. Dopiero realizacja S10 na całej długości (w relacji Szczecin – Warszawa), kontynuacja S5 w kierunku Warmii i Mazur (jako S16), realizacja Kolei Dużych Prędkości w wariacie włączającym największe miasta województwa, modernizacja linii kolejowej 201 wraz z budową węzła logistycznego w rejonie Bydgoszczy oraz zaawansowanie prac mających na celu przywrócenie na dużą skalę transportu wodnego na Wiśle (wraz z włączeniem transportu wodnego do węzła logistycznego w rejonie Bydgoszczy) – będą stanowiły zaspokojenie podstawowych interesów województwa kujawsko-pomorskiego w zakresie dostępności zewnętrznej. Przez województwo biegnie infrastruktura transportowa tworząca sieć europejską TEN-T. Niestety jest to tylko relacja północ-południe (korytarz Bałtyk-Adriatyk), która nie jest dla województwa tak samo ważna jak relacje w kierunku zachodnim. Niemniej jednak – osadza ona region w sieci międzyregionalnej i międzynarodowej. Podkreślić należy, że główne drogi wodne biegnące przez teren województwa, są przedmiotem konwencji AGN, ratyfikowanej przez Państwo Polskie, co z jednej strony zobowiązuje do ich doprowadzenia dla co najmniej IV klasy żeglowności, ale jednocześnie umożliwia wykorzystanie na ten cel środków europejskich. Porozumienie wskazuje również dziesięć lokalizacji portów śródlądowych o międzynarodowym znaczeniu, wśród których została wymieniona Bydgoszcz. Realizacja wszystkich wskazanych powyżej elementów infrastruktury transportowej należy do kompetencji poziomu krajowego i wynika z formalnych deklaracji woli ich realizacji (SOR, plany branżowe itp.). Samorząd Województwa deklaruje daleko idące wsparcie w tych dziedzinach, gdzie jest ono możliwe (np. dotychczasowe przygotowywanie dokumentacji projektowej dla rozwoju transportu wodnego), ale też zapowiada lobbowanie na rzecz realizacji tych zobowiązań rządowych wobec województwa.

Prawidłowo realizowana spójność wewnętrzna zapewnia możliwość swobodnego przemieszczania się na terenie regionu, przede wszystkim w relacjach do ośrodków powiatowych i do obydwu miast stołecznych województwa, które to miasta są odpowiedzialne za realizację zdecydowanej większości potrzeb, załatwianych ponad poziomem lokalnym. Zdecydowana większość województwa jest wyposażona w stosunkowo gęstą sieć dróg, a więc podstawowym problemem dla spójności przestrzeni regionu nie jest brak sieci, ale jej stan techniczny. W ankiecie dotyczącej najważniejszych potrzeb rozwojowych na poziomie gmin, powiatów i województwa, przeprowadzonej wśród wójtów, burmistrzów, prezydentów i starostów z województwa kujawsko-pomorskiego na potrzeby projektowania niniejszej Strategii, stan dróg lokalnych zyskał najwięcej z

⁸¹ Pozycja Bydgoszczy w światowym rankingu Tomtom Traffic Index: 2017 – 106., 2018 – 93., 2019 – 71. Congestion Level pomiędzy kolejnymi latami wzrastał w Bydgoszczy o 3 pkt. proc. i obecnie wynosi 34%. Wg rankingu „Miasta najbardziej przyjazne kierowcom” za rok 2018 (serwis yanosik.pl) prędkość jazdy w Toruniu jest najniższa wśród badanych miast klasy do 300 tys. mieszkańców.