

		Realizacja standardu obsługi zawartej w umowie AGN. Nie przewiduje się osiągnięcia standardów docelowych do roku 2030
Węzeł Logistyczny Bydgoszcz	do realizacji	Węzeł o znaczeniu ponadregionalnym, tworzony przez: platformę multimodalną Bydgoszcz-Solec Kujawski na rzece Wiśle oraz terminal kolejowo-drogowy przy stacji Bydgoszcz Emilianowo na linii kolejowej nr 201

Źródło: Opracowanie własne

Podstawowa sieć transportowa służy osiągnięciu najważniejszych celów podróży. W ujęciu transportu pasażerskiego i towarowego podstawowe kierunki obsługi województwa kujawsko-pomorskiego to:

- Trójmiasto (ośrodki miejskie i porty), a dalej Skandynawia oraz Azja Południowo-Wschodnia (jedynie w ujęciu towarowym) – obsługiwane cięgami: A1, linia nr 131, MDW E40/E70, linia nr 201,
- Olsztyn, Warmia i Mazury, Litwa, Łotwa, Estonia, Rosja (Obwód Kaliningradzki) - obsługiwane cięgami: S5, DK 15 i linia nr 353,
- Centralny Port Komunikacyjny (linia nr 5 KDP), Warszawa, Łódź, Metropolia Górnośląska, Ukraina, Węgry, Kraje Bałkańskie - obsługiwane cięgami: A1, S10, MDW E40,
- Poznań, Wrocław, Berlin, Praga, Europa Zachodnia – obsługiwane cięgami: S5, linia nr 353, DK 15
- Szczecin, Europa Zachodnia - obsługiwany cięgami: S10 i linia nr 18,
- Środkowe i Zachodnie Pomorze - obsługiwane cięgami: DK 25, DW 240, linia nr 18, linia nr 400 (KDP),
- Konin/Koło (dojazd do A2) – obsługiwane cięgami: DK 25, DW 270.

Realizacja planów rządowych, dotyczących utworzenia Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z siecią linii kolejowych dużych prędkości (częściowo noworealizowanych, a częściowo na bazie modernizowanych istniejących linii), w sposób fundamentalny zdefiniuje strukturę funkcjonalno-przestrzenną kraju. Powstaną nowe relacje, budujące powiązania miast i regionów, znacząco zmieni się czas podróży w relacjach obsługiwanych przez linie najwyższych prędkości, obszary obsługiwane przez nowe linie zyskają bardzo duże korzyści rozwojowe, a obszary z nich wyłączone – zostaną trwale zmarginalizowane, poważnie zagrożone będzie funkcjonowanie części portów lotniczych w Polsce. W interesie województwa kujawsko-pomorskiego jest doprowadzenie do takiego wytrasowania planowanych linii, by w jak największym stopniu zapewnić korzyści rozwojowe dla regionu. Województwo położone jest w przebiegu relacji pomiędzy CPK i Warszawą a Trójmiastem i Pomorzem Środkowym, co stwarza możliwość zapewnienia dostępności w sieci linii dużych prędkości dla 5 największych miast województwa oraz dodatkowo dla kilku powiatów. Taki wariant uważa się za optymalny. W momencie tworzenia projektu Strategii, prace nad siecią kolei dużych prędkości znajdowały się w fazie konsultacji społecznych Strategicznego Studium Lokalizacyjnego⁹², które zakłada bardzo niesprzyjający dla rozwoju i przyszłej dostępności województwa - przebieg linii na terenie kujawsko-pomorskiego. Za optymalny przebieg linii nr 5 uznaje się relację (Warszawa)-CPK-Płock-Włocławek-Inowrocław-Bydgoszcz/Toruń-Grudziądz-Gdańsk.

Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego jest także zainteresowany działaniami na rzecz użegłowania rzek. Są to działania poziomu krajowego, przewidziane w dokumentach krajowych, które przestrzennie dotyczą województwa głównie ze względu na przebieg przez jego teren międzynarodowych dróg wodnych E-40 i E-70 (E-70 wymaga ponownego wytrasowania ze względu na bardzo ograniczoną możliwość wykorzystania obecnego przebiegu). Na rzecz rozwoju transportu wodnego prowadzone są prace studialne, a Samorząd Województwa inicjuje i wspiera inicjatywy, mające na celu kompleksowe wykorzystanie rzek, oczywiście przy poszanowaniu i zachowaniu walorów środowiskowych dolin. O ile idea zagospodarowania rzek miała genezę energetyczną i transportową, to obecnie często wskazywaną bardzo istotną korzyścią jest też tzw. duża retencja⁹³ oraz niwelowanie zagrożeń powodziowych. Zagospodarowanie rzek jest działaniem bardzo czasochłonnym, ale także skomplikowanym ze względów finansowych, technicznych i środowiskowych - w okresie obowiązywania Strategii realne jest doprowadzenie do realizacji stopnia w Siarzewie oraz rozpoczęcie prac nad kolejnymi stopniami⁹⁴.

Drugi aspekt w zakresie budowy optymalnego systemu transportowego województwa stanowi organizacja transportu publicznego, służąca spójności województwa, w tym realizacja idei 60/90 poprzez m.in. określenie **dominującego/priorytetowego środka transportu publicznego w relacji miasta powiatowego z ośrodkami stołecznymi**. Odpowiednio ukształtowany układ połączeń transportowych, pozwala na rozwój transportu publicznego, zapewniającego pełną i swobodną dostępność mieszkańców całego województwa do ośrodków usług wszystkich poziomów. Ukierunkowanie na realizację sprawnego transportu publicznego wynika również

⁹² „Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego”, Warszawa, luty 2020 r.

⁹³ Ocenia się, że kaskadyzacja Wisły pozwoliłaby na zatrzymanie 32 km³ wody odprowadzanej obecnie do Bałtyku.

⁹⁴ W ramach koncepcji kaskadyzacji Wisły cztery z pięciu stopni wodnych planowanych do lokalizacji poniżej Włocławka, znalazłyby obszarze obecnego województwa kujawsko-pomorskiego, w: Siarzewie, Solcu Kujawskim, Chełmnie i Grudziądzu.