

transportu, bazującej na wykorzystaniu tych węzłów, przy jednoczesnym ustanowieniu standardu minimalnej liczby połączeń w ciągu dnia do Bydgoszczy i/lub Torunia.

Niezbędna będzie koordynacja systemów transportu publicznego, prowadzonych przez Samorząd Województwa a także przewozów prowadzonych przez samorządy gminne i powiatowe oraz działalności przewoźników komercyjnych. Zakłada się, że optymalnym rozwiązaniem będzie wykorzystanie transportu kolejowego jako najbardziej ekologicznego, szybkiego, niezależnego i komfortowego środka transportu, przy czym niemożliwe jest prowadzenie obsługi wszystkich miast powiatowych w ten sposób. Miasta, dla których w najbliższej dekadzie nie planuje się działań z zakresu wdrożenia połączenia kolejowego do Bydgoszczy lub Torunia to Sępólno Krajeńskie, Żnin, Chełmno, Golub-Dobrzyń i Rypin – w przypadku tych miast należy utrzymać sprawne połączenia autobusowe i jednocześnie rozpocząć prace koncepcyjno-projektowe w kierunku docelowej obsługi koleją (zwłaszcza linia Rypin – Golub-Dobrzyń – Toruń). Wśród miast powiatowych, w przypadku których możliwe jest szersze wykorzystanie transportu kolejowego (pomimo fizycznego braku dostępu do linii) dzięki działaniom organizacyjnym, są Świecie oraz Radziejów (dowóz osób do położonych w bliskim sąsiedztwie stacji kolejowych pełniących rolę węzłów przesiadkowych). Na funkcjonowanie transportu publicznego na terenie województwa w sposób znaczący mogłaby wpłynąć realizacja rządowego Programu Kolej Plus, który zakłada: odbudowę połączenia Szubin - Żnin oraz Świecie - Terespol Pomorski. W przypadku Świecia dla realizacji interesów rozwojowych województwa, kluczowe jest zapewnienie mieszkańcom tego miasta dogodnej dostępności do kolejowego transportu wewnątrz i międzyregionalnego, natomiast sposób realizacji tego celu (przybliżenie linii do miasta, wjazd kieszeniowy, wahadłowe dowozy do sąsiednich stacji) ma znaczenie drugorzędne, a wybór konkretnego rozwiązania nie jest przedmiotem Strategii. Na okres do roku 2030, zgodnie z mapą „Model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2030”, jako dominujący środek transportu w relacji do ośrodków stołecznych ustala się „kolejowy z dowozem autobusem do węzła”, czyli rozwinięcie systemu obecnego. Za pośrednictwem rozwiązania dla miasta Świecie, może być zapewniona także dostępność międzyregionalna dla Chełmna (wahadłowy dojazd z Chełmna transportem autobusowym do stacji obsługującej połączenia dla Świecia). W przypadku Lipna pomimo dostępności do transportu kolejowego, zakłada się dominującą rolę w połączeniach z Toruniem transportu autobusowego - jednak dopuszcza się zwiększanie udziału kolei wraz z poprawą stanu technicznego linii i przy sprzyjających uwarunkowaniach organizacyjnych. Jest więc prawdopodobne, że docelowo obydwa środki transportu będą realizowały potrzeby mieszkańców tej części województwa. Dla obsługi połączeń wewnątrzregionalnych, szczególnie pożądana jest obsługa za pomocą niewielkich, ekonomicznych szynobusów o nowoczesnych ekologicznych jednostkach napędowych.

Ważnym elementem organizacji transportu publicznego, służącym zapewnieniu spójności województwa jest realizacja powiązania transportowego w relacji Bydgoszcz-Toruń, które z racji swojej wagi dla ogólnego rozwoju społeczno-gospodarczego województwa, w niniejszej koncepcji uwzględnione zostało jako *Kluczowy element budujący potencjał ponadregionalny i przewagi konkurencyjne województwa* (i w rozdziale poświęconym tym zagadnieniom zostało opisane).

## **Kluczowe elementy budujące potencjał ponadregionalny i przewagi konkurencyjne województwa**

W modelu funkcjonalno-przestrzennym rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego identyfikuje się miejsca i obiekty specyficzne dla województwa, a przez to szczególnie istotne dla jego rozwoju. Wynikają one z posiadanych uwarunkowań (atutów, potencjałów) wewnętrznych analizowanych także w kontekście uwarunkowań zewnętrznych i realnych możliwości ich wykorzystania dla przyspieszenia rozwoju regionu. Stanowią one niezaprzeczalne czynniki podnoszące atrakcyjność i konkurencyjność województwa, budowania wizerunku i rozpoznawalności regionu w kraju, Europie i świecie. Wskazując poniższe potencjały, nie neguje się obecności na terenie województwa także innych istotnych impulsów rozwojowych, jednak te zidentyfikowane poniżej dotyczą bądź zagadnień o szczególnie dużym znaczeniu regionalnym, bądź szczególnie dobrze eksponowanych w skali kraju, względnie impulsów nowych o spodziewanym na tyle dużym znaczeniu, że będą oddziaływać na rozwój w skali całego województwa lub znacznej jego części. Są to następujące zagadnienia:

- **uzdrowiska: Ciechocinek, Inowrocław, Wieniec Zdrój - jako narzędzie wykorzystania szansy, wynikającej z bycia jednym z krajowych liderów w dziedzinie lecznictwa uzdrowiskowego.**

Lecznictwo uzdrowiskowe w województwie kujawsko-pomorskim, ze względu na liczne uwarunkowania regionu, tj. bogate zaplecze obiektów i specjalistów w dziedzinie lecznictwa uzdrowiskowego, stan środowiska przyrodniczego, zasoby naturalnych czynników leczniczych (źródła wód leczniczych), stanowi jedną z ważniejszych dziedzin rozwojowych. W południowej części województwa kujawsko-pomorskiego zlokalizowane są trzy miejscowości posiadające status