

przypadku której za odcinek priorytetowy uważa się połączenie Bydgoszczy i Torunia, co dla obydwu miast stołecznych zasadniczo poprawiłoby włączenie do sieci dróg znaczenia międzynarodowego. W zakresie infrastruktury drogowej zwrócono także uwagę na przystosowanie dla ruchu towarowego dróg istotnych dla skomunikowania węzłów autostrady A1 oraz istniejących i przyszłych dróg ekspresowych z pozostałym układem drogowym, zapewniającym dostępność sieci dróg najwyższej kategorii z obszarów otaczających. Innym aspektem sieci drogowej, podejmowanym w Strategii jest kierunek dotyczący realizacji obwodnic w miejscowościach, ze względu na negatywne zjawiska towarzyszące nadmiernemu natężeniu ruchu, w szczególności dbając o bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg. Przy czym odrębnym kierunkiem działań są też inne działania w sferze bezpieczeństwa. Niezależnie od działań na sieci dróg, określa się także kierunek dotyczący przygotowania infrastruktury do rozwoju elektromobilności. W zakresie infrastruktury kolejowej zwraca się uwagę zarówno na linie służące dostępności województwa w relacjach międzyregionalnych, jak i na linie służące przede wszystkim połączeniom wewnątrzregionalnym. W obydwu przypadkach istotne są kwestie zwiększenia szybkości oraz poprawy bezpieczeństwa. Zakłada się utrzymanie sprawności linii niewykorzystywanych, tak by możliwe było przywracanie na nich ruchu w przyszłości, a także przejmowanie niektórych linii w zarząd. W najbliższej dekadzie możliwe są zmiany na sieci kolejowej województwa, wynikające zarówno z aspiracji Samorządu Województwa, jak i planów krajowych. W tej drugiej grupie pierwszorzędne znaczenie będzie miała planowana budowa linii kolejowych dużych prędkości stanowiących kolejowy komponent realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego, a także plany realizacji linii włączających do sieci miasta powiatowe i mniejsze. Aspiracje Samorządu Województwa dotyczą zmiany przebiegu niektórych linii w celu umożliwienia obsługi leżących w ich sąsiedztwie miast. W kontekście transportu lotniczego określa się kierunek dotyczący rozbudowy Portu Lotniczego Bydgoszcz oraz zamierza się wspierać inicjatywy na rzecz rozwoju małych lotnisk, służących celom biznesowym, sportowym i turystycznym. W dziedzinie rozwoju transportu wodnego, którego Samorząd Województwa jest bardzo dużym zwolennikiem i prowadzi działania na rzecz ponownego użegłownienia rzek od kilkunastu lat, przewiduje się wspieranie działań krajowych w kierunku rozwoju transportu na drogach wodnych E-40 i E-70, choć należy pamiętać, że kompetencje Samorządu Województwa są tu bardzo ograniczone. Aspiracje w zakresie lokalizacji na Wiśle infrastruktury przeładunkowej zgłaszają różne samorządy – w tym 3 największe miasta województwa. Funkcja logistyczna, związana z transportem rzeczny, może więc w przyszłości stać się istotną specjalizacją regionu, choć niezbędnym jej warunkiem jest użegłowanie Wisły. W zakresie funkcji logistycznej zwraca się także uwagę na możliwość i potrzebę jej rozwoju na bazie stacji kolejowych, zwłaszcza węzłowych, leżących w sąsiedztwie dróg umożliwiających ruch towarowy, czy też zlokalizowanych w rejonie większych terenów przemysłowo-składowych. Szczególnie predestynowane są tu (podtrzymywane z ustaleń Planu Modernizacji 2020+) lokalizacje w Inowrocławiu i Laskowicach Pomorskich, aczkolwiek sprzyjające warunki rozwoju wykazuje co najmniej kilka-kilkanaście stacji na terenie całego województwa. Należy jednak pamiętać, że każdorazowo ich rozwój zależy od możliwości nawiązania partnerstwa co najmniej kilku interesariuszy, w tym dużego zaangażowania gestora linii oraz samorządów lokalnych. Niezależnie od zamiarów wyrażanych wobec działań na rzecz infrastruktury dla poszczególnych rodzajów transportu, w Strategii zawarto także kierunki dotyczące rozwoju infrastruktury służącej kompleksowemu zagadnieniu transportu miejskiego i dojazdów do pracy. Obejmują one rozwój infrastruktury dla transportu publicznego i indywidualnego pięciu największych miast i ich obszarów podmiejskich oraz poprawy infrastruktury stacji i przystanków kolejowych oraz dworców autobusowych dla obsługi pasażerskiej oraz rozwój ich zdolności do pełnienia roli węzłów multimodalnych w transporcie pasażerskim. Należy pamiętać, że rozwiązania organizacyjne związane z rzeczywistym wykorzystaniem infrastruktury, której rozwój jest przedmiotem przytaczanych tu ustaleń, a więc funkcjonowaniem transportu publicznego, są przedmiotem odrębnych ustaleń w ramach celu głównego „Spójne i bezpieczne województwo”. Wśród infrastruktury transportowej dostrzega się także potrzebę dalszej rozbudowy dróg rowerowych wraz z niezbędną towarzyszącą im infrastrukturą. Przedmiotem tego celu operacyjnego jest jednak tylko infrastruktura służąca wykorzystaniu rowerów do celów transportowych – przemieszczania się w celu dojazdów do pracy, szkoły, załatwienia pozostałych codziennych niezbędnych potrzeb. Infrastruktura służąca wykorzystaniu roweru do celów rekreacyjnych oraz jako element budowania potencjału turystycznego jest także przedmiotem ustaleń Strategii, ale w odrębnym celu operacyjnym dotyczącym udostępniania lokalnych walorów przyrodniczych i kulturowych.

Odrębną grupę ustaleń w ramach celu „Dostępna przestrzeń i czyste środowisko”, stanowią ustalenia dotyczące wykorzystania potencjałów endogenicznych dla stymulowania rozwoju. Są to ustalenia dedykowane przede wszystkim dla wsparcia rozwoju realizowanego na poziomie lokalnym – do grup sąsiadujących ze sobą gmin, poszczególnych gmin, lub nawet części gmin albo pojedynczych miejscowości. Jako potencjał endogeniczny należy rozumieć cechę lub zespół cech, charakterystyczny dla danej lokalizacji, zależny od występujących tam walorów i mogący stanowić podstawę dla planowania rozwoju wykorzystującego ich unikatowy charakter lub