
STUDIUM

ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH POWIATÓW BYDGOSKIEGO I TORUŃSKIEGO ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM MIAST BYDGOSZCZY I TORUNIA

**Uwarunkowania i kierunki rozwoju transportu
w układzie zewnętrznym**

CZĘŚĆ II A

(wersja skorygowana)

Bydgoszcz 2015

WYKONAWCA



FUNDACJA „ROZWÓJ UTP”

ul. ks. A. Kordeckiego 20
85-225 Bydgoszcz
NIP: 554-01-69-805

AUTORZY OPRACOWANIA

- prof. dr hab. inż. Tomasz Szczuraszek, prof. zw. UTP
- dr hab. inż. Jan Kempa, prof. nadzw. UTP
- dr inż. Grzegorz Bebyn
- dr inż. Jacek Chmielewski
- mgr inż. Damian Iwanowicz



KATEDRA INŻYNIERII DROGOWEJ I TRANSPORTU

al. prof. S. Kaliskiego 7
85-796 Bydgoszcz
tel. +48 52 340 84 36; e-mail: zikwb@utp.edu.pl

Spis treści

1. OGÓLNE ZAŁOŻENIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO I TRANSPORTU W UKŁADZIE ZEWNĘTRZNYM WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH	5
1.1. Zakładany rozwój systemu transportowego w strategicznych dokumentach rangi Unii Europejskiej.....	5
1.2. Zakładany rozwój systemu transportowego w strategicznych dokumentach rangi krajowej	19
1.3. Zakładany rozwój systemu transportowego w strategicznych dokumentach rangi wojewódzkiej.....	42
2. ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU DROGOWEGO	45
2.1. Zakładane kierunki rozwoju transportu drogowego w kraju	45
2.2. Zakładane kierunki rozwoju transportu drogowego w województwie kujawsko-pomorskim	48
3. ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO	66
3.1. Zakładane kierunki rozwoju transportu kolejowego w kraju.....	66
3.2. Zakładane kierunki rozwoju transportu kolejowego w województwie kujawsko-pomorskim	71
4. ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU LOTNICZEGO	79
4.1. Zakładane kierunki rozwoju transportu lotniczego w kraju	79
4.2. Zakładane kierunki rozwoju transportu lotniczego w województwie kujawsko-pomorskim	83
5. UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO	87
5.1. Zakładane kierunki rozwoju transportu wodnego śródlądowego w kraju	87
5.2. Zakładane kierunki rozwoju transportu wodnego śródlądowego w województwie kujawsko-pomorskim	92
6. ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	95
6.1. Zakładane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w kraju.....	95
6.2. Zakładane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim	97

7. ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU TOWAROWEGO	107
---	-----

Załączniki

Załącznik nr 1 – Wykaz najważniejszych dokumentów wykorzystanych
w opracowaniu

1. OGÓLNE ZAŁOŻENIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO I TRANSPORTU W UKŁADZIE ZEWNĘTRZNYM WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

1.1. ZAKŁADANY ROZWÓJ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W STRATEGICZNYCH DOKUMENTACH RANGI UNII EUROPEJSKIEJ

Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu

Dokument „Strategia Europa 2020” został sporządzony przez Komisję Europejską w wyniku reakcji na zaistniałe spowolnienie gospodarcze w krajach członkowskich na skutek globalnego kryzysu gospodarczego z roku 2009.

W dokumencie tym zostały sformułowane trzy priorytetowe kierunki działań, zmierzające do poprawy sytuacji społeczno-gospodarczej państw członkowskich UE. Są nimi następujące, powiązane ze sobą, typy rozwoju:

- inteligentny, polegający na rozwoju gospodarki opartym o wiedzę i innowację;
- zrównoważony, polegający na wspieraniu gospodarki, która w sposób efektywny korzysta z dostępnych zasobów, dążącej do większej konkurencyjności oraz będącej coraz bardziej przyjaznej środowisku;
- sprzyjający włączeniu społecznemu, polegający na wspieraniu gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia wraz z zapewnieniem spójności zarówno społecznej, jak i terytorialnej.

Każdy z powyższych priorytetów zawiera poszczególne, przewidziane do wdrożenia przez Komisję Europejską oraz kraje członkowskie, kierunki działań zmierzające ku poprawie sytuacji gospodarczo-społecznej. Pod względem sektora transportu, zdefiniowano następujące cele dla drugiego priorytetowego kierunku działań – rozwoju zrównoważonego:

- Projekt przewodni – „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”:
 - Przedstawienie wniosków legislacyjnych odnoszących się do modernizacji sektora transportu i zmniejszenia jego udziału w emisji szkodliwych związków węgla, przy jednoczesnym zwiększeniu konkurencyjności; przewiduje się działania polegające m.in. na: tworzeniu infrastruktury sieci mobilności elektrycznej, inteligentne zarządzanie ruchem (tzw. Inteligentne Systemy Transportowe „ITS”), zwiększeniu efektywności operacji logistycznych, promowanie nowych technologii obejmujących samochody z napędem hybrydowym i elektrycznym (dalsze ograniczanie emisji CO₂ środków transportu drogowego, a także sektora transportu lotniczego i morskiego);
 - przyspieszenie realizacji projektów mających na celu rozładowanie największych notowanych przeciążeń ruchu na odcinkach transgranicznych oraz w węzłach intermodalnych (co dotyczy miast, portów i platform logistycznych);
 - stworzenie inteligentnych, zmodernizowanych i w pełni skorelowanych ze sobą sieci transportowych oraz energetycznych przy wykorzystaniu

- potencjału technologii ICT (technologie informacyjno-komunikacyjne) – dotyczy poziomu krajowego;
- zapewnienie skoordynowanej realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE, poprawiając efektywność całego systemu transportowego UE – dotyczy poziomu krajowego;
- skierowanie uwagi na transport miejski, będący źródłem dużego zagęszczenia ruchu i emisji – dotyczy poziomu krajowego;
- Projekt przewodni – „Polityka przemysłowa w erze globalizacji”:
 - dążenie do zapewnienia dostępu sektorowi przemysłowemu w Unii do jednolitego rynku i rynków międzynarodowych za pośrednictwem sieci zarówno transportowych, jak i logistycznych;

W pozostałych priorytetach skupiono się na innych stymulantach pobudzających rozwój gospodarczy Europy.

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego

Biała Księga jest strategicznym dokumentem Unii Europejskiej w zakresie polityki transportowej. Zawiera zapisy odnoszące się do przygotowania europejskiego obszaru transportu w dalszej perspektywie, działań i wizji na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu wraz z określeniem poszczególnych ram rozwojowych oraz wykaz poszczególnych inicjatyw w zakresie poprawy efektywności zarówno infrastruktury transportowej, jak i funkcjonowania poszczególnych sektorów transportu na terenie Europy. W dokumencie tym podkreśla się, że:

- a) transport stanowi fundament społeczeństwa i gospodarki, bowiem umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie nowych miejsc pracy, zwiększenie handlu oraz dostępności geograficznej;
- b) transport jest sektorem globalnym i z tego względu efektywne oraz skuteczne działania wymagają ścisłej współpracy międzynarodowej;
- c) sieci transportowe należy planować w sposób maksymalizujący pozytywny ich wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska;
- d) transport nadal pozostaje znacznym źródłem hałasu i zanieczyszczenia powietrza w skali lokalnej;
- e) infrastruktura transportowa kształtuje mobilność, która jest ogromnie ważna dla rynku wewnętrznego, a także dla jakości życia obywateli mających prawo do swobodnego podróżowania;
- f) systemy transportowe Europy Wschodniej i Zachodniej należy ujednolicić, aby mogły w pełni odzwierciedlać potrzeby transportowe kontynentu i 500 mln obywateli;
- g) transport staje się coraz bardziej energooszczędny, ale 90% potrzeb energetycznych UE w tym sektorze zależy od ropy i produktów ropopochodnych;
- h) coraz trudniej jest pozyskać środki publiczne na finansowanie infrastruktury i z tego względu niezbędne jest przyjęcie nowego podejścia do finansowania i cen;
- i) zatory komunikacyjne są poważnym wyzwaniem szczególnie na drogach i bardzo negatywnie wpływają na dostępność transportową.

Stwierdzono, że od momentu wydania Białej Księgi w dziedzinie transportu w 2001 roku osiągnięto wiele sukcesów, zwłaszcza w transporcie drogowym. Przede wszystkim zwiększono bezpieczeństwo we wszystkich rodzajach transportu, a transeuropejskie sieci transportowe przyczyniły się do wzrostu spójności terytorialnej UE.

Głównym celem Białej Księgi opublikowanej w roku 2011 jest osiągnięcie celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do roku 2050 o 60%. Stąd też, sformułowano dziesięć wytycznych na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego:

- 1) Redukcja o 50% liczby samochodów o konwencjonalnym napędzie w transporcie miejskim do roku 2030; całkowita ich eliminacja z miast do roku 2050; osiągnięcie wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych miastach do 2030 r.
- 2) Osiągnięcie poziomu 40% wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w transporcie lotniczym do roku 2050, a w transporcie morskim ograniczenie emisji z paliw płynnych o 40% (a w miarę możliwości o 50%) także do 2050r.
- 3) Należy przenieść 30% towarowego transportu drogowego na odległościach większych niż 300 km na alternatywne środki transportu (kolej, transport wodny śródlądowy) do roku 2030, zaś do roku 2050 powinno to być ponad 50%.
- 4) Ukończenie europejskiej szybkiej sieci kolejowej do roku 2050; trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do roku 2030 oraz zachowanie gęstej sieci połączeń kolejowych we wszystkich państwach członkowskich UE; ponadto, do roku 2050 większość ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się za pośrednictwem środków transportu kolejowego.
- 5) Stworzenie w pełni funkcjonalnej multimodalnej, ogólnounijnej sieci bazowej TEN-T do roku 2030; osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci do roku 2050 wraz z towarzyszącymi jej usługami informacyjnymi.
- 6) Połączenie wszystkich lotnisk objętych siecią bazową z siecią kolejową (najlepiej siecią szybkich kolei) do roku 2050; zapewnienie odpowiedniego dostępu najważniejszych portów morskich z dogodnymi połączeniami towarowych przewozów kolejowych oraz, w miarę możliwości, systemem transportu wodnego śródlądowego.
- 7) Wprowadzenie zmodernizowanej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym SESAR w Europie do roku 2020 oraz zakończenie prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym; wprowadzenie równoważnych systemów zarządzania ruchem w transporcie lądowym i wodnym (np. ERTMS, ITS, SSN i LRIT, RIS), a także wprowadzenie do użytku europejskiego systemu nawigacji satelitarnej Galileo.
- 8) Ustanowienie ram europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego do roku 2020.
- 9) Osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym do 2050 r.; dążenie do zmniejszenia o 50% ofiar wypadków drogowych do roku 2020 (zagwarantowanie przewodnictwa UE w zakresie bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do wszystkich sektorów transportu).
- 10) Zastosowanie pełnych zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” wraz z zaangażowaniem prywatnego sektora w celu eliminacji zakłóceń (szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu).

Wizja rozwoju systemu transportu określa m.in. podjęcie zintegrowanych działań politycznych w odniesieniu do każdego z państw członkowskich. Ma to na celu zapobieganie sytuacjom, w których wprowadzane w jednym z państw dyrektywy preferowałyby do korzystania wyłącznie z samochodów o napędzie elektrycznym, zaś w innym państwie wprowadzałoby się tylko biopaliwa. Taka sytuacja znacząco utrudniałaby stworzenie jednolitego systemu, z którego społeczeństwo europejskie miałoby możliwość swobodnego korzystania w podróży po Europie. Głównym celem polityki transportowej w Europie, na podstawie zapisów Strategii Europa 2020 (inicjatywa przewodnia: „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”) jest zmniejszenie zużycia przez sektor transportu energii w bardziej ekologiczny sposób, bardziej efektywne wykorzystanie nowoczesnej infrastruktury oraz ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko i najważniejsze zasoby naturalne. Preferowanym działaniem jest również nowy wzorzec transportu masowego (pasażerskiego i towarowego) przy wykorzystaniu najwydajniejszych środków transportu i kombinacji tych środków. Przewodnim hasłem jest bowiem, by transport indywidualny stanowił ostatnie ogniwo podróży (ostatni odcinek trasy). Wymagany jest, by podróże stawały się bardziej ekologiczne przy jednoczesnym wykorzystaniu technologii informacyjnych, mających wpływ na poprawę usług i bezpieczeństwa podróży. Opracowano kilka założeń, na których podstawie opierać się będzie rozwój sektora transportu:

- poprawa efektywności energetycznej środków transportowych – rozwój i wprowadzanie systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju,
- poprawa sprawności działania multimodalnych łańcuchów logistycznych (głównie w transporcie dalekobieżnym),
- poprawa wydajności transportu i jego infrastruktury poprzez zastosowanie nowoczesnych systemów zarządzania ruchem i informacją (np. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS).

Wizja rozwoju odnosi się do transportu na średnie i dalekie odległości oraz do transportu miejskiego. Zaznacza się, że osiągnięcie wytyczonych celów zależąć będzie zarówno od państw członkowskich UE, ich regionów i miast, ale również od przemysłu, partnerów społecznych i samych obywateli.

W przypadku transportu na średnie odległości (do ok. 300 km) zauważa się, że zastosowanie ekologicznych paliw i bardziej zasobooszczędnych pojazdów może nie rozwiązać problemów zatłoczonej sieci transportowej. Zaznacza się, że w poprawie tego stanu musi towarzyszyć konsolidacja znacznych ilości towarów przewożonych na duże odległości. Preferuje się zatem zwiększenie wykorzystania rozwiązań multimodalnych opartych na środkach transportu wodnego i kolejowego na dalekie odległości. W przypadku transportu pasażerskiego pożądanym jest zwiększenie wykorzystania autobusów i autokarów, środków transportu kolejowego i lotniczego. Polepszenie integracji sieci umożliwi większy wybór środków transportu różnych jego systemów. Oczekiwany jest zwiększenie powiązań lotnisk, portów, stacji kolejowych, metra i autobusów w tzw. platformy połączeń multimodalnych dla pasażerów (zintegrowane węzły przesiadkowe). Podróże z wykorzystaniem więcej niż jednego systemu transportowego powinny być również wspomagane nowoczesnymi systemami informacji pasażerskiej, w tym głównie internetowej i elektronicznej rezerwacji i płatności. Ze względu na znaczny stopień wykorzystania pojazdów ciężarowych w transporcie towarowym na bliskie i średnie odległości, oprócz stosowania zachęt do wyboru alternatywnych gałęzi

transportu (kolej, transport wodny śródlądowy) powinno się poprawić ich wydajność poprzez wprowadzanie proekologicznych rozwiązań konstrukcyjnych (głównie w systemach napędowych), ale także stosowanie inteligentnych systemów transportowych, czy dalszych środków umacniających mechanizmy rynkowe.

Dla transportu na dalsze odległości wprowadzanie ograniczeń dla sektora transportu drogowego musi nosić za sobą atrakcyjne korzyści w postaci opłacalności dla rozwiązań transportu multimodalnego. W tym celu transportowa sieć europejska musi posiadać priorytetowe korytarze transportowe, wykorzystujące w sposób optymalny zasoby energii minimalizując poziomy emisji oraz wpływu na środowisko. Powinno wprowadzać się stymulatory pobudzenia społecznego do częstszego wyboru środków transportu kolejowego na średnie i dalekie odległości w celu poprawy konkurencyjności z przewozami drogowymi. Niezbędnymi staną się przy tym inwestycje z zakresu poprawy jakości i przepustowości infrastruktury kolejowej oraz unowocześnienie taboru kolejowego. W przypadku wodnych dróg śródlądowych zauważalnym mankamentem jest niewykorzystanie ich potencjału. Za ich pośrednictwem pożądanym kierunkiem działań jest transport towarów w głąb lądu oraz utworzenie połączenia z morzami europejskimi. Z natury rzeczy na dalekie odległości preferowanymi systemami transportowymi są transport morki oraz transport lotniczy. W przypadku lotnictwa, poprawie ulec muszą wydajność wykorzystywanych w podróżach statków powietrznych oraz zarządzanie ich ruchem. Kierować się jednak należy rozsądkiem w tym zadaniu, gdyż niepożądanym jest nadmierne obciążanie sieci w przewozach wewnątrz UE (możliwość zakłócenia roli Unii jako „globalnego portu lotniczego”). Pożądanym natomiast kierunkiem działań w transporcie dalekobieżnym jest wykorzystanie transportu lotniczego w połączeniach z państwami trzecimi, ale także z obszarami Europy nie posiadających dogodnych połączeń lotniczych. W innych zaś przypadkach na średnie odległości rolę tę powinna odgrywać szybka kolej. Główny nacisk położony będzie na niskoemisyjny transport, stąd uważa się za konieczne wprowadzenie pionierskiego przemysłu lotniczego wykorzystującego tego rodzaju paliwa.

Europejski transport miejski w zakresie wymagań o zmniejszeniu oddziaływania na środowisko cechuje duże ułatwienie w postaci znacznie większej gęstości zaludnienia oraz podróży na bliższe odległości. Preferowanym działaniem jest bowiem szeroko dostępny publiczny transport zbiorowy wraz z uwzględnieniem transportu rowerowego i podróży pieszych. Zauważa się, że w miastach największymi problemami stają się zatory komunikacyjne, zła jakość powietrza oraz hałas komunikacyjny. Szczególną uwagę zwraca się również na liczbę wypadków drogowych, która w miastach stanowi ok. 69% ogółu. Zaleca się stopniowe wycofywanie środków transportu o napędzie konwencjonalnym wraz z preferowaniem proekologicznych pojazdów. Koniecznym w tym celu będzie również stworzenie stosownej infrastruktury do obsługi tych pojazdów (utworzenie stacji paliw alternatywnych). W publicznym transporcie zbiorowym kluczowym powinno być jego zastosowanie na szeroką skalę w połączeniu z minimalnymi zobowiązaniami w zakresie usług publicznych, co pozwoli przede wszystkim na zwiększenie zagęszczenia i częstotliwości tych usług. Może mieć to również wpływ na wzrost popularności korzystania ze środków publicznego transportu zbiorowego. Jednocześnie na uwadze powinno się mieć bardziej efektywne zagospodarowanie przestrzenne z uwzględnieniem zapotrzebowania na transport, by tworzyć warunki do podróży pieszych oraz jazdy rowerem. Celem tego bowiem jest zintegrowanie miejskiej mobilności i infrastruktury. Zauważa się, że wprowadzanie opłat

drogowych w najistotniejszych częściach miast może podnieść stopień wykorzystania w podróży miejskich środków publicznego transportu zbiorowego. Standardowe floty pojazdów obsługi pasażerskiej, takie jak autobusy, taksówki i samochody dostawcze, powinny być natomiast stopniowo wymieniane na pojazdy z napędami alternatywnymi lub wykorzystujące paliwa niskoemisyjne. Wdrażanie natomiast Inteligentnych Systemów Transportowych, zarządzających ruchem w czasie rzeczywistym, przyczynić się może do ograniczenia zatorów na ostatnich odcinkach podróży (transportem indywidualnym). Dodatkowo, stosowanie alternatywnych systemów napędowych i paliw w pojazdach ciężarowych może nieść za sobą zmniejszenie hałasu komunikacyjnego, dzięki czemu większość podróży realizowanych na potrzeby transportu towarowego odbywać się będzie mogło w nocy. Przyczynić się to może do złagodzenia problemów związanych z zatorami na sieci ulicznej miast w okresach komunikacyjnego szczytu porannego i popołudniowego.

Dobrze działająca sieć transportowa wymaga znacznego nakładu środków. Koszt rozwoju infrastruktury w UE w celu zaspokojenia zapotrzebowania na transport oszacowano na ponad 1,5 trylionu euro w okresie 2010-2030. Urzeczywistnienie sieci TEN-T wymaga około 550 mld euro do 2020 r., z czego około 215 mld euro planuje się przeznaczyć na zlikwidowanie głównych „wąskich gardeł”. Kwota ta nie obejmuje inwestycji w pojazdy, sprzęt i infrastrukturę płatniczą. Szacuje się, że osiągnięcie celu w zakresie ograniczenia szkodliwych emisji z systemu transportu może wymagać inwestycji w tych dziedzinach rzędu dodatkowego trylionu euro.

„Łącząc Europę”: nowa bazowa sieć transportowa UE

Priorytety infrastruktury transportowej w budżecie UE na lata 2014-2020 określone zostały w instrumencie pn. „Łącząc Europę” (CEF - Connecting Europe Facility). Komisja Europejska w październiku 2011 r. przyjęła wniosek dotyczący przekształcenia niespójnej obecnie struktury dróg, linii kolejowych, portów lotniczych i dróg wodnych śródlądowych na terenie Europy w jednolitą sieć transportową (TEN-T). Obejmuje ona dwie warstwy, tj. sieć bazową oraz stanowiącą jej rozwinięcie sieć kompleksową.

Sieć bazowa obejmie priorytetowo traktowane najważniejsze połączenia i węzły TEN-T, które mają być w pełni funkcjonalne do roku 2030. Natomiast sieć kompleksowa ma być ukończona do 2050r. i obejmie całą UE oraz zapewni dostępność wszystkich jej regionów. Oba poziomy obejmować będą wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy, morski oraz żeglugę śródlądową, jak również platformy intermodalne. Ponadto wytyczne TEN-T ustanawiają wspólne wymogi dotyczące infrastruktury TEN-T, z uwzględnieniem bardziej rygorystycznych wymagań dla sieci bazowej. Na przykład wysokie normy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w przypadku dróg oraz tuneli, muszą obowiązywać na całej sieci, a technologia dotycząca inteligentnych systemów transportowych musi być ze sobą kompatybilna. Również w przypadku budowy (w przyszłości) infrastruktury punktów pobierania opłat od pojazdów elektrycznych, muszą one spełniać wspólne normy tak, aby możliwe było ich wykorzystanie przez pojazdy w całej sieci.

Budowa nowej sieci bazowej umożliwi usunięcie „wąskich gardeł”, modernizację infrastruktury i usprawnienie transgranicznej działalności przewozowej (ruch towarowy i pasażerski). Ma się również przyczynić do zdecydowanej poprawy połączeń między różnymi rodzajami transportu oraz do realizacji unijnych celów związanych ze zmianą klimatu poprzez zmniejszenie emisji CO₂ pochodzącej z sektora transportu.

Bazowa sieć transportowa ma stanowić trzon systemu transportowego w ramach jednolitego rynku europejskiego. Stąd propozycje finansowe na lata 2014–2020 zakładają także skoncentrowanie finansowania unijnego w dziedzinie transportu na:

- bazowej sieci transportowej,
- uzupełnieniu brakujących połączeń granicznych,
- likwidacji „wąskich gardeł” oraz wspieraniu inteligentnych sieci.

Kompleksowa sieć zostanie w znacznym stopniu sfinansowana przez państwa członkowskie, przy zapewnieniu możliwości wsparcia z funduszy transportowych i regionalnych UE, w tym z nowych innowacyjnych instrumentów finansowania. Celem jest zagwarantowanie, aby stopniowo do 2050 r. czas potrzebny ogromnej większości europejskich obywateli i przedsiębiorców na dotarcie do sieci uzupełniającej nie był dłuższy niż 30 minut.

W ramach wieloletnich ram finansowych na transport przeznaczona zostanie kwota 31,7 mld euro. Stanowić ona będzie „kapitał załączkowy” pobudzający dalsze inwestycje państw członkowskich na uzupełnienia połączeń i powiązań transgranicznych. Każdy wydatkowany milion euro pociągnie za sobą kolejne 5 milionów euro od państw członkowskich oraz 20 milionów euro z sektora prywatnego. Szacuje się, że koszt realizacji pierwszej fazy finansowania sieci bazowej na lata 2014–2020 wyniesie 250 mld euro.

Sieć bazowa obejmie:

- 83 główne porty lotnicze Europy z połączeniami kolejowymi i drogowymi;
- 37 kluczowych portów lotniczych z połączeniami kolejowymi do dużych miast;
- 15 000 km linii kolejowych przystosowanych do dużych prędkości;
- 35 dużych projektów transgranicznych mających na celu usunięcie „wąskich gardeł”.

Sieć ta stanowić będzie siłę napędową gospodarki w ramach jednolitego rynku i umożliwi faktycznie nieograniczony przepływ towarów i osób w Unii. Ustanowiono 9 korytarzy, a każdy będzie obejmować: 3 rodzaje transportu, 3 państwa członkowskie oraz 2 odcinki transgraniczne.

W ramach sieci TEN-T przez terytorium obszaru objętego analizą niniejszego opracowania, trasowana jest autostrada A1 Gdańsk—Łódź, objęta w sieci jako układ bazowy, oraz planowane do realizacji w dalszej perspektywie drogi ekspresowe S5 Poznań—Nowe Marzy i S10 Piła—Płońsk, objęte w układzie kompleksowym transportu drogowego. Przez obszar miasta Bydgoszczy trasowany jest bazowy korytarz linii kolejowej dla przewozów towarowych (Inowrocław—Tczew). Ponadto, z Bydgoszczy w kierunku północnym trasowana jest także odnoga kompleksowej sieci kolejowego transportu towarowego (Bydgoszcz—Bory Tucholskie). Również przez obszar miasta Toruń trasowana jest linia kolejowa kompleksowej sieci kolejowego transportu towarowego (Inowrocław—Iława). W przypadku pasażerskiego transportu kolejowego, na tych samych kierunkach, jak dla linii towarowych przewozów kolejowych, przebiega kompleksowa sieć konwencjonalnych przewozów kolejowych. Przez obszar powiatu bydgoskiego i toruńskiego nie przebiega sieć kolei dużych prędkości. Nadmienić należy, że miasto Bydgoszcz zostało wytypowane jako miasto posiadające tzw. „Rail Road Terminal (RRT)”, a zatem platformę multimodalną transportu drogowego z kolejowym. Również w tym mieście, znajdujący się międzynarodowy port lotniczy, został objęty

kompleksową siecią portów lotniczych sieci TEN-T. Sieć kompleksowa jest uzupełnieniem rdzenia sieci TEN-T – sieci bazowej.

Priorytetem w ramach instrumentu "Łącząc Europę" nie są niestety drogi w Polsce, mimo że pod tym względem Polska pozostaje daleko w tyle za Zachodem. KE w naszym kraju za priorytet uznała tylko drogi z Bielska-Białej na Słowację, połączenie graniczne z Litwą oraz drogę ekspresową S3 od Nowej Soli przez Legnicę do Czech. Jest to o tyle niezrozumiałe, że według szacunków GDDKiA drogą ekspresową z Legnicy do Czech w 2020 r. przejeżdżałoby dziennie zaledwie 9,4 tys. pojazdów (jest to ponad połowę mniej od przeciętnego ruchu na naszych drogach ekspresowych w 2010r.). W unijnych planach Polskę omija także korytarz transportowy do państw Orientu. Na liście unijnych priorytetów nie ma także trasy wyszehradzkiej, która miała integrować transportowo państwa UE w Europie Środkowej od Bałkanów - przez Polskę - do Helsinek. Polska może liczyć co najmniej na 4,3 mld euro na budowę sieci bazowej.

Zielona Księga w sprawie spójności terytorialnej – przekształcenie różnorodności terytorialnej w siłę

Zielona Księga w sprawie spójności terytorialnej jest opracowaniem odnoszącym się do problemów nierównomiernego rozwoju poszczególnych obszarów krajów członkowskich UE. Zapisy tego dokumentu mają zagwarantować harmonijny rozwój całego terytorium Unii, zapewniając m.in.:

- koordynację polityki rozwoju,
- poprawę warunków bytowych,
- promowanie miast konkurencyjnych na skalę globalną i realizujących zasadę zrównoważonego rozwoju,
- rozwiązywanie problemów wykluczenia społecznego (np. w zaniedbanych częściach miast),
- poprawę dostępu do edukacji, opieki zdrowotnej itp.

Kluczowym przy tym, jak zauważa Komisja Europejska, jest wykorzystywanie wspólnych atutów poszczególnych rejonów w celu zapewnienia skoordynowanego i zrównoważonego transferu idei oraz technologii, ale również towarów, usług, czy kapitału. Główna myśl spójności terytorialnej polega zatem na budowie mostów pomiędzy:

- wydajnością ekonomiczną,
- spójnością społeczną,
- równowagą ekologiczną,

obracając politykę zrównoważonego rozwoju w centrum jej działania.

Sieć osadnicza w Unii Europejskiej posiada około 5 000 miast i miasteczek (o liczbie mieszkańców 5 000÷50 000) oraz prawie 1 000 dużych miast (o liczbie mieszkańców powyżej 50 000). Ośrodki te charakteryzuje silne absorbowanie działalności gospodarczej, społecznej i kulturowej. Jednocześnie, wartym podkreślenia jest, że zaledwie 7% ludności mieszka w miastach o łącznej liczbie mieszkańców powyżej 5 mln, gdzie dla porównania w USA jest to 25% ludności. Bezpośrednio przekłada się to na jakość życia mieszkańców UE. Mając to na uwadze, harmonijny i zrównoważony rozwój spójności terytorialnej ma na celu właściwe wykorzystanie zasobów, lub osiągnięcie korzyści ekonomicznych z mniejszej gęstości zaludnienia oddziałując w sposób korzystny na środowisko.

Jednym z priorytetowych działań w zapewnieniu odpowiedniego poziomu spójności terytorialnej jest tworzenie połączeń między poszczególnymi terytoriami przewyższając napotymane niedogodności. Nie chodzi tu jedynie o zapewnienie dogodnych połączeń w zakresie transportu intermodalnego. Wymaganiem jest przede wszystkim zapewnienie właściwej dostępności do usług takich jak:

- ochrona zdrowia,
- edukacja,
- szerokopasmowy internet,

oraz niezawodne połączenia z siecią energetyczną, a także silne związki pomiędzy przedsiębiorstwami i ośrodkami badawczymi. Na uwagę należy mieć także zrównoważone źródła energii. Kluczowym jest również rozwiązywanie potrzeb grup społecznych w gorszym położeniu. Dostęp do tych usług jest niewątpliwie problematyczny dla ludności bytującej na obszarach wiejskich. Dostrzega się zatem potencjał rozwoju technologii informacyjno-komunikacyjnych w zapewnieniu dostępności do tych usług.

Zintegrowanie systemów transportu obejmuje przede wszystkim budowę dróg lub połączeń kolejowych pomiędzy miastami, tworzenie infrastruktury transportu śródlądowego, rozwój sieci transportu intermodalnego oraz stosowanie zaawansowanych systemów zarządzania ruchem. Zauważa się natomiast, że w nowych państwach członkowskich dobrej jakości połączenia kolejowe są rzadkością, zaś przemieszczanie się po drogach międzymiastowych charakteryzuje znacznie większy nakład czasu, aniżeli w przypadku „UE-15”. W zdecydowanej większości państw członkowskich linie kolejowe nie są także w stanie obsługiwać taboru wysokiej prędkości i często wymagane są prace remontowe tej infrastruktury. Nierównomierność jakościowa drugorzędnej sieci dróg oraz publicznego transportu zbiorowego natomiast prowadzi do większej czasochłonności w dojeździe do portów lotniczych. Również sektor transportu morskiego wykazuje zbyt małe jego wykorzystanie (nie jest rozwinięty w wystarczającym zakresie). Polityka transportowa ma zatem niezaprzeczalny wpływ na spójność terytorialną i odgrywa bardzo ważną rolę w podnoszeniu jakości połączeń z regionami w mniejszym stopniu rozwiniętymi.

Zielona Księga w kierunku nowej kultury mobilności w mieście

Na terenie całej Europy notowany jest wzmożony ruch miejski, w szczególności w okresie szczytów komunikacyjnych w centralnych częściach miast, co powoduje stałe zatory, skutkujące m.in. opóźnieniami, czy zanieczyszczeniem powietrza. Jak obliczono, w wyniku tego zjawiska gospodarka europejska traci corocznie prawie 100 mld euro (1% PKB UE). Populacja ludności UE w 60% zamieszkuje obszary miejskie, na których powstaje nieco poniżej 85% PKB UE. Miasta mają zdolność siły napędowej gospodarki europejskiej stanowiąc jednocześnie środowisko życia zdecydowanej większości populacji europejskiej. Stąd też tak pożądanym jest poprawa warunków życia na tych obszarach do jak najwyższego poziomu, rozważając przy tym kwestie mobilności.

Ruch w miastach przyczynia się do powstawania zanieczyszczeń powietrza oraz niepożądanego hałasu komunikacyjnego. Drogowy transport miejski odpowiada za 40% emisji CO₂ oraz 70% emisji pozostałych zanieczyszczeń. Na sieci ulicznej corocznie także rośnie liczba wypadków drogowych. Zauważa się, że lokalne władze nie są w stanie poradzić sobie z problemami, takimi jak zmiana klimatu (globalne ocieplenie), wzrost zachorowań, czy wąskie gardła w łańcuchach logistycznych. Stąd też pożądanym jest współpracowanie i

koordynowanie działań na poziomie europejskim, co wymaga oczywiście zaangażowania wysiłku na wszystkich poziomach: lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim.

Szczególną uwagę zwraca się na nowe podejście do rozumienia mobilności w mieście. Proponuje się przede wszystkim optymalizację wykorzystywania różnych środków transportu w podróżach oraz tworzenie współmodalności pomiędzy różnymi środkami publicznego transportu zbiorowego wraz z uwzględnieniem taksówek i transportu na żądanie, a także różnymi rodzajami transportu indywidualnego – w tym podróże piesze.

W zakresie zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego dostrzega się ogromne wyzwanie, polegające na kompromisie pogodzenia ze sobą rozwoju gospodarczego miast i dostępu do nich z uwzględnieniem poprawy poziomu życia i ochrony środowiska. Z tego też względu konieczne jest podjęcie wspólnych działań na rzecz poszukiwania ambitnych i innowacyjnych rozwiązań dla transportu miejskiego, zapewniając mniejsze zanieczyszczenie miast, łatwiejszy dostęp do nich oraz upłynnienie ruchu ulicznego. Aby sprostać tym wyzwaniom, zapisano w Zielonej Księdze kilka kierunków działań:

- W kierunku płynnego ruchu w miastach:
 - dostrzeżono brak jednolitego rozwiązania pozwalającego na ograniczenie zatorów ulicznych; postanowiono jednak propagować rozwiązania promujące podróże alternatywne wobec podróży prywatnym samochodem osobowym z uwzględnieniem wzrostu ich bezpieczeństwa (podróż piesza, jazda rowerem, motocyklem lub skuterem, środkami publicznego transportu zbiorowego), ale również podróże kombinowane z wykorzystaniem różnych środków transportowych, wspierając współmodalność; w wyniku walki z zatorami ulicznymi władze miast powinny wprowadzać także inteligentne i adaptacyjne systemy zarządzania ruchem;
 - podróż piesza oraz jazda rowerem powinna stać się bardziej atrakcyjna dla mieszkańców; w tym celu władze miasta powinny stawiać na budowę odpowiedniej do tego infrastruktury; powinny również powstawać inicjatywy w miastach, firmach i szkołach, mające na celu promocję tego typu podróży, np. poprzez gry związane z ruchem ulicznym, ocenę bezpieczeństwa drogowego lub pakiety edukacyjne;
 - zadaniem jest również optymalizacja wykorzystania prywatnego samochodu osobowego w podróży – np. poprzez wspólne użytkowanie jednego samochodu (tzw. car-sharing); ma to na celu promowanie podróży w sposób racjonalnego wykorzystania pojemności samochodu osobowego (choćby poprzez wspólne dojazdy) – zwiększając liczbę przewożonych przez nie pasażerów; innymi możliwościami są również: telepraca, telezakupy (tzw. wirtualna mobilność);
 - sugeruje się również wdrażanie odpowiedniej polityki z zakresu parkowania i wprowadzania ograniczeń dla ruchu samochodów osobowych w centrach miast; opłaty parkingowe mogą skutkować w okresie długoterminowym do zniechęcenia do korzystania z prywatnych środków transportowych (odpowiednia taryfa parkingowa powinna polegać na bezpłatnych parkingach na peryferiach oraz zastosowania wysokich opłat w obszarach centralnych); zwraca się tu uwagę również

- na możliwość organizacji parkingów typu „Park&Ride” (zaparkuj własny środek transportu i jedź komunikacją miejską) – tego typu parkingi mogą przyczynić się do zachęt w podróży kombinowanej, co pozwoli na odciążenie centrów miast;
- zwrócono także uwagę na fakt stosowania opłat wjazdowych do miast, tj. Londyn czy Sztokholm, które to w sposób pozytywny wykazały płynność ruchu ulicznego; również zastosowanie modułów zarządzania ruchem ITS pozwala na optymalizację planowanej podróży oraz prostsze zarządzanie popytem transportowym; innowacyjne rozwiązania, jak np. w Barcelonie („ruchome wydzielone pasy ruchu” dla autobusów, czyli o zmiennym kierunku ruchu dla danej grupy pojazdów w zależności od pory dnia) także przyczyniają się do ograniczania presji na ograniczoną ilość przestrzeni dla ruchu miejskiego;
 - transport towarowy w mieście wymaga powiązania pomiędzy transportem dalekobieżnym a dystrybucją towarów na poziomie lokalnym do miejsc ich przeznaczenia (przy zastosowaniu mniejszych, bardziej ekologicznych i ekonomicznych pojazdów w dystrybucji lokalnej); dążyć powinno się do ograniczeń przewozów towarów poprzez środki transportowe wykonujące dalekobieżny transport towarów; skonsolidowana dystrybucja na obszarach miejskich wymaga efektywnego planowania tras kursów w celu unikania przejazdów „na pusto”;
 - dostrzega się również możliwość nadzorowania transportu towarowego na podobnej zasadzie, jak w przypadku publicznego transportu zbiorowego, który zazwyczaj nadzorowany jest przez właściwy organ administracyjny; transport towarowy pozostaje w gestii sektora prywatnego, stąd lokalne władze wszelkie kwestie logistyczne związane z transportem osób i towarów powinny traktować jako jeden – wspólny system logistyczny.
- W kierunku zielonych miast:
 - wprowadzanie nowych technologii w konstrukcjach konwencjonalnych silników spalinowych przyczynia się do bardziej ekologicznych rozwiązań; również stosowanie katalizatorów oraz filtrów cząstek stałych niesie za sobą znaczną poprawę w zakresie redukcji emitowanych zanieczyszczeń; stosowanie stopniowego zaostrzania norm czystości spalin dotyczących eksploatacji pojazdów silnikowych prowadzić może do ciągłej modernizacji lub wycofywania z eksploatacji pojazdów wykazujących silne zanieczyszczenia zanieczyszczające środowisko; podejście to powinno być stosowane w szerszym zakresie do celów transportu miejskiego, wykorzystując pojazdy ekologiczne i energooszczędne; promować powinno się odpowiedni system zachęt do zakupu i eksploatacji przez władze publiczne tego typu środków transportowych; priorytetem również stać się powinno wyrażne stawianie ograniczeń dla pojazdów wykazujących największe zanieczyszczenie środowiska z jednoczesnym uprzywilejowaniem środków o niskiej emisji;

- powyżej sformułowane zadania można wprowadzać chociażby poprzez stosowanie „ekologicznych zamówień publicznych”; dostrzega się tu możliwe rozwiązania w postaci internalizacji kosztów zewnętrznych w trakcie całego okresu żywotności środka transportowego, będącego przedmiotem przetargu, związanych z: emisją CO₂ i cząstek stałych, czy zużyciem energii – jako dodatkowe kryterium udzielenia zamówienia; daje to możliwą przewagę konkurencyjną najbardziej ekologicznym i energooszczędnym środkom transportowym przy jednoczesnym minimalizowaniu kosztów ogólnych; zwraca się również uwagę na możliwość stosowania pierwszeństwa pojazdom spełniającym najnowsze normy czystości spalin (EURO);
- zachęcać powinno się również kierowców do ekologicznego stylu jazdy (zmniejszenie zużycia energii) – co dotyczy głównie szkół nauki jazdy oraz kursów dla kierowców zawodowych; w tym zakresie upatruje się również pozytywnego wpływu inteligentnych systemów transportowych zarządzających ruchem ulicznym oraz „inteligentnych” samochodów (wyposażonych m.in. w elektroniczne urządzenia wspomagające jazdę);
- kluczowym jest również ujednolicenie wytycznych stosowania stref ograniczonego ruchu dla pojazdów indywidualnych (w tym stref objętych opłatą za wjazd lub ograniczeniem normy emisji spalin); ma to na celu minimalizowanie ryzyka powstania na terenie Europy rozproszonych stref miejskich z ‘nowymi granicami’; dodatkowo, proponuje się również wprowadzenie europejskiego rejestru wszystkich pojazdów, dzięki czemu możliwe stanie się prowadzenie na poziomie UE dodatkowej analizy transgranicznych środków monitorowania wykroczeń na terenach miast;
- W kierunku bardziej inteligentnego transportu miejskiego.
 - za główny nurt w poprawie stanu zatłoczenia ulic zaleca się przetwarzanie danych o ruchu i podróży, które stanowić mogą źródło informacji, pomocy i dynamicznej kontroli transportu dla podróżnych i kierowców oraz zarządzających siecią uliczną, operatorów i przewoźników transportowych; zwrócono uwagę, że dotychczas implementowane systemy ITS opracowywane są bez odpowiedniego uwzględniania interoperacyjności, co wpływa na zmniejszenie skutecznego zarządzania mobilnością w mieście;
 - uważa się, że w najbliższej perspektywie moduły ITS, odpowiedzialne za zarządzanie ruchem, będą wykazywały większą efektywność pracy poprzez zastosowanie ulepszonych aplikacji dzięki systemowi satelitarnemu Galileo (bardziej dokładne lokalizowanie pojazdów w przestrzeni);
 - dla publicznego transportu zbiorowego ITS oznacza przede wszystkim skuteczną metodę zarządzania popytem na jego usługi (pobieranie opłat, zarządzanie flotą, systemy sprzedaży biletów, systemy informacji podróżnej itp.); za właściwe uznaje się wprowadzanie dodatkowych modułów odpowiedzialnych za wymianę danych pomiędzy tymi aplikacjami zwiększając, interoperacyjność całego systemu; działania te

powinny opierać się na stosowaniu inteligentnych kart, interoperacyjnych dla poszczególnych systemów transportowych, dla poszczególnych obszarów, a w długoterminowej perspektywie również dla różnych krajów; zalecanym jest również zróżnicowanie stawek w zależności od okresu (np. od godziny szczytu komunikacyjnego lub poza jego godzinami) lub docelowej grupy użytkowników;

- krytycznym czynnikiem decydującym o mobilności w obszarze miejskim jest możliwość świadomego wyboru przez podróżnego danego rodzaju środka transportowego oraz czasu podróży; uznaje się, że ITS pozwoli uzyskać dodatkową przepustowość, co ma kluczowe znaczenie przy częstym braku przestrzeni pod rozbudowę istniejących układów transportowych; rozwiązania ITS mogą znaleźć zastosowanie w sprawnym zarządzaniu w powiązaniach pomiędzy siecią łączącą strefy miejskie z podmiejskimi; interakcja pojazdów z infrastrukturą, dynamiczne planowanie trasy oraz systemy wspomagające kierowców przyczynić się mogą również do bardziej efektywnej dystrybucji towarów w miastach; stąd tak pożądanym jest, by władze lokalne oraz sektor prywatny angażowały się w pełni do implementacji i użytkowania aplikacji i usług modułów ITS.
- W kierunku dostępnego transportu miejskiego:
 - zwrócono szczególną uwagę na konieczność ochrony podstawowych praw pasażerów korzystających z różnych systemów transportowych, w tym głównie na prawa pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej; postulowane jest bowiem, by transport zbiorowy spełniał potrzeby w zakresie podstawowej mobilności – a zatem był łatwo dostępny; należy mieć to na uwadze, gdyż społeczeństwo starzeje się i oczekuje bardziej przyjaznych i inteligentnych rozwiązań w zakresie mobilności; dążyć tu należy przede wszystkim do konkurencyjności czasowej publicznego transportu zbiorowego wobec podróży odbywanych prywatnym środkiem transportowym (głównie samochodem osobowym);
 - w ramach tworzenia odpowiednich ram prawnych w UE, stosowane są dwie dyrektywy w sprawie zamówień publicznych na usługi transportu autobusowego i tramwajowego (Dyrektywa 2004/17/WE oraz Dyrektywa 2004/18/WE z dnia 31 marca 2004 r.); natomiast zapewnienie większej przejrzystości usług transportowych jest możliwe przez wprowadzenie nowego rozporządzenia, które pomóc może również poprawić jakość i efektywność transportu (Rozporządzenie w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) 1191/69 oraz 1107/70 – międzynarodowy plik 2000/0212 (COD)); przytoczone dyrektywy, jak i rozporządzenie pozwalają właściwym organom na samodzielną realizację usług o charakterze użyteczności publicznej lub ich zlecanie firmom zewnętrznym na drodze przetargu – stosując kryteria wyboru co do zdolności przewozowej oraz kryteria udzielenia zamówienia co do jakości świadczonych usług;

- w drodze innowacyjnych rozwiązań sugeruje się również mniej kosztowne rozwiązania w transporcie zbiorowym, jak np. szybki transport autobusowy – alternatywny dla kapitałochłonnej sieci tramwajowej lub metra; jednym z preferowanych rozwiązań, możliwym do rozpropagowania, jest wykorzystanie ekologicznych taksówek w łańcuchu transportu zbiorowego przy jednoczesnym zastosowaniu ITS;
- uwagę zwrócono również na miasta położone w konglomeracjach miejskich, zmagające się z wyzwaniem sprostania oczekiwań w zakresie lepszej dostępności do otaczających je obszarów funkcjonalnych uczestniczących w rozwoju metropolii; zauważa się, że niekontrolowany rozwój miast zmniejsza gęstość zaludnienia i izoluje przestrzeń (rozproszenie obszarów mieszkalnych, miejsc pracy wypoczynku itp.), co w konsekwencji skutkuje zwiększonym zapotrzebowaniem na transport; utrudnia to również uruchamianie systemów publicznego transportu zbiorowego świadczącego usługi na odpowiednio wysokim poziomie jakości, nie przyciągając pożądanej liczby użytkowników (wzrasta również czynnik wykluczenia społecznego na skutek zmniejszonej dostępności do usług publicznych); stąd też preferowanymi rozwiązaniami dla stref podmiejskich są rozwiązania transportu zbiorowego na żądanie lub przewozy przecinające połączenia zazwyczaj rozchodzące się promieniście i obsługujące centralne części miast;
- w zakresie transportu miejskiego oczekiwanym jest koordynowanie prac pomiędzy poszczególnymi organami władz, co powinno przynieść pożądane efekty w postaci połączenia polityki sektorowej obejmującej różne dziedziny działalności (planowanie przestrzenne, transport, sprawy gospodarczo-społeczne itp.); solidną podstawą poprawy mobilności są również tzw. „plany mobilności” obejmujące szersze konurbacje w zakresie transportu osób i towarów zarówno w miastach, jak i na ich przedmieściach; koniecznym jest jednak utworzenie odpowiednich struktur organizacyjnych w celu uproszczenia tworzenia i wdrażania takich planów.
- W kierunku bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego:
 - europejska polityka bezpieczeństwa drogowego obejmuje kwestie zarówno behawioralne, jak i związane z pojazdami i infrastrukturą; w celu poprawy poziomu bezpieczeństwa Komisja jest zobligowana do dalszego propagowania najlepszych rozwiązań dla podniesienia bezpieczeństwa, a także podjęcia bardziej intensywnego dialogu ze stronami na poziomie lokalnym i regionalnym oraz państwami członkowskimi w kwestii nowych technologii oferowanych przez ITS;
 - postuluje się organizowanie specjalnych kampanii w zakresie bezpieczeństwa drogowego oraz specjalne inicjatywy o charakterze edukacyjnym dla młodych ludzi z uwzględnieniem promocji bezpiecznych zachowań wśród rowerzystów; sugerowanym jest również podjęcie działań przez UE, upowszechniających stosowanie urządzeń do wykrywania wykroczeń drogowych na terenach miast;

- ogromne znaczenie w zwiększeniu poczucia bezpieczeństwa i pewności poruszania się ma wysokiej jakości infrastruktura (w tym głównie solidnie wykonane chodniki dla ruchu pieszych i ścieżki rowerowe); nie pominięto także kwestii widzialności, którą polepszyć można poprzez stosowanie lepszego jakościowo oświetlenia ulicznego;
- wspólne użytkowanie infrastruktury przez niechronionych i chronionych użytkowników ulic wywiera presję na wprowadzanie bardziej bezpiecznych pojazdów, które wyposażone są w nowoczesne technologie i urządzenia, np. zwiększające widoczność w nocy, systemy ostrzegające przed zderzeniami, zaśnięciem za kierownicą itp.

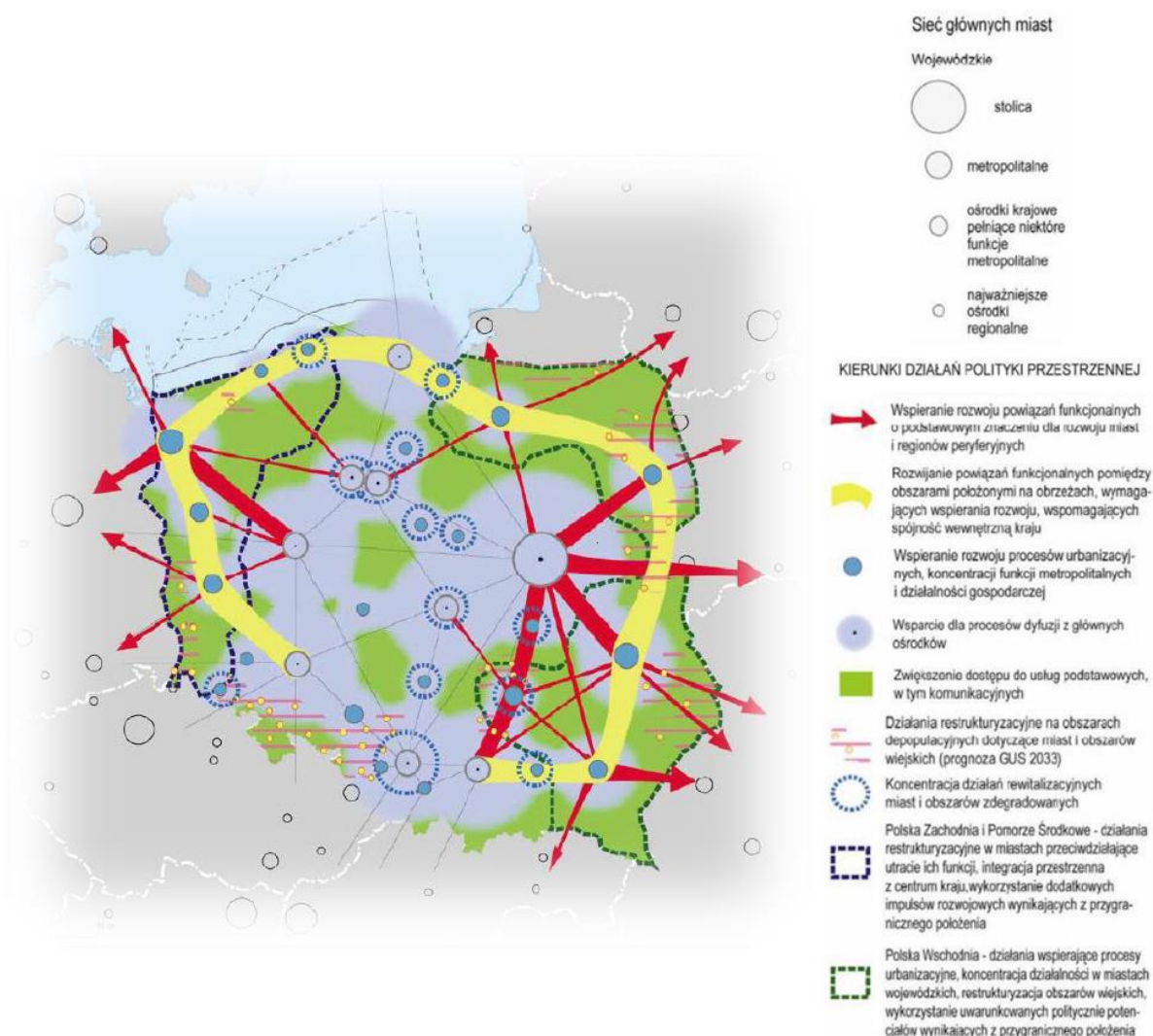
1.2. ZAKŁADANY ROZWÓJ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W STRATEGICZNYCH DOKUMENTACH RANGI KRAJOWEJ

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030 (DSRK)

Wskazane w dokumencie kierunki działań zostały podporządkowane schematowi trzech obszarów strategicznych:

- konkurencyjności i innowacyjności gospodarki (modernizacji):
 - innowacyjność gospodarki i kreatywność indywidualna,
 - Polska cyfrowa,
 - kapitał ludzki,
 - bezpieczeństwo energetyczne i środowisko,
- równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji):
 - rozwój regionalny,
 - transport,
- efektywności i sprawności państwa:
 - kapitał społeczny,
 - sprawne państwo.

Bardzo dużą wagę w DSRK przywiązano geografii i generacji rozwoju – jako kluczowe elementy rozwoju kraju do 2030 roku. Fundamentalnym zagadnieniem jest bowiem nierównomierność tempa rozwoju pomiędzy poszczególnymi obszarami państwa. Docelowym działaniem, wyartykułowanym w sposób bardzo wyraźny, jest dążenie do szerokiej sieci obszarów metropolitalnych powiązanych wspólnymi funkcjami, co nazwano „policentryzmem metropolii sieciowej”. Niezaprzeczalnym jest natomiast kluczowe znaczenie miasta stołecznego Warszawy oraz jego prestiż w układzie konkurencji europejskiej wobec pozostałych dużych miast Polski. W perspektywie 2030 roku ważną rolę będzie pomniejszanie skali zróżnicowań (np. w jakości życia, potencjale wzrostu itp.) pomiędzy poszczególnymi częściami Polski. W myśl DSRK, należy dążyć do terytorialnego równoważenia rozwoju, skupiając się na wzmacnianiu procesów integracyjnych oraz powiązań funkcjonalnych. Obecnie stolica kraju obejmuje relacje między Wrocławiem oraz metropolitalnymi obszarami miast Krakowa i Katowic. Pozostałe zaś obszary funkcjonalne działają poza tymi powiązaniem. W celu dążenia do silnego powiązania ze sobą miast, konieczne będzie wypracowanie nowych zasad polityki miejskiej. Docelowy obraz Polski w 2030 roku wyglądać powinien jak na rys. 1.1., gdzie w sposób widoczny zauważa się tzw. zręby metropolii sieciowej.



Rys. 1.1. Kierunki działań polityki przestrzennej w ramach mechanizmu terytorialnego równoważenia rozwoju
(źródło: Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030)

Za kluczowe w osiągnięciu wskazywanego poziomu integracji oraz powiązań funkcjonalnych uznaje się działania inwestycyjne, które będą gwarantowały dojazd w najkrótszym czasie do ośrodków wojewódzkich mieszkańców danych regionów kraju. Mobilność, w szczególności wahadłowa (dojazdy do i powroty z miast) wraz z dywersyfikacją źródeł zatrudnienia, a także jego typów, sprzyjać będą usamodzielnianiu ekonomicznemu rodzin. Zwrócono uwagę, że możliwe będzie to po wzmocnieniu potencjału rozwojowego ośrodków lokalnych, co wymaga zarówno wyrównania poziomu cywilizacyjnego obszarów mieszkalnych na różnych obszarach, rozwoju usług dobra publicznego (poprawy jakości, standaryzacji, dostępu), rozwoju i pełnego wykorzystania sieci teleinformatycznych, jak również wyższego poziomu zróżnicowania i jakości szkół wyższych, rewitalizacji obszarów miejskich, wspierania rozwoju obszarów wiejskich oraz zwiększenia udziału kapitału przedsiębiorstw i prywatnego w finansowaniu badań i innowacji. Nadmienić należy, że DSRK przewiduje znaczący wzrost wydatków w

infrastrukturę publiczną. Zauważono, że aby sprostać wypełnieniu kluczowych luk dzielących Polskę od najbardziej rozwiniętych państw UE, wymagany będzie utrzymanie przez ok. 20 lat prowadzenia prac inwestycyjnych w infrastrukturę, w tym transportową, na poziomie o około 1,5-2% PKB wyższym niż w latach 2000-2009.

Dokument ponadto dzieli się na poszczególne działy charakteryzujące cele strategiczne i kierunki interwencji wobec wyżej wymienionych kierunków. W obszarze równoważenia potencjałów rozwojowych regionów znajduje się cel nr 9 – bezpośrednio związany z treścią niniejszego opracowania. Poświęcony on jest opisowi zwiększenia dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego. Podstawowym zadaniem w tym obszarze jest krajowe nasycenie infrastrukturą (drogami, koleją, lotniskami) wraz z zoptymalizowaniem procesu zarządzania transportem poprzez stworzenie modelu finansowego łączącego:

- budżet państwa,
- środki UE,
- pieniądze z rynku kapitałowego,
- pieniądze od inwestorów prywatnych lub kreujących się nowych instrumentów gwarancji kredytowych.

W drugiej zaś dekadzie wprowadzenie modelu samofinansowania systemu transportowego łączyć powinno opłaty użytkowników i przychody z podatków ogólnych.

Dziedzinie transportu przypisuje się coraz to nowsze zadania, według których sprostać ona będzie musiała nowym trendom, oczekiwaniom i wymaganiom społeczeństwa. Są nimi przede wszystkim wymagania związane z oszczędnością czasu oraz elastycznością przemieszczania się. Ważnym jest również odpowiednie wykorzystanie czasu spędzanego w podróży. Transport powinien być ponadto dostosowany do oczekiwań różnych grup ludności, zarówno zawodowych, jak i wiekowych. Gwarancja pewności i niezawodności będzie odgrywała kluczową rolę dla sprawnej logistyki zaopatrzenia i optymalnego planowania działalności gospodarczej. Stąd też kierunkami interwencji, wskazanymi w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju, są:

- sprawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego:
 - modernizacja, rewitalizacja, budowa, przebudowa i rozbudowa linii i infrastruktury kolejowej (w tym dworców kolejowych), kompleksowa modernizacja i/lub wymiana taboru kolejowego, poprawa systemu organizacji i zarządzania w sektorze przewozów kolejowych;
 - modernizacja, rozbudowa i utrzymanie całej sieci dróg krajowych (głównie w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T);
 - modernizacja, budowa i rozbudowa sieci lotnisk oraz infrastruktury nawigacyjnej, portowej, a także dróg wodnych śródlądowych w celu osiągnięcia parametrów eksploatacyjnych;
 - modernizacja infrastruktury dostępu do portów zarówno od morza, jak i lądu (drogi i koleje) oraz infrastruktury dostępu do lotnisk;
- zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym:
 - wprowadzenie docelowego modelu Inteligentnych Systemów Transportowych w zakresie zarządzania ruchem drogowym oraz powiązanie go z funkcjonującymi systemami lokalnymi;

- kompleksowa zmiana modelu finansowania systemu transportowego (wykorzystanie różnych środków finansowych);
- wdrażanie opłat za korzystanie z sieci drogowej (sterowanie popytem na transport, pozyskiwanie środków na przyszłe inwestycje infrastrukturalne);
- wprowadzenie regulacji prawnych zobowiązujących zarządców infrastruktury różnych sektorów transportu do współpracy w zakresie planowania i realizacji inwestycji;
- wprowadzenie regulacji prawnych umożliwiających integrację taryfową, biletową i infrastrukturalną różnych gałęzi transportu;
- udrożnienie obszarów miejskich i metropolitarnych:
 - budowa obwodnic dużych miejscowości, wdrożenie programu uspokojenia ruchu na drogach trasowanych przez miasta i małe miejscowości, przebudowa pod względem bezpieczeństwa ruchu;
 - wdrażanie profesjonalnych, zaawansowanych technik zarządzania i sterowania ruchem w dużych miastach;
 - rezerwacja w odpowiednich dokumentach planistycznych kluczowych terenów na obszarach zurbanizowanych pod potrzeby związane z rozwojem systemu transportowego;
 - podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego – zapewnienie dogodnych przesiadek, usprawnienie koordynacji środków transportu zbiorowego, integrację systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty przewozowej w ramach transportu publicznego;
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (opracowanie Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020 zgodnie z Europejskim Programem Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011-2020, o wytyczne Dekaty Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020 oraz przy wykorzystaniu doświadczeń krajów z największymi sukcesami w tej dziedzinie).

Przedstawione w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju cele i działania osiągnąć będą w różnym okresie. Formuła osiągania tych celów może podlegać zmianą i być dostosowywana do zmieniającej się sytuacji makroekonomicznej kraju. Modyfikacje dokumentu wprowadzane mogą być zgodnie z przepisami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz na podstawie wyników ewaluacji śródkresowych, a także na podstawie wyników realizacji celów określonych w dokumentach średniookresowych (do roku 2020).

Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2020 (ŚSRK)

Cele i priorytety rozwojowe, zapisane w Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju, stanowią:

- a) przejście od administrowania do zarządzania rozwojem,
- b) zapewnienie środków na działania rozwojowe,
- c) wzmocnienie warunków sprzyjających realizacji indywidualnych potrzeb i aktywności obywatela,
- d) wzmocnienie stabilności makroekonomicznej,
- e) wzrost wydajności gospodarki,

- f) zwiększenie innowacyjności gospodarki,
 - g) rozwój kapitału ludzkiego,
 - h) zwiększenie wykorzystania technologii cyfrowych,
 - i) bezpieczeństwo energetyczne i środowisko,
 - j) integracja społeczna,
 - k) wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych,
- a także, najważniejsze z punktu widzenia obszaru studialnego niniejszego opracowania:
- zwiększenie efektywności transportu,
 - zapewnienie dostępu i określonych standardów usług publicznych.

Formułując cel zwiększenia efektywności transportu w ŚSRK zwrócono uwagę na słabość polskiej infrastruktury transportowej pod względem gospodarki kraju. Zauważono, że transport stanowi kluczowy czynnik determinujący jej rozwój. Dostępność do infrastruktury oraz jej przepustowość natomiast umożliwiają tzw. dyfuzję rozwoju gospodarczego z obszarów silnych do regionów mniej rozwiniętych lub rozwijających się znacznie wolniej. Obecnymi, wskazywanymi w ŚSRK, mankamentami są m.in.:

- duży stopień zużycia eksploatacyjnego, zarówno infrastruktury punktowej, jak i liniowej,
- występowanie tzw. „wąskich gardeł” i brakujących ogniw,
- nierównomierność regionalnego rozmieszczenia sieci (dostępności),
- brak sieci dostosowanej do szybkiego ruchu,
- brak ciągłości klasy technicznej połączeń międzyaglomeracyjnych,
- słabość elementów i systemów infrastruktury integrującej różne rodzaje sieci,
- uciążliwość niektórych odcinków sieci dla mieszkańców i środowiska,
- nieliczne lub brak elementów inteligentnego i innowacyjnego rozwiązania sterowania lub zarządzania transportem.

Poważnym problemem w dalszym ciągu także pozostaje zbyt duża liczba wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych i rannych na drogach.

Najważniejszym, wyartykułowanym celem w perspektywie do 2020 roku jest zwiększenie zewnętrznej (międzyregionalnej) i wewnętrznej (lokalnej) dostępności terytorialnej. Drugim zaś celem jest zapewnienie spójnego systemu transportowego, pozwalającego na sprawne przewozy towarów i ludności z wykorzystaniem różnych środków transportowych – ze szczególnym uwzględnieniem środków ekologicznych (sektory transportu szynowego i wodnego śródlądowego). Zakłada się również zmianę modelu finansowania infrastruktury transportowej, zwiększając wpływy od jej użytkowników za możliwość korzystania z niej oraz angażując środki pozabudżetowe.

Priorytetowymi kierunkami interwencji publicznej są: zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym, modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych oraz udrożnienie obszarów miejskich. Pożądane działania dla wskazanych kierunków interwencji zestawiono w tabl. 1.1.

Tabl. 1.1.

Pożądane działania dla wskazanych w Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju priorytetowych kierunków interwencji publicznej		
Działania 2012-2015	Działania 2016-2020	Przełożenie na działania odpowiednich strategii
I Zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu		
wprowadzenie dalszych ułatwień w procesach inwestycyjnych		Strategia Rozwoju Transportu
zmiany instytucjonalne poprawiające efektywność zarządzania w sektorze transportowym		Strategia Rozwoju Transportu
przygotowanie modelu finansowania infrastruktury transportowej oraz jej utrzymania w późniejszym okresie – montaż finansowy (budżet państwa, środki UE, rynek kapitałowy, inwestorzy prywatni, instrumenty gwarancji kredytowych, system poboru opłat)		Strategia Rozwoju Transportu
zmiany w zasadach finansowania inwestycji transportowych realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego		Strategia Rozwoju Transportu, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
wdrożenie inteligentnego systemu zarządzania transportem (w tym ITS, ERTMS)		Strategia Rozwoju Transportu, strategię rozwoju województw
II Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych		
budowa podstawowej sieci autostrad i dróg ekspresowych łączących Warszawę z miastami wojewódzkimi		Strategia Rozwoju Transportu
modernizacja dróg kolejowych, głównie w ramach sieci TEN-T		Strategia Rozwoju Transportu
realizacja programu budowy obwodnic dużych miejscowości i programu uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i mniejsze miejscowości		Strategia Rozwoju Transportu, strategię rozwoju województw
realizacja dużych projektów modernizacyjnych głównych linii kolejowych oraz infrastruktury uzupełniającej (w tym dworców kolejowych)		Strategia Rozwoju Transportu, strategię rozwoju województw
modernizacja i/lub wymiana taboru kolejowego		Strategia Rozwoju Transportu, strategię rozwoju województw
usprawnienie połączeń kolejowych między głównymi miastami Polski i dostosowanie ich do wysokich standardów, w tym dostosowanie CMK do prędkości min. 200 km/h		Strategia Rozwoju Transportu
realizacja programu bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury transportowej		Strategia Rozwoju Transportu, strategię rozwoju województw
modernizacja i rozbudowa sieci istniejących portów lotniczych wraz z infrastrukturą nawigacyjną		Strategia Rozwoju Transportu, strategię rozwoju województw
wdrożenie Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Publicznej		Strategia Rozwoju Transportu
realizacja inwestycji wynikających z wdrożenia technologicznego komponentu SES, programu SESAR (Single European Sky ATM Research)		Strategia Rozwoju Transportu
rozwój i modernizacja infrastruktury portowej oraz dostępu do portów i przystani morskich od strony morza i lądu		Strategia Rozwoju Transportu, strategię rozwoju województw

budowa i modernizacja terminali logistycznych i centrów intermodalnych	Strategia Rozwoju Transportu, strategie rozwoju województw
III Udrożnienie obszarów miejskich	
budowa obwodnic dużych miast	Strategia Rozwoju Transportu, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego, strategie rozwoju województw
wprowadzenie „jednego biletu” w miastach i obszarach funkcjonalnych miast	Strategia Rozwoju Transportu, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego, strategie rozwoju województw
wdrożenie zaawansowanych technik zarządzania i sterowania ruchem w dużych miastach	Strategia Rozwoju Transportu, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego, strategie rozwoju województw
zorganizowanie sprawnego przemieszczania osób i towarów wewnątrz miasta oraz ułatwienie dostępu do i z obszarów pozamiejskich	Strategia Rozwoju Transportu, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego, strategie rozwoju województw

Oprócz zwiększenia efektywności transportu istotną rolę odgrywa również zapewnienie odpowiedniego dostępu i określonych standardów do usług publicznych. Jedną z takich usług publicznych jest niewątpliwie usługa o charakterze technicznym (nazywana również komunalną). W jej skład wchodzi m.in. dostarczanie wody, odprowadzanie i oczyszczanie ścieków, dostarczanie energii elektrycznej i ciepłej oraz gazu, ale również utrzymanie i modernizacja dróg oraz usługi komunikacyjne. Świadczenie tych usług odbywa się albo przez jednostki podległe samorządowi (np. zakłady budżetowe, spółki komunalne), albo o kapitale mieszanym, albo też przez przedsiębiorstwa prywatne. Niemniej jednak odpowiedzialność za sprawność świadczenia tych usług zawsze spoczywa na określonej jednostce samorządu terytorialnego. Dostrzeżono, że w Polsce występuje problem nierównego dostępu do usług komunalnych. Problem ten ma charakter przestrzenny zarówno w wymiarze ogólnokrajowym, jak i regionalnym. Wyzwaniem stawianym Polsce jest zatem polepszenie dostępności i jakości świadczonych usług poprzez stałe ich doskonalenie. Jednym z wymienianych kierunków działań w tym zakresie jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej, mającej na celu ułatwienie dostępu do pozostałych usług publicznych.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK)

Celem strategicznym zapisanym w KPZK jest efektywne wykorzystanie przestrzeni państwa i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych w celu osiągnięcia ogólnych dążeń rozwojowych w długim okresie. Dążenia te związane są z konkurencyjnością, zwiększeniem zatrudnienia, sprawnością funkcjonowania państwa oraz ze spójnością w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym. Osiągnięcie tego celu zachodzić musi wraz z zachowaniem spójności przyrodniczo-kulturowej, służącej realizacji konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju. W horyzoncie roku 2030 wymieniono następujące cele polityki przestrzennego zagospodarowania kraju:

- 1) Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności:
 - wspieranie rozwoju funkcji metropolitarnych głównych ośrodków miejskich,
 - intensyfikacja powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym,
 - integracja obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich.
- 2) Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju wielofunkcyjnego, rozwoju obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów:
 - wspomaganie spójności w układzie krajowym: Pomorze Środkowe – Polska Zachodnia – Polska Centralna – Polska Wschodnia,
 - regionalna integracja funkcjonalna, wspomaganie rozprzestrzeniania procesów rozwojowych na obszary poza głównymi miastami oraz budowanie potencjału do specjalizacji terytorialnej,
 - wspomaganie spójności w obszarach problemowych.
- 3) Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej:
 - poprawa dostępności polskich miast i regionów,
 - zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu,
 - poprawa dostępności teleinformatycznej,
 - zarządzanie strategiczne i etapowanie inwestycji.
- 4) Kształtowanie struktury przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski:
 - integracja działań w zakresie funkcjonowania spójnej sieci ekologicznej kraju jako podstawa ochrony najcenniejszych zasobów przyrodniczych i krajobrazowych,
 - przeciwdziałanie fragmentacji przestrzeni przyrodniczej,
 - wprowadzenie gospodarowania krajobrazem zgodnie z zapisami Europejskiej Konwencji Krajobrazowej,
 - racjonalizacja gospodarowaniem ograniczonymi zasobami wód powierzchniowych i podziemnych kraju, w tym zapobieganie występowaniu deficytu wody na potrzeby ludności i rozwoju gospodarczego,
 - osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu i potencjału wód i związanych z nimi ekosystemów,
 - zmniejszenie obciążenia środowiska powodowanego emisjami zanieczyszczeń do wód, atmosfery i gleby,
 - zabezpieczenie cennych gospodarczo złóż kopalin i zwiększenie wykorzystania surowców wtórnych.
- 5) Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa:

- przeciwdziałanie zagrożeniu utraty bezpieczeństwa energetycznego i odpowiednie reagowanie na to zagrożenie,
- zwiększenie poziomu zabezpieczenia przed ekstremalnymi zjawiskami naturalnymi i antropogenicznymi,
- kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.

6) Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego:

- wprowadzenie zintegrowanego systemu planowania społeczno-gospodarczego i przestrzennego zdolnego do efektywnej koordynacji działań podmiotów publicznych i polityk publicznych mających największe znaczenie dla zagospodarowania przestrzennego na różnych poziomach zarządzania,
- uporządkowanie regulacji zapewniających sprawność i powszechność działania systemu planowania przestrzennego,
- wzmocnienie instytucjonalne i jakościowe planowania przestrzennego.

Z niniejszym opracowaniem niewątpliwie najbardziej powiązany jest cel trzeci.

Zdiagnozowany problem dostępności terytorialnej kraju jest bardzo szeroki w związku z niewystarczającą dostępnością przestrzenną polskich miast dla potrzeb gospodarki o charakterze rynkowym. Istotne znaczenie miała również szybka dekapitalizacja sieci transportowych (drogowej, kolejowej i dróg wodnych) w drugiej połowie XX wieku. Zrodziło to problem pogłębienia różnic regionalnych i utworzenia stref o gorszej dostępności. Wzrost mobilności codziennej społeczeństwa oraz zwiększenia wielkości ruchu towarowego w sektorze transportu drogowego przy niewystarczającym poziomie nowych inwestycji spowodował znaczące koszty zewnętrzne transportu (związane z obciążeniem środowiska naturalnego, nadmierną eksploatacją dróg oraz zwiększeniem liczby wypadków drogowych). Zauważa się, że w tym właśnie okresie transport kolejowy okazał się być mniej konkurencyjny wobec transportu drogowego – głównie poprzez nieprzygotowanie logistyczne, techniczne oraz brak zapewnienia alternatywy przewozowej. Rozwój poszczególnych sektorów transportu odbywał się w sposób niezależny, co prawie doprowadziło do całkowitego braku rozwiązań multimodalnych. Główną barierą rozwojową obszarów funkcjonalnych ośrodków miejskich są problemy transportowe, stanowiąc istotne ograniczenie m.in. przestrzennego zwiększenia rynków pracy, zaś pośrednio sprzyjają niekontrolowanej suburbanizacji (brak kompleksowych rozwiązań z zakresu transportu publicznego).

Mając tak nakreślone problemy w rozwoju dostępności terytorialnej kraju KPZK zmierza do zapewnienia zbieżności priorytetowych inwestycji w transporcie zawartych w ŚSRK i w DSRK oraz w wytycznych unijnych w sprawie Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Kluczowymi inwestycjami są te związane z zapewnieniem spójności systemu transportowego poprawiającego dostępność wewnętrznej i zewnętrznej sieci transportowej kraju – w warunkach zrównoważonego rozwoju. Stąd też bardzo ważnym będzie dążenie do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu. W tym celu zwiększeniu musi ulec udział i rola transportu szynowego, co powinno następować sukcesywnie od roku 2015 (po zaawansowaniu programów związanych z rozwojem sieci autostrad i dróg ekspresowych). Preferowanymi działaniami w ruchu pasażerskim będą połączenia między największymi ośrodkami miejskimi (w tym połączenia międzynarodowe) z równoległym wykorzystaniem sieci kolejowej o wysokim standardzie, ale również linie dojazdowe do obszarów

metropolitarnych, a także niektórych ośrodków średniej wielkości – zintegrowane z systemami transportu publicznego. Dla przewozów towarowych natomiast przewiduje się wsparcie modernizacji i budowy infrastruktury ułatwiającej prowadzenie przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz przewozów masowych realizowanych pomiędzy ośrodkami metropolitarnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi oraz pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi. W żegludze śródlądowej priorytet uzyska modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, zaś w zakresie transportu morskiego inwestycje mające na celu poprawę dostępności do najważniejszych portów morskich.

W zakresie poprawy dostępności polskich miast i regionów przewiduje się przede wszystkim poprawę wzajemnej dostępności czasowej głównych ośrodków miejskich (miasta wojewódzkie i pozostałe miasta regionalne). Dotyczy to m. in. dostępności do Warszawy z Wrocławia, Szczecina i Rzeszowa/Lublina, a także Białegostoku i Bydgoszczy, ale również w relacji: Gdańsk – Szczecin, Wrocław – Poznań, Gdańsk – Poznań. Inwestycje powinny skupiać się również w poprawie dostępności w integrujących się układach bipolarnych oraz wielowierzchołkowych (Warszawa – Łódź, Bydgoszcz – Toruń, Aglomeracja Górnośląska – Kraków – Częstochowa – Bielsko Biała). W przestrzeni europejskiej poprawa dostępności polskich miast i regionów zależeć będzie od rozwiązań wzmacniających integrację polskiego systemu transportowego w ramach sieci TEN-T. Wymagać to będzie podniesienia rangi i priorytetu inwestycji drogowych i kolejowych na trasach: Wrocław – Praga, Lublin – Lwów, Lublin – Kijów, Warszawa – Łomża – Ełk – Kowno, Warszawa – Białystok – Mińsk – Moskwa, Warszawa – Mińsk, Rzeszów – Koszyce, Wrocław – Brno – Wiedeń. Działaniami wspomagającymi osiągnięcie tego celu będą uruchamianie cywilne porty lotnicze w Polsce Wschodniej.

Przedsięwzięcia poprawiające dostępność ośrodków subregionalnych oraz obszarów wiejskich skupią się na poprawie dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych i na integracji ich rynków pracy. Oznacza to pierwszeństwo prowadzenia inwestycji drogowych i kolejowych mających na celu połączenie największych miast z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi. Celem tych działań jest przede wszystkim zapewnienie ośrodkom subregionalnym oraz obszarom wiejskim dostępu do ośrodków innowacji, centrów nauki i wiedzy, a także do większych rynków pracy, edukacji, czy opieki zdrowotnej.

W celu poprawy dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast poprawie powinna ulec gęstość infrastruktury transportowej – umożliwiając oddziaływanie najsilniejszych ośrodków rozwoju gospodarczego na inne ośrodki. Ożywieniu tym samym powinien podlegać proces rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych dużych miast na ich bliższe i dalsze otoczenie. Znaczącą rolę w tym działaniu przypisuje się organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi.

Zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu, wraz z uwzględnieniem kosztów środowiskowych, odbywać się może za pomocą odpowiednich działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Służy temu głównie uwzględnianie w strategiach średniookresowych (do 2020 roku) i w planach inwestycyjnych wykorzystywanie alternatywnych środków transportu w stosunku do konwencjonalnego transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury. W sposób bezpośredni wpływać na ten cel będzie prowadzenie prac modernizacyjnych sieci kolejowej pod kątem zapewnienia wysokiego poziomu jakości. W efekcie tego skróceniu

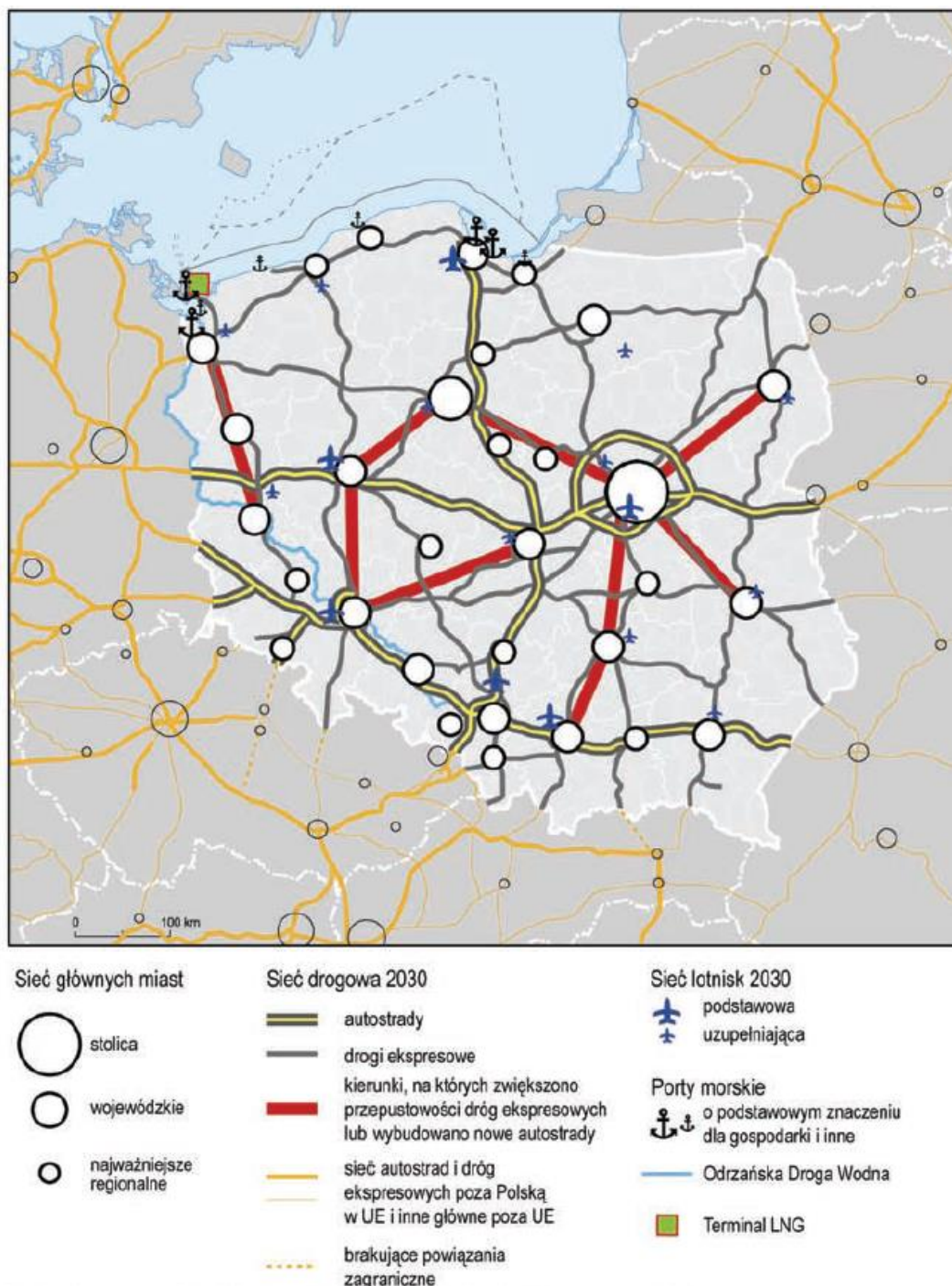
powinny również ulec czasy przejazdu. W przewozach międzyaglomeracyjnych uznawane jest to za jeden z rzeczywistych warunków konkurencyjności takiej kolei wobec motoryzacji indywidualnej. Wpłynie to również na poprawę sprawności systemu połączeń towarowych przewozów kolejowych. Stąd też wsparciu powinny podlegać systemy intermodalne poprzez np. utworzenie sieci terminali dla transportu kombinowanego. Dostępność do obszarów cennych przyrodniczo będzie podlegała stopniowej poprawie na zasadzie podwyższenia standardu i bezpieczeństwa prowadzących do tych obszarów dróg z zastrzeżeniem braku generowania ruchu tranzytowego wewnątrz nich. Działaniem pożądanym, przyczyniającym się do zmniejszania zewnętrznych kosztów transportu będzie także optymalizacja transportu drogowego poprzez skoordynowane wykorzystywanie w nim inteligentnych rozwiązań informacyjno-organizacyjnych. Drogi wodne natomiast w perspektywie roku 2030 będą zmodernizowane do klasy III z zachowaniem istniejących odcinków klas IV i wyższych. Dotyczy to fragmentów szlaku Odrzańskiej Drogi Wodnej wraz z połączeniem kanałów, ale również dorzecza Odry przez Bydgoszcz do Gdańska oraz Wisły od ujścia Przemszy.

Zwiększanie dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego zależeć będzie od integracji tego sektora transportu w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego i regionu (w tym doskonalenie i rozwój systemów transportu szynowego, tj. kolej aglomeracyjna, szybki tramwaj, ale również szybkiego autobusu). Realizacja tego celu zależeć będzie w głównej mierze od podjętej współpracy gmin obszarów funkcjonalnych w zakresie zarówno komunikacji miejskiej, jak i transportu podmiejskiego oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”.

Utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego, zapewniającego integrację transportu drogowego, kolejowego, powietrznego oraz żeglugi, nastąpi jedynie poprzez uwzględnianie w średniookresowych strategiach wzajemnego uzupełniania się tych środków transportu. Związane jest z tym uwzględnianie kosztów i korzyści wspólnego funkcjonowania różnych typów transportu oraz rozbudowę inteligentnych systemów transportowych. Pierwszoplanowe znaczenie natomiast będą miały działania kreujące operatorom właściwych warunków do budowy i rozbudowy terminali przeładunkowych i zintegrowanych węzłów przesiadkowych, integracja sieci lotnisk z siecią dróg i połączeń kolejowych w relacjach wewnętrznych, zapewnienie lepszej dostępności terminali portów morskich i rzecznych w transporcie lądowym – w celu osiągnięcia europejskiego jednolitego obszaru transportowego. Obszary aglomeracyjne powinny preferować stosowanie modelu intermodalnego dla pasażerskiego transportu publicznego.

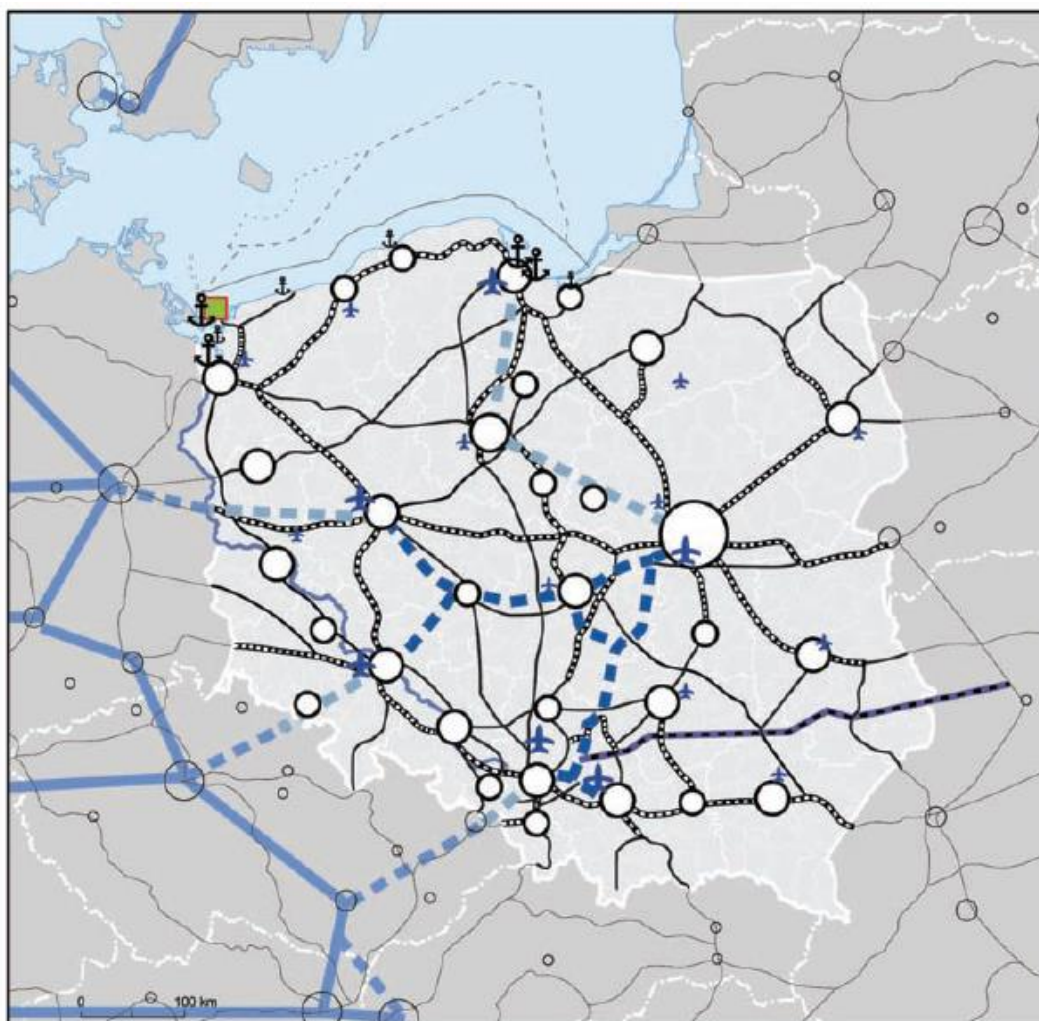
W odniesieniu do strategicznego zarządzania i etapowania inwestycji bardzo ważnym jest, by zaplanowane inwestycje pozwalały osiągnąć i realizować rozwój sieci powiązań funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich, tworzących otwarty układ z siecią europejskich ośrodków metropolitalnych. Najważniejsze pod względem skali inwestycyjnej przedsięwzięcia transportowe to: Kolej Dużych Prędkości (KDP) oraz Centralny Port Lotniczy (CPL). Inwestycje te uznawane są za niewrażliwe wobec wzmocnienia polskiego sektora transportu, zarówno wewnątrz kraju, jak i na zewnątrz w wymiarze europejskim i globalnym. W ramach zakresu inwestycyjnego zakłada się realizację obecnych planów rządowych, które zostały określone w aktach prawnych oraz dokumentach strategicznych i operacyjnych (np. Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015 oraz 2014-2020, Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, czy Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych). Realizacja tych działań odbywać się będzie poprzez celowe ich etapowanie, co służyć ma jednocześnie

różnym celom operacyjnym. Na podstawie zmian uwarunkowań oraz celów polityki przestrzennej będą one mogły podlegać przesunięciom lub aktualizacjom. Docelowa wizja sieci transportowej (drogowej, kolejowej, dróg wodnych oraz sieci lotnisk) Polski w roku 2030 została przedstawiona na rys. 1.2 oraz 1.3.



* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależeć od polityki transportowej Rządu

Rys. 1.2. Wizja kształtowania podstawowych elementów sieci drogowej 2030*:
autostrady i drogi ekspresowe, lotniska, porty morskie, ODW
(źródło: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030)



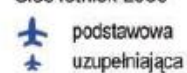
Sieć głównych miast



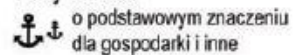
Sieć kolejowa 2030 - linie



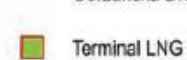
Sieć lotnisk 2030



Porty morskie



Odrzańska Droga Wodna



* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależać od polityki transportowej Rządu

Rys. 1.3. Wizja kształtowania podstawowych elementów sieci kolejowej 2030*: koleje dużych prędkości, kolej konwencjonalna, lotniska, porty morskie, ODW (źródło: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030)

Newralgicznym założeniem jest uzyskanie w roku 2030 szkieletowej sieci połączeń dróg szybkiego ruchu (rys. 1.2) dla sieci powiązań głównych ośrodków miejskich (zwłaszcza pomiędzy Warszawą, Gdańskiem, Szczecinem, Poznaniem, Bydgoszczą i Toruniem, Łodzią, Wrocławiem, Konurbacją Górnośląską, Krakowem, Rzeszowem i Lublinem) wraz z otwartym układem zagranicznym (metropolii europejskich: Berlina, Pragi, Wiednia, Bratysławy i Budapesztu, Kijowa, Mińska i Moskwy). Elementem uzupełniającym będą obwodnice najważniejszych ośrodków miejskich – „duża” obwodnica Warszawy, obwodnica Krajowa, Trójmiasta, a także obwodnice po roku 2030: Poznania, Wrocławia, Szczecina. Dodatkowo, proces etapowania będzie obejmował utworzenie odcinków dróg ekspresowych na wybranych relacjach podnoszonych do standardów autostradowych (np. Warszawa – Kraków, Grudziądz – Poznań – Wrocław, Łódź – Wrocław, Warszawa – Lublin, Warszawa – Białystok, Szczecin – Gorzów Wielkopolski), bądź też może obejmować realizację inwestycji bezpośrednio w standardzie autostradowym (np. relacja Warszawa – Toruń – Bydgoszcz, Via Baltica, Gorzów Wielkopolski – Poznań, Wrocław – Praga). W celu uzupełnienia „brakujących połączeń”, niezbędnych do pełnej funkcjonalności społeczno-gospodarczej terytorium Polski, w KPZP zakłada się ich wykonanie (np. połączenie drogi ekspresowej Via Baltica z drogą Via Capathia na odcinku Białystok – Suwałki, czy też drogi ekspresowej na odcinku Suwałki – Grudziądz).

W przypadku transportu kolejowego (rys. 1.3) polityka transportowa realizowana będzie na podstawie rewitalizacji i modernizacji poszczególnych linii kolejowych na znacznym terenie państwa. Do roku 2030 zadaniem priorytetowym będzie wzmocnienie roli transportu kolejowego poprzez:

- inwestycje,
- zmiany organizacyjne i technologiczne,

których celem będzie znaczące zmniejszenie czasów przejazdu oraz podniesienie standardu usług pasażerskich przewozów kolejowych. Elementem uzupełniającym będą nowe, zmodernizowane połączenia krajowe obszarów Pomorza Środkowego, Polski Wschodniej, Mazur i Kotliny Kłodzkiej z jednoczesnym uwzględnieniem połączeń transgranicznych na najbardziej newralgicznych kierunkach funkcjonalnych. Postulowanym jest również podjęcie działań inwestycyjnych, podnoszących poziom obsługi połączeń funkcjonalnych poszczególnych rejonów kraju. Uwzględniona powinna być również obsługa najważniejszych relacji funkcjonalnych z państwami ościennymi.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie

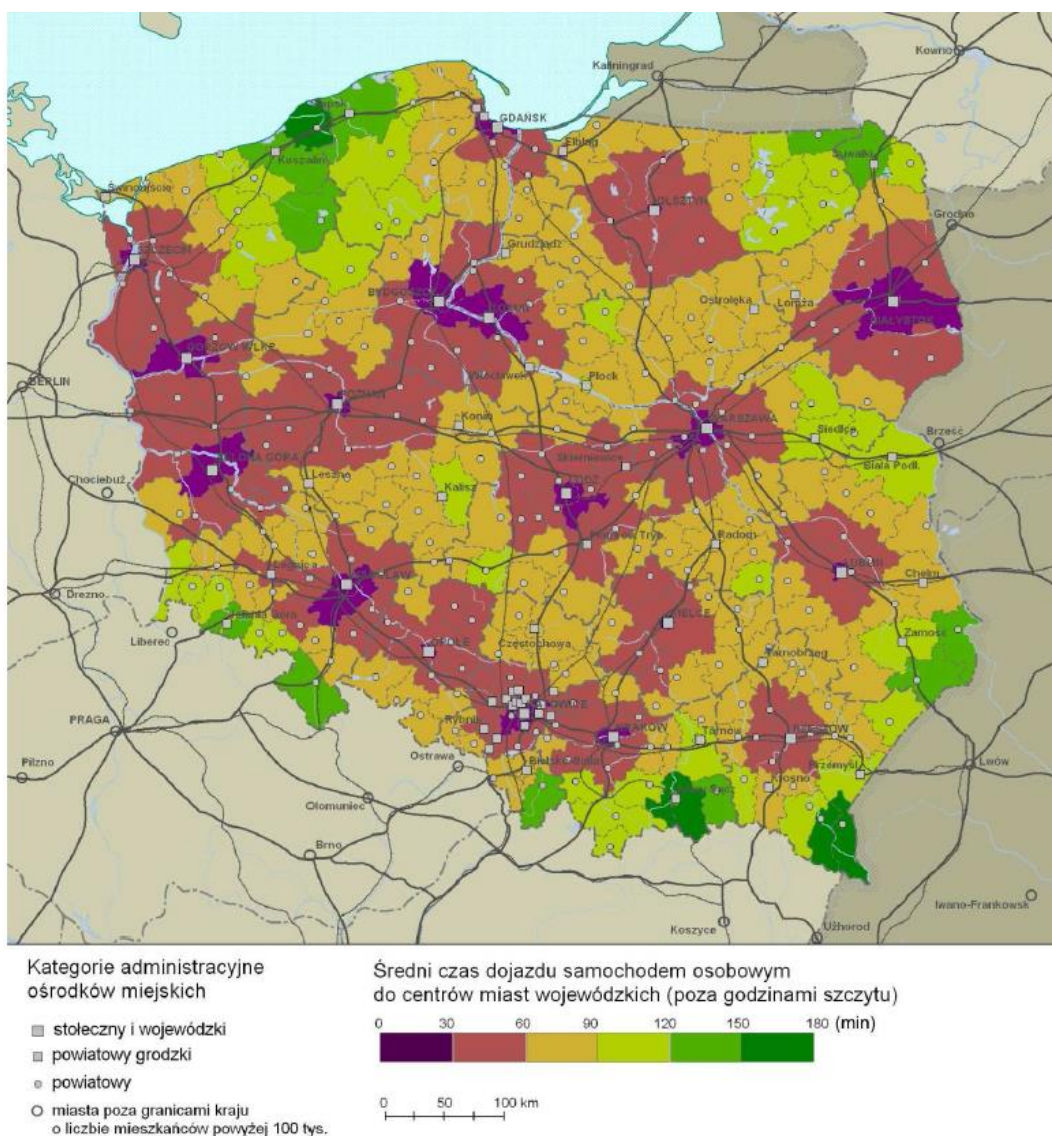
W aspekcie rozwoju systemu transportowego, zapisy dokumentu KSRR jednoznacznie wskazują najpoważniejsze kierunki interwencji. Jednym z nich jest zwiększenie dostępności transportowej do miast wojewódzkich. Ograniczona dostępność transportowa do tych miast w znaczący sposób zmniejsza możliwości rozwojowe obszarów słabiej rozwijających się, co utrudnia również niwelowanie procesów marginalizacji. Wieloletnie zaniedbania w infrastrukturę drogową i kolejową natomiast spowodowały, że niektóre obszary kraju charakteryzują się bardzo niską dostępnością transportową (patrz rys. 1.4 i 1.5).

Mając zatem na uwadze znaczenie dostępności transportowej do miast wojewódzkich dla rozwoju regionalnego, polityka regionalna pełni istotną rolę w koordynowaniu działań w ramach polityki transportowej zarówno w skali kraju, jak i na poziomie wewnątrzregionalnym.

Innym zaś wyzwaniem, na które polityka regionalna musi odpowiedzieć przy użyciu szczegółowych rozwiązań (wspierając konkurencyjność regionów oraz zapewniając spójność

terytorialną państwa) jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej – rozbudowa, modernizacja oraz jej utrzymanie i eksploatacja. Dostępność komunikacyjna poszczególnych rejonów kraju do miast wojewódzkich, jak i między regionami, jest niewystarczająca głównie przez:

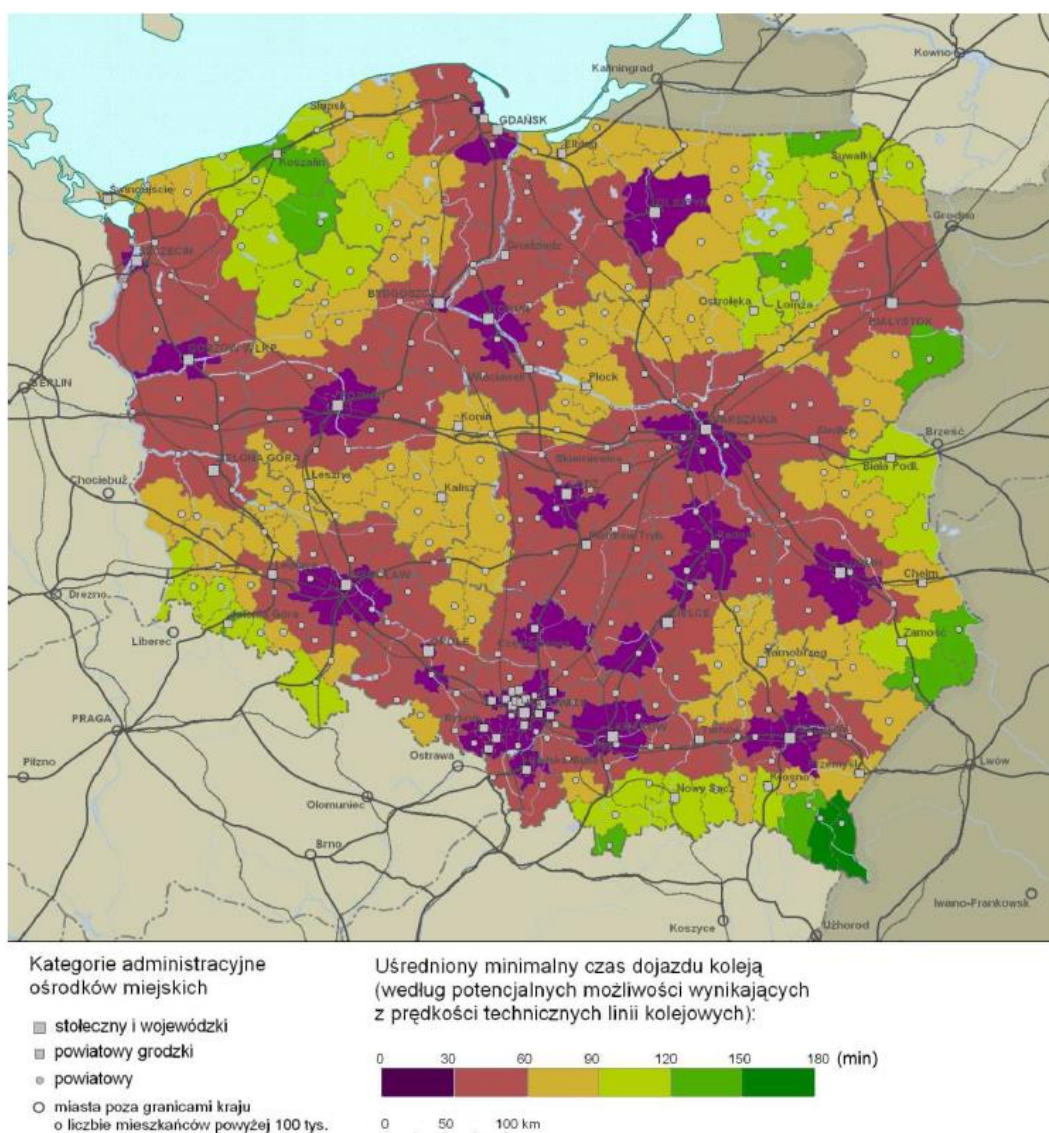
- niedostateczny stan techniczny sieci drogowej i kolejowej,
- niedostatecznie rozbudowaną i rozproszoną sieć dróg szybkiego ruchu,
- niezadawalającą sieć połączeń między południem a północą kraju,
- brak dróg umożliwiających sprawne przejazdy w mieście i ich otoczeniu,
- niska jakość połączeń między miastami wojewódzkimi.



Rys. 1.4. Powiaty o najniższej dostępności drogowej do miast wojewódzkich
(źródło: Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020)

Dotyczy to również w miarę dobrze rozwiniętych systemów transportu publicznego, które podlegają degradacji (notowany ciągły spadek liczby pasażerów pomimo wzrostu długości czynnych tras komunikacji miejskiej w skali całego kraju). Mankamentem jest bowiem ciągły

brak postrzegania transportu publicznego przez społeczeństwo jako atrakcyjnej alternatywy wobec podróży prywatnymi samochodami osobowymi. Skutkuje to oczywiście zwiększającym się zanieczyszczeniem powietrza, emisji nadmiernego hałasu oraz wzrostem zatłoczenia sieci ulic w średnich i dużych miastach. Pomimo zaś stosunkowo słabo rozwiniętej sieci połączeń lotniczych oraz lotnisk, po roku 2004 odnotowano bardzo dynamiczny rozwój tego sektora transportu. Notuje się także wzrost roli regionalnych portów lotniczych. Poziom wykorzystania żeglugi śródlądowej, pomimo korzystnych uwarunkowań geograficznych oraz warunków naturalnych sprzyjających rozwojowi tej gałęzi transportu, jest bardzo mały (co w skali gospodarki kraju zauważalne jest również w sektorze transportu morskiego). Uznaje się, że jest to wynikiem dość wysokiego wskaźnika przestarzałego majątku trwałego, niskiej pozycji konkurencyjności portów, niedorozwojem nowoczesnych usług portowych oraz słabym powiązaniem transportowym z obszarami lądowymi. Przyczynia się do tego również bardzo niski udział żeglownych dróg wodnych o parametrach międzynarodowych.



Rys. 1.5. Powiaty o najniższej dostępności kolejowej do miast wojewódzkich
(źródło: Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020)

Najważniejsze znaczenie pod względem konkurencyjności polskich obszarów oraz oddziaływania tych najsilniejszych na ośrodki peryferyjne przypisuje się rozbudowie infrastruktury komunikacyjnej. Kluczowe znaczenie zatem ma dostępność transportowa w wymiarze międzynarodowym i krajowym, ale również wewnątrzregionalnym. Tak samo, istotne jest zwiększenie ruchliwości wahałowej mieszkańców obszarów wiejskich.

Pamiętać jednak należy, że żegluga śródlądowa, transport morski oraz transport kolejowy uznane zostały jako proekologiczne sektory transportu, które wymagają wsparcia rangi krajowej oraz europejskiej. Ich rozwój powinien być realizowany w synergii z realizowanymi przedsięwzięciami na poziomie centralnym i regionalnym, przy jednoczesnym uwzględnieniu rachunku ekonomicznego prowadzonych działań inwestycyjnych – wynikających z endogenicznych potencjałów poszczególnych regionów.

W Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego ustalono trzy cele polityki regionalnej do roku 2020:

- wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów (konkurencyjność),
- budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych (spójność),
- tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie (sprawność).

Wymienianym jako podstawowe działanie w ramach wzrostu konkurencyjności polskich regionów do roku 2020 jest utworzenie zaawansowanych, wysokiej jakości powiązań transportowych, składających się z:

- połączeń autostradowych,
- dróg szybkiego ruchu,
- zmodernizowanych konwencjonalnych linii kolejowych,
- systemu kolei dużych prędkości,
- połączeń lotniczych.

W pierwszej kolejności prace powinny skupić się na poprawie krajowych i kontynentalnych połączeniach komunikacyjnych pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi oraz pomiędzy nimi i ośrodkami miejskimi na terenie UE. W dalszej kolejności natomiast na pozostałych kierunkach. Będzie to miało przełożenie na intensyfikację powiązań funkcjonalnych polskich miast z dużo lepiej rozwiniętymi obszarami państw członkowskich (w szczególności na zachodzie Europy). Wpłynie to również pozytywnie na spójność terytorialną kraju, jednocześnie również na radykalną poprawę połączeń transportowych stolic województw z Warszawą – co przełoży się także na ogólną poprawę dostępności całego terytorium kraju. Istotna jest również modernizacja i rozbudowa głównych, międzynarodowych lotnisk objętych siecią TEN-T, wraz z uwzględnieniem lotnisk regionalnych. W transporcie morskim i wodnym śródlądowym polityka regionalna powinna skupić się na rozwoju infrastruktury portowej, autostrad morskich i wybranych odcinków żeglownych dróg śródlądowych.

Pożądanym działaniem, wspólnym dla wszystkich ośrodków wojewódzkich, jest optymalizacja rozwiązań organizacyjnych oraz rozbudowa pod względem jakościowym systemów transportu na poszczególnych obszarach funkcjonalnych tych ośrodków. Mając na uwadze problem zatłoczenia sieci miejskich, działania polityki regionalnej powinny rozwijać systemy transportowe poprzez m.in. integrację z systemami regionalnymi. W ślad za tym powinno się również stawiać na silną promocję w preferencji wyboru środków transportu zbiorowego. W tym celu polityka regionalna wspierać będzie również działania wdrażające

innowacyjne rozwiązania z zakresu nowoczesnych systemów organizacji i zarządzania ruchem miejskim.

Zatem celem nadrzędnym działań polityki regionalnej w stosunku do wszystkich ośrodków wojewódzkich jest wspieranie rozwoju ich funkcji metropolitarnych, co wymagać będzie zarówno zapewnienia efektywnych połączeń transportowych, jak i rozszerzania obszarów największego pozytywnego oddziaływania ośrodków wojewódzkich przez wzmocnienie zdolności absorpcyjnych w miastach subregionalnych, powiatowych i na obszarach wielkich. W tym zakresie podstawowe znaczenie ma rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej oraz pomoc publiczna przy uruchamianiu stałych połączeń publicznego transportu zbiorowego w obrębie regionu. Obok rozbudowy infrastruktury, preferowanymi rozwiązaniami będą także wdrożenia zintegrowanych systemów transportu multimodalnego i transportu zbiorowego. Obejmować one muszą zarówno ośrodki subregionalne i lokalne, ale również obszary wiejskie. W tym zakresie ogromne znaczenie będzie miała pomoc przy uruchamianiu stałych połączeń komunikacji publicznej w obrębie regionu (w szczególności połączeń kolejowych) – zakładających skrócenie czasu przejazdu oraz wpływających na komfort i bezpieczeństwo podróżowania. Promowane będą również rozwiązania z zakresu integracji dużych miast i ich otoczenia, jak np. wprowadzanie biletów aglomeracyjnych czy koordynowanie rozkładów jazdy. Drugorzędnie wspierane będą natomiast powiązania komunikacyjne pomijające ośrodki wojewódzkie o charakterze tranzytowym, zapewniające połączenia pomiędzy miastami wewnątrz i na zewnątrz obszaru. Podjęte działania w tym zakresie muszą uwzględniać wymogi ochrony środowiska.

Ponadto, dla zwiększenia powiązań w relacji miasto-wieś, również występuje konieczność zapewnienia zwiększonej spójności przestrzennej poprzez poprawę stanu infrastruktury transportowej oraz transportu zbiorowego (w skali subregionalnej i lokalnej). Poprawa stanu infrastruktury transportowej na wsi dotyczy zarówno sieci drogowej, jak i lokalnych połączeń kolejowych (modernizacja, rewitalizacja) oraz taboru pasażerskiego (zakup i modernizacja). W transporcie zbiorowym wsparciu podlegać będą projekty związane z organizacją transportu zbiorowego na obszarach wiejskich, zapewniających dogodne połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi.

Podjęte kierunki interwencji w zakresie budowania spójności terytorialnej oraz przeciwdziałania marginalizacji obszarów problemowych, odnoszących się do transportu, uwzględniać będą przede wszystkim odwrócenie trendu polegającego na rezygnacji z podróży środkami transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego. W tym celu ulec poprawie musi dostępność transportowa przy pomocy lokalnych systemów transportu zbiorowego. Dotyczy to usług kolejowego i drogowego transportu publicznego w celu zwiększenia wahadłowej mobilności mieszkańców obszarów problemowych, a odbywać się to będzie poprzez:

- poprawę jakości taboru i infrastruktury,
- zwiększenie zasięgu funkcjonowania,
- optymalizację i powiązanie z regionalnymi i metropolitarnymi systemami transportu publicznego.

Krajowa Polityka Miejska (projekt)

Wyzwania stawiane transportowi i mobilności miejskiej w dokumencie odnoszą się do funkcjonalności, atrakcyjności i konkurencyjności kształtowania obszaru miasta. Najbardziej krytycznymi punktami, wymagającymi natychmiastowej interwencji, są m.in. zatłoczenie ulic

(w tym blokowanie tras komunikacji miejskiej) oraz deficyt dostępności miejsc parkingowych. Jest to głównie efektem bardzo dynamicznego wzrostu wskaźnika motoryzacji w okresie ostatnich 20 lat, co bezpośrednio przełożyło się na wzrost ruchu ulicznego. Pośrednimi efektami natomiast są niewątpliwie negatywne skutki oddziaływania na środowisko (wzrost zanieczyszczeń emitowanych do powietrza oraz hałasu komunikacyjnego), a także pogorszenie jakości życia ludności miejskiej (np. wzrastające straty czasu podróży, obniżenie atrakcyjności przestrzeni miejskich). Dostrzegalnym kłopotem wydaje się być kształtowanie warunków dla organizacji i funkcjonowania transportu poprzez rozwój przestrzenny obszarów miejskich wraz z powiązaniem z procesem suburbanizacji. Powoduje to wzmocnienie nawyku codziennego użytkowania indywidualnych środków transportu (samochodu osobowego), na co ma również wpływ występujący brak koordynacji działań rozwojowych. Następstwem takich zachowań mieszkańców zarówno miast, jak i z obszarów funkcjonalnych (zewnętrznych) wpływają na wzrost zatłoczenia tras wlotowych do miasta oraz sieci ulicznej w jego centrum. Okazuje się również, że najbardziej popularna metoda rozbudowy układu drogowego w celu zwiększania jego przepustowości nie zawsze jest skuteczna. Mają na to wpływ:

- skala potrzeb, niemożliwa do udźwignięcia przez budżety inwestycyjne, wynikająca z wieloletnich zapóźnień inwestycyjnych oraz znacznych potrzeb finansowych bardziej złożonych inwestycji;
- „natura ruchu samochodowego” – każdy zapas przepustowości jest natychmiast wykorzystywany (generuje dodatkowy, tzw. wzbudzany ruch, zaś „wąskie gardła” sieci ulicznej ujawniają się w innych miejscach – stąd też wymagane są kolejne działania inwestycyjne w rozwój miejskiej infrastruktury drogowej, a nadążenie za wzrastającym popytem transportowym takimi działaniami jest często mało realne (w wielu przypadkach niemożliwe do zrealizowania).

Newralgicznym celem działań w zakresie poprawy tego stanu rzeczy powinno być zrównoważenie mobilności w obszarze funkcjonalnym miasta. Liczba podróży powinna być tak dobrana oraz o takiej długości, jak to wynika z zaspokojenia potrzeby transportowej osób wykonujących podróży, z jednoczesnym racjonalnym wykorzystaniem dostępnych w danym mieście podsystemów transportu miejskiego. Racjonalność ta polega na takim wyborze podsystemów przez podróżnych, które nie powodować będą nadmiernych strat czasu w bilansie ogólnym oraz nadmiernych kosztów. Priorytetowym działaniem muszą być starania jednostek samorządu terytorialnego na rzecz zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców, a w szczególności odwrócenia powszechnego trendu uzależnienia codziennego przemieszczania się po sieci ulicznej z wykorzystaniem jedynie samochodu osobowego. Bardziej szczegółowe zagadnienia dotyczące zakresu działań przedstawiają się następująco:

a) polityka miejska:

- priorytety ogólne:
 - wyrażanie osiągnięcia zrównoważonej mobilności jako cel podstawowy dokumentów obligatoryjnych miast – tzw. planów transportowych;
 - wskazanie merytorycznych powiązań z innymi dokumentami programowymi i strategicznymi;
 - polityka transportowa na obszarach miejskich wpisywać się powinna w cele sformułowane w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku z

perspektywą do 2030 roku (w odniesieniach do zagadnienia transportu miejskiego);

- priorytety inwestycyjne w ramach rozwoju systemu transportowego:
 - inwestycje drogowe powinny w pierwszej kolejności obejmować dokończenie budowy podstawowego układu transportowego miasta i jego obszaru funkcjonalnego (w tym eliminowanie ruchu tranzytowego oraz międzydzielnicowego przez obszar centralny miast);
 - urealnienie treści planistycznych zawartych w strategicznych dokumentach gminy (np. obniżenie klasy czy zmiany przekroju planowanych ulic pod prognozowane rzeczywiste potrzeby transportowe);
 - modernizacja istniejącego układu komunikacyjnego w celu jego udoskonalenia (w zakresie bezpieczeństwa ruchu, zapewnienia priorytetu publicznego transportu zbiorowego itd.);
 - w celu zmniejszenia zatłoczenia ulic zagospodarowanie przestrzenne nowych terenów powinno obejmować gęstą i zwartą, a zarazem wielofunkcyjną strukturę, opartą o lokalne usługi z minimalizowaniem potrzeb transportowych;
 - zmiana myślenia o sposobie kształtowania przestrzeni ulic oraz organizacji ruchu na nich – zwłaszcza w obszarach śródmiejskich (np. strefowanie prędkości – bezpieczeństwo ruchu nad szybkością przejazdu, preferowanie ruchu rowerowego i pieszego);
 - pierwszeństwo dla inwestycji w system transportu publicznego (uzależnionych od uwarunkowań lokalnych, tj.: funkcjonujących podsystemów transportowych, warunków przestrzennych i infrastrukturalnych, czynników ekonomicznych i społecznych); wiąże się to z koniecznością rzetelnej analizy przyszłych potoków pasażerskich wraz z rachunkiem ekonomicznym działań inwestycyjnych z uwagi na potrzebę finansowania z kasy publicznej środków na utrzymanie i funkcjonowanie tego systemu;
 - analiza nowych rozwiązań z zakresu podsystemów transportu publicznego powinna opierać się na założeniu, że nowy środek transportu jest niezbędny, a koszt ogólny związany z jego wdrożeniem i przyjęty bilans kosztów i przychodów związany z jego eksploatacją jest spójny z długoterminową prognozą możliwości finansowych miasta;
 - celem jest dokonanie analiz wykorzystania do obsługi obszarów funkcjonalnych infrastruktury transportu kolejowego w przypadku dużych miast (kolej aglomeracyjna) – przy czym należy mieć na uwadze konieczność prowadzenia nowych inwestycji w tę infrastrukturę, koniecznych do likwidacji wąskich gardeł na skutek powstania nowych połączeń kolejowych;
 - szeroka integracja środków transportowych podsystemów transportu publicznego w postaci multimodalnych węzłów przesiadkowych, zapewniając łatwy dostęp do przystanków, integrację taryfową i rozkładową; szczególne znaczenie dla integracji będzie miało włączenie

linii kolejowych, których przebieg trasowany jest przez obszar funkcjonalny miasta – co daje nadzieję na przyciągnięcie znacznych potoków pasażerów, pod warunkiem wspólnego zaplanowania i skoordynowania prac inwestycyjnych i organizacyjnych;

- unikanie prowadzenia przedsięwzięć ułatwiających transport indywidualny z jednoczesnym osłabieniem konkurencyjności transportu publicznego (sprzeczność z filozofią mobilności zrównoważonej);
- zadbanie o czynniki wpływające na atrakcyjność transportu publicznego (tj.: usprawnienie węzłów przesiadkowych, zapewnienie wygodnych dróg dostępu do przystanków, racjonalna lokalizacja parkingów „parkuj i jedź”, wdrożenie interaktywnej informacji pasażerskiej) oraz powiązanie transportu publicznego z głównymi przestrzeniami publicznymi i usługami w mieście;
- wprowadzanie i rozbudowa innowacyjnych systemów zarządzania ruchem i jego monitoringu (ITS), umożliwiających uzyskanie wymiernych korzyści w postaci sprawności systemu transportowego przy ograniczaniu inwestycji infrastrukturalnych; uwzględniać powinno się również włączenie zasobu zbieranych danych do systemów informatycznych służących obywatelom np. do optymalizacji planowanej podróży w obrębie miasta (informacja pasażerska, o ruchu ulicznym, dostępności miejsc parkingowych, optymalnych trasach przejazdu itp.);
- kształtowanie zachowań komunikacyjnych:
 - zmniejszenie roli samochodu osobowego na rzecz innych sposobów przemieszczania się (zwłaszcza w obszarach śródmiejskich), poprzez zapewnienie sprawnie funkcjonującego systemu transportu publicznego na obszarach zurbanizowanych, w tym wprowadzanie systemu roweru miejskiego; przy tym działaniu uwzględniać również należy politykę taryfową komunikacji miejskiej, odnosząc się do możliwości przewozu roweru (w dalszej perspektywie rozpatrywać powinno się również systemu „samochodu publicznego” o napędzie elektrycznym);
 - organizowanie parkingów „P&R” oraz „B&R” w miejscach powiązanych z przystankami publicznego transportu zbiorowego oraz w rejonach o pogorszonej przepustowości infrastruktury drogowej;
 - traktowanie ruchu pieszego jako równoprawnego sposobu przemieszczania się (np. synchronizowanie sygnalizacji świetlnej pod ruch pieszego);
 - ograniczanie wielkości ruchu w obszarach centralnych miast (optymalizacja warunków ruchu pieszego, organizacja urządzeń i miejsc do parkowania rowerów, wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centralny, organizacja miejsc parkingowych poza obszarem ścisłego centrum wraz z dogodnym wsparciem dróg pieszych systemem informacji przestrzennej);

b) planowanie przestrzenne:

- planowanie transportu częścią planowania przestrzennego:

- konieczność integracji planowania przestrzennego i planowania rozwoju transportu – uwzględniając nadrzędną rolę planowania przestrzennego (działanie o charakterze generalnym); zwracanie szczególnej uwagi na lokalizację obiektów o silnym generowaniu ruchu w relacji z całym organizmem miejskim;
- organizacja obsługi transportowej danego obszaru powinna być zbliżona do kształtu docelowego, zbieżnego z polityką transportową miasta od początku jego zagospodarowywania;
- przekształcenie przestrzeni miejskiej w obszarach śródmiejskich powinno z jednej strony ograniczać indywidualny ruch samochodowy, zaś z drugiej zapewniać szybkie i wygodne dotarcie do celu przy użyciu środków transportu publicznego (w szczególności szynowego i rowerowego) wraz z uwzględnieniem dogodnych, bezpiecznych i atrakcyjnych warunków ruchu pieszego – co ma na celu zwiększenie atrakcyjności tych obszarów; zwracać należy jednak uwagę na lokalne potrzeby społeczności oraz ich wrażliwość, by prowadzona polityka transportowa w obszarach śródmiejskich nie zachwiała warunkami życia ich mieszkańców oraz funkcjonowania lokalnych przedsiębiorców;
- rezerwy terenowe pod szlaki komunikacyjne:
 - władze samorządów gminnych powinny wyznaczać rezerwację terenów pod przyszłe inwestycje infrastrukturalne, wykonując przy tym wielowariantowe analizy przebiegu poszczególnych planowanych tras komunikacyjnych zawartych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (dla których należy uzyskać również ocenę oddziaływania na środowisko), urealniając wskazany ostatecznie przebieg do uchwalenia go w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a także zabezpieczając kapitał potrzebny pod te inwestycje;
 - przez władze samorządowe innych szczebli oraz instytucje rządowe powinny być podjęte podobne działania, przy uwzględnieniu priorytetów w odniesieniu do terenów zurbanizowanych; umożliwi to właściwe zagospodarowanie przestrzeni gminom w stosunku do przebiegu ponadlokalnych szlaków transportowych przez ich obszar;
- c) organizacja i zarządzanie transportem:
 - transport publiczny:
 - przedstawienie atrakcyjnej oferty usług transportu publicznego na bazie planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając, dostosowując i zapewniając: odpowiednie taryfy i ich elastyczność, czas i wygodę podróży, kompletność i aktualność informacji pasażerskiej, dogodne powiązania pomiędzy różnymi środkami transportu, niezawodność środków transportu oraz bezpieczeństwo w pojeździe, na przystanku i w drodze do niego;
 - dostarczenie usługi publicznej należytej jakości (co wymaga zaangażowania zarówno jednostek samorządu terytorialnego, ale również innych organów władzy, podejmujących działania, np. we

wprowadzaniu nowych rozwiązań formalnych, organizacyjnych, czy technicznych);

- transport publiczny a polityka wobec samochodów osobowych:
 - wprowadzanie ograniczeń w dostępności obszarów centralnych miast dla indywidualnego ruchu samochodowego musi jednocześnie wiązać się z wprowadzaniem nowej oferty w zakresie transportu publicznego – dostosowując stawki opłat, połączenia komunikacyjne, czy warunki przesiadek (nie pogarszając idei przyjaznego miasta dla mieszkańców); zastosowane środki powinny być dostosowane do lokalnych uwarunkowań, wpisując się w strategię miasta i politykę transportową;
 - za racjonalne uznaje się poszukiwanie efektywnych rozwiązań z zakresu polityki parkingowej, np. limitowania dopuszczalnego czasu postoju, wysokości stawek za parkowanie itp. – umożliwiając tym samym konkurencję transportu samochodowego z publicznym;
 - innym rozwiązaniem jest ustanawianie stref niskoemisyjnych (do których wjazd możliwy jest jedynie przy spełnieniu określonej normy emisji spalin);
 - dostrzega się również możliwość wprowadzania tzw. opłat kongestyjnych za wjazd do centrum, które to rozwiązanie powinno być stosowane dopiero przy nieskuteczności innych instrumentów oraz, gdy zapewniona jest możliwość tranzytu z pominięciem tego obszaru miasta, a także możliwość wygodnego dotarcia do śródmieścia za pomocą środków transportu publicznego;
 - konieczne jest również podejmowanie działań organizacyjnych w odniesieniu do organizacji ruchu miejskiego przy ścisłej współpracy z lokalnymi przedsiębiorcami (zaplanowanie optymalnego sposobu zaopatrywania sklepów i zakładów pracy nie powodując przy tym dezorganizacji ruchu oraz nadmiernych emisji szkodliwych gazów i hałasu);
 - powyżej opisane kroki muszą być przemyślane i dopracowane, by nie pogłębić dysproporcji w warunkach prowadzenia handlu między centrum miasta a przedmieściami (zapobiec wyludniania się obszarów śródmiejskich);
- zarządzanie i koordynacja transportu publicznego:
 - tworzenie spójnej i kompleksowej sieci tras publicznego transportu zbiorowego, koordynacji rozkładów jazdy, czytelnych zasad taryfowych oraz zintegrowanych węzłów przesiadkowych w celu osiągnięcia odpowiedniego poziomu zaspokojenia potrzeb mieszkańców w transporcie publicznym (co wymagać będzie współpracy i współdziałania między jednostkami samorządu terytorialnego oraz przewoźnikami);
 - trwale zinstytucjonalizowane formy współpracy będą musiały poradzić sobie z kluczowym zagadnieniem, jakim jest kwestia finansowania i wzajemnego rozliczania za wykonane usługi transportowe, co nie jest łatwe biorąc chociażby pod uwagę niejednolity system ulg ustawowych i zasad fiskalizacji sprzedaży w komunikacji miejskiej i kolejowej.

1.3. ZAKŁADANY ROZWÓJ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W STRATEGICZNYCH DOKUMENTACH RANGI WOJEWÓDZKIEJ

Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020. Plan modernizacji 2020+

Strategia Rozwoju Województwa jest najważniejszym dokumentem rangi wojewódzkiej, który wyznacza ramy kierunków działań i interwencji w zakresie rozwoju całego regionu. Jest to już trzeci dokument tej rangi. Pierwsza Strategia zakładała dążenie do integracji trzech województw, tworząc jedno spójne – kujawsko-pomorskie. Ideą drugiej wersji było prowadzenie takiej polityki, by zapewniono wyrównany poziom rozwoju całego województwa (nadrabianie zaległości poszczególnych jego rejonów). Założenia obydwu tych strategii uznano za właściwe, choć niestety nie zostały one w pełni zrealizowane. Spowodowało to w dalszym ciągu istnienie niespójnej przestrzeni województwa poprzez ich silne zdywersyfikowanie w aspekcie ogólnego rozwoju poszczególnych jego rejonów, co przekłada się na jakość życia ich mieszkańców oraz atrakcyjność prowadzenia działalności gospodarczych.

Stąd też priorytetowym kierunkiem działań obecnej, trzeciej wersji Strategii, jest podjęcie zdecydowanych działań skoncentrowanych na najważniejszych wobec jakości życia mieszkańców i konkurencyjności dziedzinach. Celem obecnej Strategii Rozwoju Województwa jest przygotowanie społeczeństwa oraz przestrzeni województwa do nowych wyzwań kreowanych w trzeciej dekadzie XXI wieku. Będzie to wymagało poczynienia wysiłków w zmianie niekorzystnych dla województwa trendów. Od wielu lat notuje się znaczne zapóźnienia wobec pozostałych województw, co skutkuje dużym wskaźnikiem bezrobocia. Niewątpliwym wpływ ma tu struktura życia mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego, która wynika ze zbyt wysokiego uzależnienia ludności wiejskiej od rolnictwa. Uznaje się również, że wpływ na ten stan rzeczy ma dość niski poziom przedsiębiorczości pozarolniczej oraz niedostosowanie struktur wykształcenia do preferencji rynku pracy. Implikuje to przede wszystkim diagnozowaną bardzo trudną sytuację materialną mieszkańców wsi oraz małych miejscowości. Stąd też najważniejszym kierunkiem interwencji jest nacisk na rozwój społeczny.

Programy wymieniane w Strategii wprowadzane będą w oparciu o „województwo bez barier”. Kierunki działań będą zatem zmierzały do poprawy dostępności do usług i dóbr publicznych, umożliwiając powszechne korzystanie z potencjału i zasobów regionu. Modernizacji podlegać będą również:

- sektor rolno-spożywczy,
- innowacyjność,
- rozwój terenów inwestycyjnych,
- rozwój otoczenia biznesu.

Towarzyszyć temu będzie także modernizacja przestrzeni, polegająca na poprawie spójności terytorialnej województwa.

Niestety, w Strategii dostrzega się wyraźne marginalizowanie pozycji województwa kujawsko-pomorskiego na tle innych województw pod względem prowadzonych prac inwestycyjnych szczebla rządowego (wymienia się tu sfery związane m.in. z infrastrukturą transportową, czy szybką komunikacją międzyregionalną na tle Europy). Wpływa to znacząco na wizerunek atrakcyjności województwa jako miejsca do zamieszkania oraz do inwestowania.

Zakładany rozwój województwa będzie w dużej mierze uzależniony od jego endogenicznych potencjałów. Na tle innych województw są to przede wszystkim:

- charakterystyczny układ sieci osadniczej,
- znaczący potencjał produkcji rolnej.

Priorytetowymi kierunkami działań w ramach modernizacji województwa będą natomiast:

- wzrost konkurencyjności gospodarki,
- modernizacja przestrzeni miast i wsi,
- działania na rzecz silnej metropolii,
- unowocześnienie społeczeństwa.

W ramach tych priorytetów zostały nakreślone również cele strategiczne, a jednym z nich jest cel „Dostępność i spójność”. Cel ten dotyczy szkieletu systemu transportowego w województwie, stąd też jest bardzo mocno powiązany z wszystkimi, wyżej wymienionymi, priorytetami. Zasadniczym zadaniem, jakie stawiane jest by osiągnąć zamierzony cel, jest zapewnienie odpowiedniej dostępności i spójności województwa, zarówno w układzie zewnętrznym, jak i wewnętrznym. Osiągnąć zamierza się bowiem poprawę w obsłudze mieszkańców województwa oraz poprawę obsługi dla potrzeb rozwoju gospodarczego.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (projekt)

Obowiązujący Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego pochodzi z roku 2003. Stąd też wszelkie odniesienia do ustalonych w nim ram i kierunków rozwoju, na skutek gwałtownego rozwoju i uwarunkowań społeczno-gospodarczych (w szczególności po aneksji Polski do państw członkowskich UE) nie mają odzwierciedlenia merytorycznego.

W opracowaniu znajduje się jednak nowy projekt Planu, który nie został jeszcze opublikowany. W odniesieniu do transportu, jego Autorzy wyszczególniają wymaganą poprawę dostępności transportowej w powiązaniach:

- regionalnych,
- międzyregionalnych,
- krajowych,
- europejskich.

Diagnoza obecnego układu sieci infrastruktury transportowej stawia zadania głównym korytarzom transportowym do przenoszenia ruchu regionalnego oraz tranzytowego (krajowego, międzynarodowego). W tym celu podnieść należy rangę tych korytarzy i zapewnić możliwość szybkiego przemieszczania się po nich. Zapewni to dogodne warunki do transportu z innymi regionami kraju, ale również z krajowymi i zewnętrznymi centrami logistycznymi. Sprawne powiązania zewnętrzne warunkują wybudowania autostrada A1 – trasowanej po śladzie dawnej drogi krajowej nr 1 (obecnie 91) oraz wykonanie odcinków dróg ekspresowych S5 oraz S10. W transporcie kolejowym powiązania zewnętrzne zapewniają linie kolejowe nr 18, 131, 353 oraz linia kolejowa znaczenia państwowego – nr 201. Zachowanie ich funkcjonalności będzie wymagało odpowiedniego zarządzania dostępnością do niej z wewnętrznymi sieci transportowych.

Układ głównych korytarzy transportowych województwa kujawsko-pomorskiego oraz powiązania funkcjonalne dwóch ośrodków wojewódzkich: Bydgoszczy i Torunia (jako duopolu metropolitarne) sprzyjają natomiast powstaniu multimodalnej platformy logistycznej w

obszarze ich oddziaływania. Wraz z wykorzystaniem istniejącego portu lotniczego w Bydgoszczy oraz odpowiednim jego powiązaniem z systemem dróg szybkiego ruchu (autostrada A1), możliwe stanie się utworzenie platformy multimodalnej, uzupełnianej przez mniejsze węzły intermodalne oraz centra logistyczne. Będzie to również impulsem do rozwoju działalności logistycznych na terenie obszaru funkcjonalnego obu miast stołecznych województwa, otwartej na inicjatywy komercyjne.

Kształtowanie sprawnej sieci transportowej województwa oraz systemów transportowych oraz kierunki interwencji zapisane w projekcie Planu wpłyną na zwiększenie:

- spójności terytorialnej,
- konkurencyjności regionu,
- jakości życia mieszkańców,

co, jak zapisano w Strategii Rozwoju Województwa, jest działaniem pożądanym.

2. ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU DROGOWEGO

2.1. ZAKŁADANE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU DROGOWEGO W KRAJU

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Założenia rozwoju transportu drogowego przewidują do 2020 roku sieć autostrad o długości około 2000 km, zaś dróg ekspresowych około 5300 km. Drogi te będą odgrywać kluczową rolę w udziale podróży międzyregionalnych oraz międzynarodowych, w szczególności w przewozie ładunków.

Osiągnięcie tego celu będzie uzależnione od:

- przeprowadzenia inwestycji rozwijających system dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych) zgodnie z założeniami Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r.,
- rozwoju sieci dróg lokalnych wraz z ich połączeniem z siecią dróg krajowych i wojewódzkich przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego,
- budowy obejść drogowych w miejscowościach obciążonych ruchem o największym natężeniu ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych,
- poprawy infrastruktury drogowej z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wdrażania aplikacji telematycznych odpowiedzialnych za optymalizację przepływu potoku ruchu pojazdów zmniejszających zatłoczenie na drogach (inteligentne systemy sterowania i zarządzania ruchem drogowym).

Efektywna sieć drogowa będzie wymagała zapewnienia odpowiedniego poziomu utrzymania stanu technicznego infrastruktury, a w szczególności stanu technicznego dróg. Należy także poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, które zależy w coraz większym stopniu od zarządców drogowych. Postuluje się, by wykorzystywano kierunki działań wynikające z opracowań i programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, takich jak Gambit 2005 i jego aktualizacje. Istotnym będzie także wprowadzanie nowych metod sterowania ruchem drogowym na drogach obciążonych dużym natężeniem ruchu. Dotyczy to zarówno dróg krajowych, jak i samorządowych. Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych pozwalających optymalizować zarządzanie ruchem drogowym przyczyni się do usprawnienia warunków przemieszczania.

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu

Wyszczególnione inwestycje z zakresu transportu drogowego w Dokumencie Implementacyjnym, bezpośrednio związane z obszarem objętym analizą niniejszego opracowania, są następujące:

- lista krajowych projektów drogowych (łącznie 42 projekty):
 - droga S5 Nowe Marzy – Bydgoszcz (pozycja nr 10.),
 - droga S5 Bydgoszcz – Poznań (pozycja nr 16.),
 - droga S10 Toruń – Bydgoszcz (pozycja nr 26.),
 - droga S10 Płońsk – Toruń (pozycja nr 31.),
 - droga S10 Bydgoszcz – Piła (pozycja nr 38.),

- inne drogowe projekty CEF (Łącząc Europę):
 - Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T (projekt horyzontalny).

Orientacyjną mapę projektów drogowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020 przedstawiono na rys. 2.1.



Rys. 2.1. Mapa projektów drogowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020
(źródło: Dokument Implementacyjny do SRT)

Z rys. 2.1. odczytać można, że główny nacisk na inwestycje w infrastrukturę transportu samochodowego położony został na północno-zachodnią część kraju oraz na część wschodnią. Pozostałe inwestycje, jakie przewidziane są do realizacji w perspektywie najbliższych kilku lat, obejmują natomiast uzupełnienie ciągłości istniejącej infrastruktury dróg szybkiego ruchu.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 i 2014-2020 oraz projekt tego dokumentu z dnia 22 grudnia 2014 (na lata 2014-2023)

Obowiązującym dokumentem z zakresu budowy dróg krajowych na terenie Polski jest obecnie Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 (PBDK). W dalszym ciągu jednak trwają również prace realizowane w ramach poprzedniej wersji PBDK, na lata 2011-2015. Wszystkie inwestycje z poprzedniego Programu, związane z obszarem analizy niniejszego opracowania, zostały zrealizowane (budowa autostrady A1 Toruń – Stryków). Dnia 22 grudnia 2014 roku natomiast wydano w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju nowy projekt

Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, w którym poddano aktualizacji załączniki zawierające listy zadań inwestycyjnych.

Celem głównym PBDK na lata 2011-2015 było przygotowanie i realizacja najważniejszych odcinków dróg TEN-T. Natomiast celem głównym PBDK na lata 2014-2020 jest, zgodnie z wytycznymi dokumentów strategicznych Państwa, dążenie resortu infrastruktury i rozwoju do utworzenia spójnej i nowoczesnej sieci dróg krajowych, umożliwiających funkcjonowanie pasażerskiego i towarowego transportu drogowego w sposób efektywny. Cele szczegółowe określone zostały następująco:

- zwiększenie spójności sieci dróg krajowych poprzez kontynuację istniejących odcinków, budowę węzłów,
- wzmocnienie efektywności transportu drogowego poprzez skrócenie średnich czasów przejazdu,
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez redukcję liczby wypadków i ich ofiar,
- poprawę dostępności do rynków i usług poprzez połączenie miast wojewódzkich z Warszawą.

W ramach zwiększenia spójności dróg krajowych kontynuowane będą prace budowy ciągów komunikacyjnych, zgodnie z Dz.U. z 2004 r. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm. Priorytetem z tego zakresu będzie budowa odcinków uzupełniających trasy już istniejące, zapewniając tym samym płynność ruchu na długich dystansach. Wszystkie planowane inwestycje zostały dostosowane do prognozowanych wartości natężeń ruchu. Uwagę w PBDK skierowano również na powiązaniu sieci dróg krajowych z siecią pozostałych dróg publicznych oraz z innymi gałęziami transportu. Dzięki powyższemu, skróceniu ulegnie czas przejazdu oraz poprawa dostępności komunikacyjnej zarówno miast, jak i regionów. By zapewnić jeszcze lepszą efektywność wdrażane zostaną projekty innowacyjne z zakresu zarządzania transportem i ruchem drogowym, wpływające na poprawę przepustowości całej sieci. Poprawie ulegnie zatem również mobilność, co korzystnie wpłynie na transport pasażerski i towarowy. Przewidziane zadania inwestycyjne budowy autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic pozwolą również na eliminację wąskich gardeł transportu drogowego. Nowa jakość dróg natomiast wpłynie korzystnie na warunki eksploatacyjne pojazdów (koszty), co przełoży się na wydłużenie ich czasu użytkowania.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przewiduje się wdrażanie rozwiązań już na etapie planowania i projektowania inwestycji. Przewiduje się działania też na etapie eksploatacji dróg, co wymagać będzie wprowadzania nowych rozwiązań i narzędzi zapewniających sprawne zarządzanie bezpieczeństwem. Główny wpływ na poprawę bezpieczeństwa w transporcie drogowym odnosi się do budowy obwodnic miejscowości. Wpłynie to również korzystnie na warunki życia mieszkańców tych miejscowości.

Poprawa stanu oraz wzrost gęstości sieci dróg krajowych o dobrych parametrach eksploatacyjnych będzie miała odniesienie również do zdynamizowania rozwoju gospodarczego kraju. Proces terytorialnego równoważenia rozwoju przewidziany jest dzięki następującym połączeniom:

- miast wojewódzkich z Warszawą,
- dużych miast i aglomeracji miejskich między sobą,
- z drogami innych kategorii na terenach peryferyjnych o obszarach wiejskich.

Połączenia te sprzyjać będą spójności społecznej, gospodarczej oraz przestrzennej. Poprawa dostępności komunikacyjnej wspomogł wzrost konkurencyjności poszczególnych regionów, wpłynie na redukcję marginalizacji obszarów problemowych, ale również ułatwi dostęp ludności do usług publicznych i rynku pracy. Z uwagi na dużą elastyczność transportu drogowego zwiększy się również możliwość rozwoju gospodarczego przy wykorzystaniu czynników endogenicznych.

Lista zadań inwestycyjnych (ujęta w projekcie na lata 2014-2023), która obejmuje obszar objęty analizą niniejszego opracowania, prezentuje się następująco:

- zadania z listy podstawowej (łącznie 54 projekty):
 - droga S5 Wrocław – Bydgoszcz, lata 2014-2019 (pozycja nr 6.),
 - droga S5 Bydgoszcz – Nowe Marzy, lata 2015-2019 (pozycja nr 7.),

Są to jedyne zadania przewidziane do realizacji w ramach tego Programu na Obszarze Partnerstwa. Nie przewidziano zadań inwestycyjnych w analizowanym obszarze, dotyczących budowy obwodnic. Tak samo nie przewidziano żadnych prac inwestycyjnych, zarówno budowy autostrad i dróg ekspresowych, jak i obwodnic miejscowości na rezerwowej liście zadań inwestycyjnych.

2.2. ZAKŁADANE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWIE KUJAWSKO-POMORSKIM

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (projekt)

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko – Pomorskiego zakłada rozwój poszczególnych elementów sieci transportowej województwa, tak aby powstał sprawny i spójny system powiązań zewnętrznych i wewnętrznych województwa.

Docelowo system powiązań zewnętrznych będą tworzyć połączenia o możliwie najwyższych parametrach technicznych i za ich pośrednictwem realizowany będzie transport międzynarodowy i międzyregionalny. Za realizację tych połączeń odpowiadać będą drogi krajowe oraz drogi wojewódzkie nr 240 i 270.

Do podstawowych zadań, których realizacja ma na celu zapewnienie sprawnych powiązań zewnętrznych należą: autostrada A1 (o przebiegu równoległym do obecnej drogi krajowej nr 1), droga ekspresowa S5 oraz droga ekspresowa S10. W przypadku drogi S10 zakładana budowa oraz przebudowa postuluje dodatkowo obejście miejscowości Lubicz (z powodu intensywnej zabudowy w obrębie miejscowości, nie ma możliwości wytyczenia korytarza odpowiadającego wymogom drogi ekspresowej).

Zgodnie z założeniami koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, w zakresie kształtowania sieci połączeń o standardzie dróg szybkiego ruchu, droga ekspresowa S10 w relacji Warszawa – Bydgoszcz oraz droga ekspresowa S5 w relacji Bydgoszcz – Poznań mogą zostać docelowo podniesione do standardów autostradowych. Na relacjach tych nie wyklucza się realizacji wybranych inwestycji w docelowym standardzie autostradowym.

Za zachowanie funkcjonalności m.in. autostrad i dróg ekspresowych, które ze względu na swoją charakterystykę nie zapewniają dostępności mniejszych ośrodków regionalnych, odpowiadać będzie wewnętrzny system powiązań transportowych realizujący również

połączenia między ośrodkami. Na system wewnętrznych powiązań transportowych składają się drogi krajowe nr 80, 67, 56 oraz drogi wojewódzkie.

Budowa oraz przebudowa do wyższych parametrów drogi krajowej nr 80 obejmuje nowy jej przebieg na odcinku pomiędzy Czarnowem i Bydgoszczą wraz z budową nowej przeprawy mostowej przez Wisłę w Fordonie. W przypadku budowy i przebudowy dróg wojewódzkich, ustalono zasadę budowy obejść miejscowości i terenów zurbanizowanych wszędzie tam, gdzie nie ma możliwości uzyskania zakładanych parametrów technicznych i ruchowych.

Zakładane kierunki działań w zakresie systemu zewnętrznych powiązań transportowych polegają na realizacji celów głównych, służących wzmocnieniu pozycji największych miast regionu Bydgoszczy, Torunia i Włocławka, jako aktywnych biegunów wzrostu gospodarczego, koncentrujących także funkcje metropolitalne oraz stymulujących zagospodarowanie przestrzenne województwa, a także poprawę potencjału społeczno-gospodarczego Grudziądza i Inowrocławia. Stąd w przypadku zewnętrznych powiązań transportowych planuje się:

- utrzymanie struktur korytarzy europejskich w systemie transportowym województwa oraz uzupełnienie, wspólnie z województwami sąsiednimi, o nowy korytarz Szczecin - Piła - Bydgoszcz - Toruń, który będzie stanowił połączenie północno - zachodnich części kraju z korytarzami środkowej i wschodniej Polski; korytarz ten będzie kontynuacją obecnego korytarza TINA Warszawa - Toruń w kierunku zachodnim po śladzie drogi ekspresowej S10,
- dokończenie budowy na terenie województwa autostrady A1 o przebiegu Gdańsk – Świecie - Toruń – Łódź – ... – granica państwa z węzłami autostradowymi na terenie województwa kujawsko-pomorskiego: Warlubie, Nowe Marzy, Grudziądz, Lisewo, Turzno, Lubicz, Czerniewice, Odolion, Brzezie, Pikutkowo i Kowal wraz z budową mostów, wiaduktów i innych obiektów inżynierskich występujących na trasie;
- budowę węzła „Dźwierzno” wraz z drogami dojazdowymi oraz przebudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 551 i rozbudowę dróg niższych kategorii;
- budowę oraz przebudowę do parametrów klasy technicznej drogi ekspresowej następujących dróg krajowych:
 - nr 5 o przebiegu (A1) Świecie - Bydgoszcz – Poznań – Leszno – (A8) Wrocław z budową na terenie województwa obwodnic miejscowości: Borówno, Bydgoszcz, Zamość/Rynarzewo, Szubin, Kowalewo, Żnin,
 - nr 10 o przebiegu (A6) Szczecin...Bydgoszcz - Toruń...Płońsk (S7) wraz z budową na terenie województwa kujawsko-pomorskiego obwodnic miejscowości Nakło (druga jezdnia obwodnicy), Mrozowo, Sadki, Trzeciewnica, Ślesin, Zielonczyn, Strzelewo, Kamieniec, Kruszyn, Obrowo, Czernikowo, Lipno, Karnkowo, Wólka; zakres inwestycji obejmuje również budowę drugiej jezdni południowej obwodnicy Torunia oraz budowę i przebudowę odcinka Toruń – granica administracyjna województwa, z możliwością podniesienia docelowego standardu wybranych relacji drogi ekspresowej S5 i S10 do klasy autostrady zgodnie z założeniami KPZK 2030; realizacja zadania, wymagać będzie obejścia miejscowości Lubicz w ciągu drogi S10;

- budowę oraz przebudowę do parametrów klasy technicznej GP (główna ruchu przyspieszonego - 2/2) dróg krajowych:
 - nr 15 Trzebnica ... Inowrocław – Toruń ... Ostróda z budową drugiej jezdni i budową na terenie województwa obwodnic miejscowości: Strzelno, Inowrocław, Gniewkowo, Kowalewo Pomorskie i Brodnica oraz podłączenie jej do węzła autostradowego „Turzno”,
 - nr 16 Dolna Grupa...Grudziądz...Ogrodniki – granica państwa wraz z budową na terenie województwa kujawsko-pomorskiego obwodnic miejscowości Grudziądz i Łasin, docelowo (zgodnie z założeniami KPZK 2030) przebudowę do klasy drogi ekspresowej (S16);
- budowę oraz przebudowę do parametrów klasy technicznej GP dotychczasowej drogi krajowej nr 1 Gdańsk – Świecie – Toruń ... – granica państwa (obecnie na fragmentach, gdzie oddano do użytku zrealizowaną autostradę A1 droga ta ma zmienioną numerację na 91 oraz inne oznaczenie przebiegu) wraz z budową obwodnic miejscowości Nowe, Lubień Kujawski oraz nowej trasy wraz z przeprawą mostową przez rzekę Wisłę w Toruniu;
- budowę oraz przebudowę do parametrów klasy technicznej G (główna) dróg krajowych:
 - nr 62 Strzelno....Radziejów – Brześć Kujawski – Włocławek – Nowy Duninów – Płock ...Anusin (droga nr 19) z budową na terenie województwa obwodnic miejscowości Sławsko Wielkie, Kruszwica, Brześć Kujawski,
 - nr 55 Nowy Dwór Gdański ...- Grudziądz...- Stolno wraz ze zmianą trasy w Grudziądzu,
 - nr 25 Bobolice...Sępólno Krajeńskie – Koronowo – Bydgoszcz – Inowrocław... Oleśnica do parametrów klasy technicznej G na odcinku granica województwa – Sępólno Krajeńskie – Bydgoszcz i klasy technicznej GP; na pozostałym odcinku, w tym na odcinku Bydgoszcz – Inowrocław jako GP 2/2 z obwodnicami miejscowości: Zamarte, Kamień Krajeński, Sępólno Krajeńskie, Nowa Wieś Wielka, Złotniki Kujawskie, Inowrocław, Strzelno i Mąkowsko,
- budowę oraz przebudowę drogi wojewódzkiej nr 240 (Chojnice – Tuchola – Świecie) do parametrów klasy technicznej G (główna) wraz z budową obwodnicy Tucholi;
- budowę oraz przebudowę drogi wojewódzkiej nr 270 (Koło – Izbica Kujawska – Lubraniec – Brześć Kujawski) wraz z budową obwodnic miast Lubraniec i Izbica Kujawska.

W przypadku wewnętrznych powiązań transportowych planuje się:

- budowę oraz przebudowę drogi krajowej numer 80 do parametrów klasy technicznej GP (przekrój 2/2) wraz z obwodnicą miejscowości Zławieś Wielka oraz nowym odcinkiem z nową przeprawą mostową przez rzekę Wisłę w rejonie Fordonu;
- budowę oraz przebudowę do parametrów klasy technicznej G drogi krajowej:
 - nr 67 Lipno – Włocławek wraz z budową obwodnicy miasta Lipno,

- nr 56 Koronowo (droga nr 25) – Trzeciewiec (droga nr 5) wraz z budową obwodnicy Koronowa;
- budowę oraz przebudowę układu dróg wojewódzkich mającą na celu uzyskanie zakładanych parametrów klasy technicznej G;
- budowę ciągów pieszych lub pieszko-rowerowych przynajmniej na odcinkach zabudowanych i planowanych do urbanizacji;
- budowę obwodnic tych miejscowości, gdzie na skutek urbanizacji nie można uzyskać pożądaných parametrów technicznych; w szczególności dotyczy to dróg wojewódzkich:
 - nr 237 Czersk – Tuchola – Gostycyn – Mąkowsko (odcinek Czersk – Tuchola),
 - nr 241 Tuchola – Sępólno Krajeńskie – Więcbork – Nakło nad Notecią – Wągrowiec – Rogoźno (odcinek Sępólno Krajeńskie – Rogoźno),
 - nr 251 Kaliska – Damasławek – Żnin – Barcin- Pakość – Inowrocław,
 - nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno – Wylatowo,
 - nr 266 Ciechocinek – Służewo – Radziejów – Sompolno – Konin,
 - nr 412 Tupadły – Kobylniki,
 - nr 534 Grudziądz – Wąbrzeźno – Golub Dobrzyń – Rypin,
 - nr 543 Paparzyn – Radzyń Chełmiński – Jabłonowo Pomorskie – Grzybno – Szabda,
 - nr 548 Stolno – Lisewo – Wąbrzeźno – Dębowa Łąka – Pluchoty,
 - nr 551 Strzyżawa – Dąbrowa Chełmińska – Unisław – Wybcz – Chełmża – Wąbrzeźno
 - nr 560 Brodnica – Rypin – Sierpc – Bielsk,
- budowę oraz przebudowę pozostałych dróg wojewódzkich składających się na wewnętrzny system transportowy;
- budowę nowych połączeń drogowych w klasie GP oraz G mających istotne znaczenie dla województwa, bez określania aktualnie kategorii tych ciągów, i są nimi:
 - droga (GP) od węzła autostradowego „Turzno” do drogi krajowej nr 1 (strefa ekonomiczna Łysomice) i dalej (G) do drogi krajowej nr 80 w kierunku Bydgoszczy (węzeł „Górsk”),
 - droga od ul Grudziądzkiej w Toruniu do węzła autostradowego Turzno,
 - droga przebiegająca po koronie planowanego stopnia wodnego w rejonie Ciechocinek - Nieszawa, łącząca drogę krajową nr 1 z drogą krajową nr 10 i planowaną drogą ekspresową S10,
 - droga przebiegająca przez planowaną przeprawę mostową w Solcu Kujawskim, łącząca drogę krajową nr 80 z drogą krajową nr 10 (planowaną ekspresową S10);
- budowa nowych połączeń drogowych w Toruniu – budowa i przebudowa głównego szkieletowego układu drogowego miasta na kierunkach wschód – zachód oraz północ – południe - wraz z przeprawami mostowymi stanowiącymi połączenie dwóch części miasta oraz łączącymi system transportowy miasta z systemem transportowym regionu;

- budowa nowej przeprawy mostowej przez rzekę Wisłę we Włocławku (2 warianty lokalizacji);
- budowa drogi w klasie G we wschodniej części Bydgoszczy na kierunku północ – południe;
- budowa ul. Ogińskiego w Bydgoszczy na odcinku od ul. Powstańców Wlkp. do ul. Wojska Polskiego wraz z obiektami inżynierskimi i dojazdami (obecnie już realizowana);
- budowa trasy średnicowej w Grudziądzu;
- budowa trasy przemysłowej o charakterze obwodnicy miasta w Brodnicy;
- budowa obwodnic oraz obejść miejscowości w ciągach dróg wojewódzkich:
 - droga numer 237: budowa obwodnicy Gostycyna,
 - droga numer 239: budowa obwodnicy Laskowic,
 - droga numer 241: budowa obwodnicy Kcyni, Mroczy, Więcborka,
 - droga numer 251: budowa obwodnicy Pakości,
 - droga numer 254: budowa obwodnicy Barcina i Mogilna,
 - droga numer 266: budowa obwodnicy Aleksandrowa Kujawskiego,
 - droga numer 269: budowa obwodnicy Kowala,
 - droga numer 270: budowa obwodnicy Izbicy Kujawskiej, Lubrańca,
 - droga numer 272: przetrasowanie koło Laskowic,
 - droga numer 534: budowa obwodnicy Radzyna Chełmińskiego, Golubia-Dobrzynia,
 - droga numer 548: budowa obwodnicy Lisewa,
 - droga numer 550: budowa obwodnicy Chełmna,
 - droga numer 551: budowa obwodnicy Ostromecka, Unisławia, Chełmży, Zelgna i Dźwierzna,
 - droga numer 554: przetrasowanie w Golubiu Dobrzyniu,
 - droga numer 559: budowa obwodnicy Lipna,
 - droga numer 560: budowa obwodnicy Rypina;
- budowa systemu ścieżek rowerowych o charakterze turystycznym wzdłuż Noteci, Kanału Bydgoskiego i Wisły.

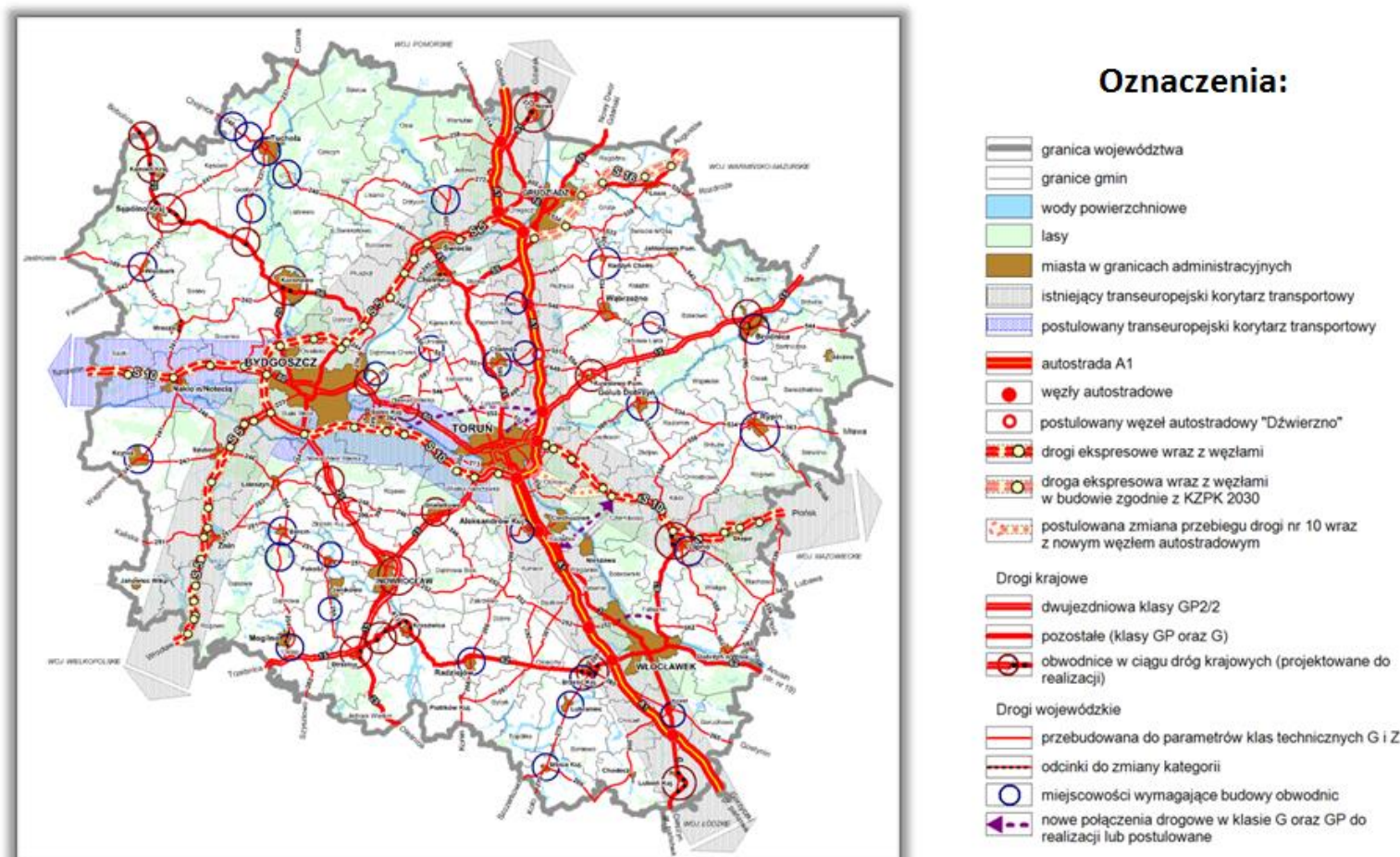
Planowane kierunki rozwoju sieci drogowej przedstawiono na rys. 2.2.

Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020. Plan modernizacji 2020+

Realizacja jednego z głównych celów strategicznych pn. „Dostępność i spójność” zapisanych w Strategii ma zapewnić właściwą dostępność zewnętrzną i spójność wewnętrzną województwa, co umożliwi prawidłową obsługę mieszkańców oraz prawidłową obsługę potrzeb do rozwoju gospodarczego województwa.

Obecnie w trakcie przygotowywania jest „Plan Komunikacji Drogowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, którego celem jest wspomaganie realizacji celów wynikających ze Strategii. Zakres tego dokumentu jest następujący:

- 1) Uwarunkowania rozwoju struktury komunikacji drogowej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.
- 2) Program działań w zakresie dróg:



Rys. 2.2. Kierunki rozwoju sieci drogowej województwa kujawsko-pomorskiego
(źródło: Opracowanie Kujawsko-Pomorskiego Biura Planowania Przestrzennego i Regionalnego)

- drogi wg kategorii
 - drogi krajowe,
 - drogi wojewódzkie (wraz z programem ich realizacji w systemie PPP),
 - drogi powiatowe i gminne,
- mapa spójności wewnętrznej i dostępności zewnętrznej wszystkich kategorii dróg,
- założenia planu finansowego dla realizacji ww. inwestycji.

3) Poprawa bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich.

4) Dostosowanie obiektów inżynierskich do obowiązujących parametrów technicznych dróg

5) Standardy dróg (wytyczne).

Od 12 kwietnia do 25 czerwca 2013 r. odbył się cykl spotkań we wszystkich powiatach województwa oraz miastach prezydenckich, w których udział wzięli przedstawiciele Departamentu Planowania Regionalnego i Departamentu Infrastruktury Drogowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz reprezentanci jednostek samorządu terytorialnego. Spotkania miały na celu zapoznanie przedstawicieli władz powiatowych i gminnych z założeniami oraz celami związanymi z powstaniem „Planu komunikacji drogowej województwa kujawsko-pomorskiego” oraz zebranie informacji dotyczących potrzeb i identyfikację problemów związanych z drogami.

Strategia wojewódzka z oczywistych względów musi być spójna z dokumentami uchwalanymi na poziomie krajowym. W wymiarze krajowym, wiodącym dokumentem strategicznym dla realizacji interwencji z zakresu rozwoju transportu jest już wcześniej wymieniona „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”. Natomiast planowane interwencje transportowe wynikają z „Dokumentu Implementacyjnego dotyczącego inwestycji infrastruktury transportowej (drogowych, kolejowych, morskich i wodnych śródlądowych) na lata 2014-2020”. Uzupełnione będą interwencjami z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ruchu lotniczego, ruchu kolejowego, transportu intermodalnego, ITS itp. oraz komplementarnych do niego (przygotowanych przez regiony), wykazów priorytetowych inwestycji transportowych zapewniających połączenie regionalnej sieci transportowej z siecią TEN-T.

Na poziomie krajowym w szczególności realizowane będą inwestycje transportowe w sieci TEN-T i niektóre inwestycje włączające tzw. węzły drugorzędne do sieci TEN-T, a także inwestycje w obszarze transportu morskiego i wodnego śródlądowego.

Na poziomie regionalnym interwencje zostaną skoncentrowane na inwestycjach włączających regionalne połączenia do sieci TEN-T oraz poprawiające bezpieczeństwo na tych drogach. Drogi niższego rzędu, tj. lokalne będą mogły być finansowane z funduszy europejskich, jedynie wtedy, gdy przyczynią się do fizycznej, gospodarczej i społecznej rewitalizacji i regeneracji ubogich społeczności, obszarów miejskich i obszarów wiejskich lub gdy zapewniają konieczne połączenie z siecią autostrad i dróg krajowych lub gdy uzupełniają luki w połączeniach transgranicznych.

Dostępność zewnętrzna, w przypadku transportu drogowego, oparta będzie na drogach szybkiego ruchu: autostrada A1 oraz drogach ekspresowych S5 i S10. Osiągnięcie dobrej dostępności zewnętrznej wymaga powiązań wewnętrznego drogowego układu województwa z węzłami na autostradach i drogami ekspresowymi (tym samym zrealizowany zostałby postulat dostępności regionu do korytarzy TEN-T). Obecnie według Strategii jedną z najważniejszych

potrzeb, w omawianym aspekcie, jest przebudowa układu dróg w rejonie Brześcia Kujawskiego, w celu ich połączenia z węzłem autostradowym „Pikutkowo” oraz wyprowadzenia ruchu tranzytowego z Brześcia poprzez budowę obwodnicy Brześcia Kujawskiego w przebiegu DK62. Dążyć się również będzie do realizacji węzła autostradowego w Dźwierznie dla zapewnienia dostępności rejonu Chełmży, w tym terenów inwestycyjnych w tej gminie.

Strategia zakłada, że priorytetami w zakresie osiągnięcia spójności wewnętrznej będzie:

- a) zapewnienie dostępności z terenu całego województwa obydwu ośrodków stołecznych,
- b) zapewnienie dostępności dróg najwyższych kategorii poprzez sieć dróg wojewódzkich oraz odcinki dróg krajowych i powiatowych,
- c) poprawa stanu technicznego sieci dróg wojewódzkich i powiatowych mających kluczowe znaczenie dla spójności wewnątrz-regionalnej,
- d) wdrożenie systemu standaryzacji w stosunku do sieci dróg wojewódzkich.

Spójność wewnętrzna osiągnięta zostanie poprzez:

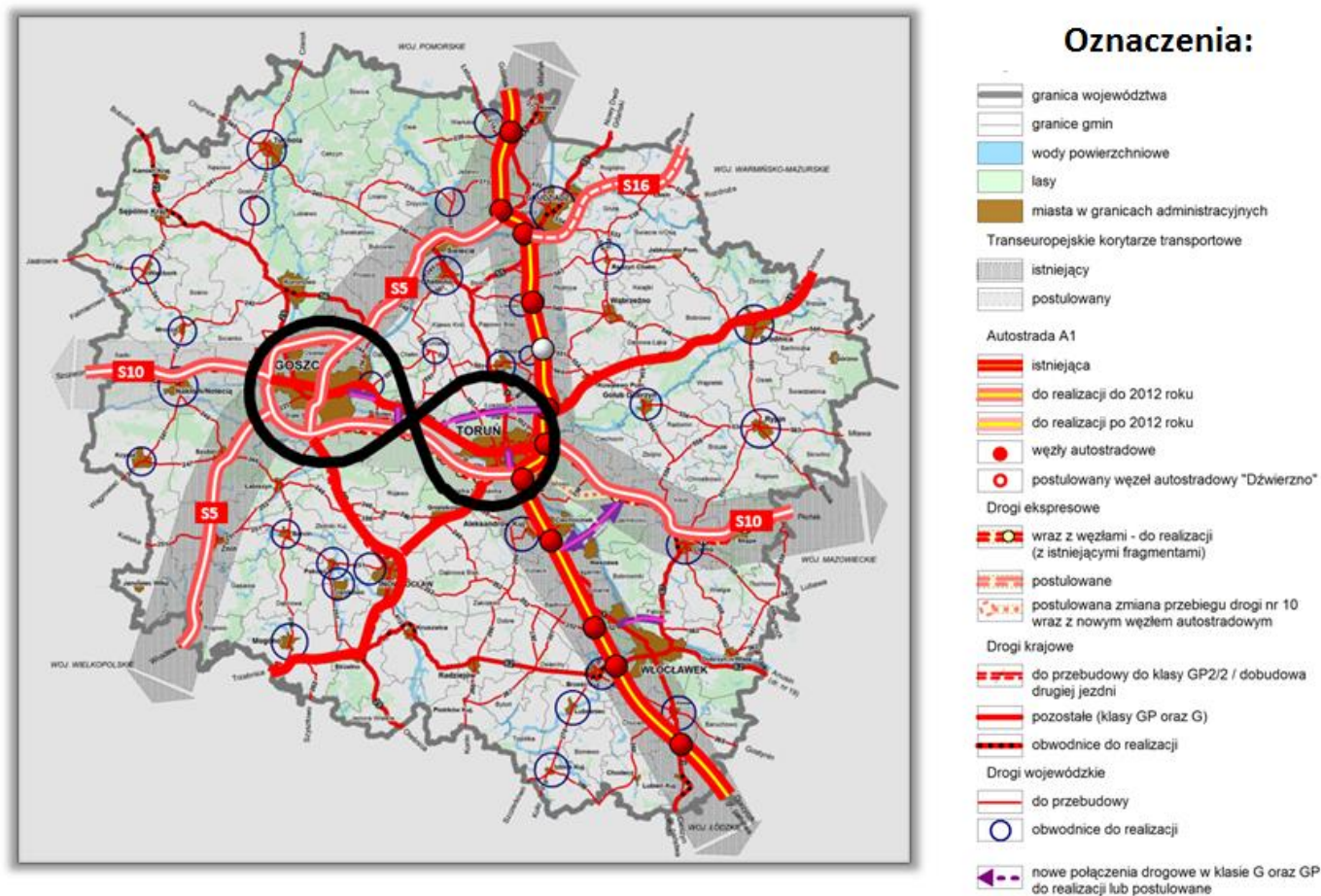
- przebudowę dróg krajowych nr 80, 25, 67, 91,
- przebudowę drogi krajowej nr 15, w tym: realizacja obwodnic Inowrocławia, Brodnicy i Kowalewa Pomorskiego; podjęcie prac nad koncepcją całościowej realizacji drogi w standardzie GP (2x2), a jako priorytet wskazuje się realizację odcinka Inowrocław - Toruń z obwodnicą Inowrocławia,
- podjęcie prac na rzecz realizacji drogi ekspresowej S16, w tym jako priorytet wskazuje się realizację obwodnicy Grudziądza,
- realizację obwodnicy Brześcia Kujawskiego w przebiegu drogi krajowej nr 62 i dróg wojewódzkich nr 270, nr 265 i nr 268,
- realizację węzła autostradowego Dźwierzno,
- realizację przeprawy na Wiśle w rejonie Solca Kujawskiego, co w połączeniu z drogami krajowymi DK10 i DK80 oraz wojewódzkimi w rejonie Bydgoszczy i Torunia, utworzy tzw. „regionalną ósemkę” wzmacniającą integrację obydwu siedzib województwa i ich gmin podmiejskich (rys. 2.3).

W Strategii duży nacisk kładzie się również na rozwiązanie problemów transportowych dotyczących największych miast województwa oraz ich powiązań z obszarami podmiejskimi. Tak zdefiniowane potrzeby zestawiono w tabl. 2.1.

Tabl. 2.1.

Najważniejsze potrzeby transportowe miast prezydenckich w województwie kujawsko-pomorskim wskazane w Strategii rozwoju województwa	
Miasto	Zidentyfikowane potrzeby
Bydgoszcz	• zapewnienie dwujezdniowego tranzytu w relacji W-Z, • budowa Obwodnicy Południowo-Wschodniej na terenie miasta i gminy Osielesko, • rozbudowa DW223 od węzła Białe Błota do granicy Bydgoszczy, • przebudowa obecnej DK5 na terenie gminy Osielesko (od planowanego węzła Aleksandrowo do granic miasta), • przebudowa ulicy Nowotoruńskiej do węzła Makowiska, • rozbudowa układu drogowego związanego z rozbudową sieci

	tramwajowej (Fordon, ul. Kujawska, połączenie ul. Toruńskiej i Fordońskiej).
Toruń	• przedłużenie Trasy Mostowej Wschodniej na odcinku od Placu Daszyńskiego do DK91 (ul. Grudziądzka) oraz przebudowa i rozbudowa ul. Łódzkiej – etap od ul. Lipnowskiej (z budową wiaduktu) do granicy miasta wraz z połączeniem budowanego węzła Czerniewice na autostradzie A1 z miastem, • rozbudowa Północnej Trasy Średnicowej od ul. Grudziądzkiej do Trasy Wschodniej (dobudowa drugiej jezdni) oraz odcinek od Szosy Chełmińskiej do Szosy Bydgoskiej (do granic miasta), • odnowa DK91 na odcinku w części pokrywającym się z przebiegiem DK80 od Placu Niepodległości do Północnej Trasy Średnicowej, • budowa Trasy Staromostowej na całym południowym jej przebiegu (od połączenia z drogą S10 do Placu Armii Krajowej), jej przebudowa na odcinku od Placu Armii Krajowej do Placu Niepodległości oraz kontynuację jej przebudowy i budowy na odcinku od Placu Niepodległości do ul. Polnej, • rozbudowa ul. Olsztyńskiej (DK15) do standardu drogi dwujezdniowej na odcinku od ul. Czekoladowej do granic miasta, • przebudowa ul. Turystycznej, • realizacja północnej obwodnicy Torunia (łączącej węzeł Turzno na autostradzie A1 z DK80 w rejonie Górską), • podjęcie prac na rzecz realizacji kolejnej przeprawy mostowej przez Wisłę.
Włocławek	• zapewnienie dwujezdniowego tranzytu w relacji W-Z - przebudowa DK62 (na odcinku granica miasta – planowany węzeł autostradowy „Pikutkowo”), • przebudowa DK67 na odcinku granica miasta – Lipno, • przebudowa DK1 na odcinku miejskim oraz granica miasta – węzeł autostradowy „Kowal”, • przebudowa DW252 na odcinku granica miasta – planowany węzeł autostradowy „Brzezie”, • zakończenie budowy Trasy Średnicowej – Aleja Królowej Jadwigi, • budowa nowej przeprawy przez Wisłę w okolicy Krzywej Góry.
Grudziądz	• budowa ostatniego etapu Trasy Średnicowej (w klasie GP), • budowa nowego odcinka ul. Konstytucji 3 Maja, • przebudowa ul. Kalinkowej (od ul. Brzeźnej do ul. Śniadeckich), • przebudowa głównej arterii osiedla Rządów – ul. Sobieskiego.
Inowrocław	• budowa łącznika ul. Wojska Polskiego od al. Niepodległości ul. Stanisława Staszica wraz z przebudową skrzyżowania ulic: Stanisława Staszica – Poznańska – Górnica, • budowa drugiej jezdni ul. Wojska Polskiego od wysokości ul. Szarych Szeregów do al. 800-lecia Inowrocławia, • budowa ulicy dwujezdniowej łączącej al. Niepodległości z ul. Wojska Polskiego przy stacji kolejowej Inowrocław – Rąbinek, • budowa drogi łączącej ul. Marulewską z ul. Szyborską i ul. Miechowską, • budowa łącznika Toruńska – Jacewska – Św. Ducha, • budowa drugiej jezdni al. Niepodległości i połączenia z ul. Wojska Polskiego, • przebudowa DK15 i DK25 do parametrów dróg dwujezdniowych (wraz z obwodnicą miasta).



Rys. 2.3. Propozycje rozwoju sieci drogowej związane ze wzmocnieniem integracji obydwu siedzib województwa kujawsko-pomorskiego (źródło: Departament Planowania Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego)

Obecnie drogi krajowe i wojewódzkie w znacznej większości trasowane są przez tereny zabudowy. Stąd wskazuje się konieczność budowy obwodnic w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu warunków i bezpieczeństwa ruchu. Wykaz planowanych obwodnic miast zestawiono w tabl. 2.2. Inwestycje te prowadzone będą według szczegółowych założeń zapisanych w Planach Rozwoju Sieci Drogowej poszczególnych zarządców dróg (w tym zakresie Strategia Rozwoju Województwa nie jest dokumentem decydującym).

Tabl. 2.2.

Wykaz planowanych obwodnic na drogach wojewódzkich wskazywanych w projekcie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego	
Numer drogi	Miejscowość
Droga Wojewódzka nr 237	Gostycyn
Droga Wojewódzka nr 239	Laskowice
Droga Wojewódzka nr 240	Tuchola, Bładowo, Płazowo
Droga Wojewódzka nr 241	Więcbork, Kcynia, Nakło n. Notecią
Droga Wojewódzka nr 254	Barcin, Szczepankowo
Droga Wojewódzka nr 251, nr 255	Pakość
Droga Wojewódzka nr 255	Trląg
Droga Wojewódzka nr 266	Radziejów, Aleksandrów Kujawski
Droga Wojewódzka nr 269	Kowal
Droga Wojewódzka nr 269, nr 270	Izbica Kujawska
Droga Wojewódzka nr 270	Lubraniec, Brześć Kujawski
Droga Wojewódzka nr 534	Radzyń Chełmiński, Golub-Dobrzyń
Droga Wojewódzka nr 548	Lisewo, Dębowa Łąka
Droga Wojewódzka nr 551	Ostromecko, Unisław, Chełmża, Żelgno-Dźwierzno
Droga Wojewódzka nr 554	Golub-Dobrzyń
Droga Wojewódzka nr 559	Lipno
Droga Wojewódzka nr 560	Rypin
Droga Wojewódzka nr 560, nr 544	Brodnica

W tabl. 2.3 zestawiono kierunki działań poprawiających dostępność w województwie, za których realizację odpowiedzialna jest administracja rządowa i ewentualną rolę samorządu województwa. Natomiast w tabl. 2.4 przedstawiono kierunki działań wraz z przedsięwzięciami o znaczeniu kluczowym realizowaną przez samorząd województwa, pełnioną rolę oraz zakładany termin realizacji poszczególnych działań według Strategii.

Tabl. 2.3.

Działania ustalone w Strategii województwa dotyczące infrastruktury drogowej, za które odpowiedzialna jest administracja rządowa	
Kierunki działań	Uwagi
Zapewnienie dostępności zewnętrznej województwa za pomocą dróg krajowych i wojewódzkich	odpowiedzialność administracji rządowej – w aspekcie dróg krajowych możliwy udział samorządu województwa jako wykonawcy niektórych zadań w partnerstwie

Zapewnienie skomunikowania węzłów dróg ekspresowych i autostrady A1 z siecią dróg niższych kategorii	odpowiedzialność administracji rządowej – w aspekcie dróg krajowych możliwy udział samorządu województwa jako wykonawcy niektórych zadań w partnerstwie
Rozwój sieci drogowych o podstawowym znaczeniu dla spójności wewnętrznej województwa	odpowiedzialność administracji rządowej – w aspekcie dróg krajowych możliwy udział samorządu województwa jako wykonawcy niektórych zadań w partnerstwie
Usprawnienie systemów transportowych największych miast i obszarów podmiejskich Bydgoszczy, Torunia, Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia	odpowiedzialność administracji rządowej – w aspekcie dróg krajowych możliwy udział samorządu województwa jako wykonawcy niektórych zadań w partnerstwie
Budowa obwodnic miejscowości w przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich	odpowiedzialność administracji rządowej – w aspekcie dróg krajowych możliwy udział samorządu województwa jako wykonawcy niektórych zadań w partnerstwie
Poprawa bezpieczeństwa transportu	możliwy udział samorządu województwa jako wykonawcy niektórych zadań w partnerstwie
Realizacja drogi ekspresowej S5, S10 Przebudowa drogi krajowej nr 80, 25, 67, 91 Przebudowa drogi krajowej nr 15, w tym: realizacja obwodnic: Inowrocławia, Brodnicy i Kowalewa Pomorskiego, podjęcie prac nad koncepcją całościowej realizacji drogi w standardzie GP2+2; jako priorytet wskazuje się realizację odcinka Inowrocław-Toruń z obwodnicą Inowrocławia Podjęcie prac na rzecz realizacji drogi ekspresowej S16, w tym jako priorytet wskazuje się realizację obwodnicy Grudziądz Realizacja węzła autostradowego Dźwierzno	odpowiedzialność administracji rządowej – w aspekcie dróg krajowych
Realizacja obwodnicy Brześcia Kujawskiego w przebiegu drogi krajowej nr 62 i dróg wojewódzkich nr 270, nr 265 i nr 268	przewidywany udział samorządu województwa jako wykonawcy w partnerstwie

Tabl. 2.4.

Działania ustalone w Strategii województwa dotyczące infrastruktury drogowej, za których realizację odpowiedzialny jest samorząd województwa oraz samorządy lokalne			
Kierunki działań (dotychczas zidentyfikowane przedsięwzięcia)	Podmioty odpowiedzialne	Rola samorządu województwa	Zakładany termin realizacji
Zapewnienie dostępności zewnętrznej województwa za pomocą dróg krajowych i wojewódzkich (w aspektach innych, niż wskazane jako zadania administracji rządowej)	Samorząd województwa	Wykonawcza	do 2020 i po 2020 – zgodnie z harmonogramem wynikającym z opracowań zewnętrznych

Zapewnienie skomunikowania węzłów dróg ekspresowych i autostrady A1 z siecią dróg niższych kategorii (w aspektach innych, niż wskazane jako zadania administracji rządowej)	Samorząd województwa Samorządy lokalne	Wykonawcza w zakresie dróg wojewódzkich Możliwe partnerstwo w zakresie realizacji dróg należących do innych zarządców	do 2020 i po 2020
Rozwój sieci drogowych o podstawowym znaczeniu dla spójności wewnętrznej województwa (w aspektach innych, niż wskazane jako zadania administracji rządowej)	Samorząd województwa Samorządy lokalne	Wykonawcza w zakresie dróg wojewódzkich Możliwe partnerstwo w zakresie realizacji dróg należących do innych zarządców	do 2020
Usprawnienie systemów transportowych największych miast i obszarów podmiejskich Bydgoszczy, Torunia, Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia (w aspektach innych, niż wskazane jako zadania administracji rządowej)	Samorząd województwa Samorządy lokalne	Wykonawcza w zakresie dróg wojewódzkich Możliwe partnerstwo w zakresie realizacji dróg należących do innych zarządców	do 2020
Budowa obwodnic miejscowości w przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich (w aspekcie dróg wojewódzkich)	Samorząd województwa	Wykonawcza	do 2020 i po 2020 – zgodnie z harmonogramem wynikającym z opracowań zewnętrznych
Tworzenie warunków dla budowy i modernizacji dróg lokalnych	Samorząd województwa Samorządy lokalne	Wykonawcza w zakresie określenia zasad wsparcia rozwoju (zaangażowanie na etapie wykonawstwa w zależności od przyjętych rozwiązań)	do 2020
Opracowanie i wdrożenie programu poprawy stanu technicznego sieci dróg wojewódzkich i powiatowych mających kluczowe znaczenie dla dostępności wewnątrzregionalnej	Samorząd województwa Samorządy lokalne	W zależności od charakteru danego zadania - wykonawcza (ew. wykonawcza w partnerstwie) lub/i inicjująca i wspierająca	do 2020
Wdrożenie systemu standaryzacji dróg wojewódzkich	Samorząd województwa	Wykonawcza	do 2020
Identyfikacja sieci dróg lokalnych kluczowych dla spójności województwa	Samorząd województwa Samorządy lokalne	Wykonawcza w partnerstwie	do 2020
Budowa i modernizacja sieci dróg lokalnych kluczowych dla spójności województwa	Samorząd województwa Samorządy lokalne	Wykonawcza w partnerstwie	do 2020
Poprawa dostępności północnej i zachodniej części województwa poprzez działania inwestycyjne i organizacyjne wobec drogi powiatowej 1015C relacji Tuchola - Tleń	Samorząd województwa Samorządy lokalne	Wykonawcza w partnerstwie	do 2020

Źródłami finansowania działań wynikających z „Plan Komunikacji Drogowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego” będą:

- Kontrakt Terytorialny,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Kontrakt Terytorialny Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Kontrakt Terytorialny Województwa Kujawsko-Pomorskiego jest dokumentem o znaczeniu strategicznym, odnoszącym się do rozwoju całego regionu. Lista zadań znajdująca się w tym dokumencie powstawała zarówno na etapie konstruowania dokumentu, jak i również w szeroko prowadzonych konsultacjach społecznych do jego zapisów.

Kontrakt obejmuje jedynie najważniejsze przedsięwzięcia dotyczące realizacji celów strategii rozwoju uzgodnionych (w procesie negocjacji) na poziomie kraju oraz województwa. Jedną z głównych „osi tematycznych” tego dokumentu jest transport.

Ustalone w toku negocjacji zapisy w Kontrakcie Terytorialnym będą realizowane za pośrednictwem:

- programów operacyjnych lub ich części (priorytetów i działań) finansowanych ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w ramach polityki spójności UE,
- programów operacyjnych lub ich części, które finansowane będą ze środków unijnych w ramach polityk unijnych, ale innych niż polityka spójności,
- programów rozwoju przygotowywanych przez różnych ministrów resortowych dla realizacji celów strategii rozwoju przygotowywanych dla danej polityki,
- innych instrumentów finansowanych ze środków krajowych lub innych, niż fundusze unijne, środków zagranicznych uzgodnionych w trakcie negocjacji kontraktów.

Lista przedsięwzięć w zakresie infrastruktury transportu drogowego, jaka znajduje się w tym dokumencie, jest następująca:

- przedsięwzięcia podstawowe:
 - S5 Wrocław - Bydgoszcz, odcinki: Białe Błota - Gniezno, Poznań - Kaczkowo, Korzeńsko - Wrocław - odcinki na terenie województwa kujawsko-pomorskiego,
 - S5 Nowe Marzy – Bydgoszcz,
 - obwodnica Inowrocławia w ciągu DK 15,
 - obwodnica Brodnicy w ciągu DK 15,
- przedsięwzięcia rezerwowe/warunkowe:
 - poprawa dostępności komunikacyjnej Bydgoszczy, w szczególności z drogą S5 - dojazd drogą krajową do węzła Pawłówek na drodze S5,
 - usprawnienie połączeń w sieci wspomagającej sieć TEN-T w Toruniu,
 - dostosowanie układu dróg krajowych do rozwoju Grudziądza,
 - dostosowanie układu dróg krajowych dla rozwoju Włocławka,

- droga krajowa nr 15 (DK 15) relacji Trzebnica - Ostróda (klasa docelowa GP 2/2) wraz z budową obwodnic Strzelna, Kowalewa Pomorskiego i Gniewkowa,
- budowa obwodnic Kamienia Krajeńskiego i Sępólna Krajeńskiego w ciągu DK 25,
- przebudowa drogi krajowej nr 80 (DK 80) relacji Pawłówek - Lubicz (klasa GP) wraz z północnym obejściem Torunia oraz budową obwodnic Złejwsi Wielkiej, Strzyżawy, Przysieka i Rozgart wzdłuż DK 80,
- przebudowa drogi krajowej nr 91 (DK 91) wraz z budową obwodnic Nowego i Lubienia Kujawskiego,
- przebudowa drogi krajowej nr 67 (DK 67) z realizacją obwodnicy Lipna i połączeniem z DK 10/S10,
- przebudowa drogi krajowej nr 62 (DK 62) na odcinkach: Włocławek - Brześć Kujawski wraz z budową obwodnicy Brześcia Kujawskiego i Kruszwicy,
- S10 Bydgoszcz – Piła,
- S10 Bydgoszcz –Toruń (w ramach prac projektowych rozważana będzie możliwość rozbudowy węzła w Czerniewicach),
- S10 Toruń – Płońsk,
- budowa dróg regionalnych w województwie kujawsko-pomorskim.

Na rys. 2.4 przedstawiono zadania, które mają być realizowane w ramach Kontraktu Terytorialnego na zamiejskiej sieci drogowej województwa.

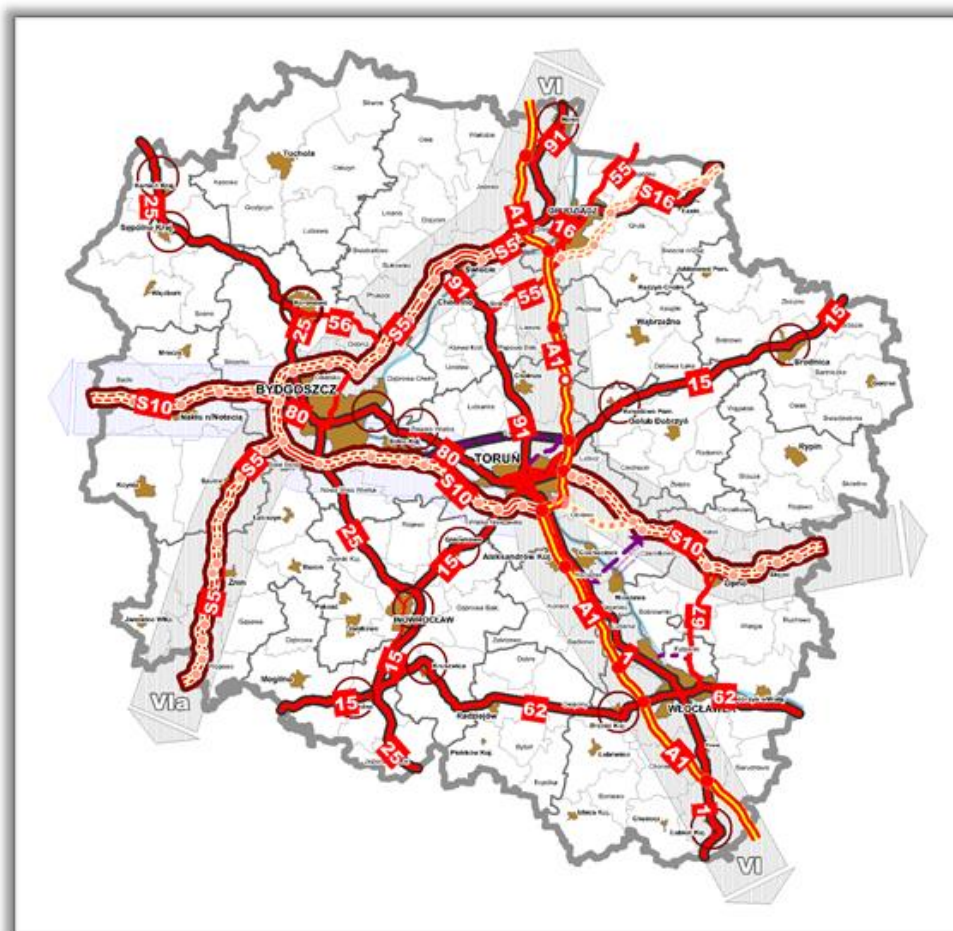
Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej 2014-2020

Plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2014-2020 jest dokumentem rangi wojewódzkiej, określającym zakres prac mających na celu poprawę funkcjonowania lądowego układu transportowego Kujaw i Pomorza w transporcie drogowym i kolejowym. Jego celem jest wykreowanie stałego układu transportowo-komunikacyjnego mieszkańców województwa, mając na uwadze zarówno rozwój regionu i sieci osadniczej, jak i wzmocnienie spójności społecznej, gospodarczej oraz przestrzennej województwa kujawsko-pomorskiego. Dokument ten jest spójny ze wszystkimi najważniejszymi dokumentami planistycznymi, strategicznymi i operacyjnymi szczebla krajowego oraz z dokumentami rangi wojewódzkiej, tj.: Strategią rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+ oraz Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Zapisy dokumentu w odniesieniu do przedsięwzięć drogowych odnoszą się do:

- rozbudowy odcinków dróg łączących ze sobą obie stolice województwa,
- zapewnienia sprawnego połączenia pomiędzy ośrodkami powiatowymi i gminnymi,
- podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich uczestników ruchu drogowego,
- poprawy jakości infrastruktury drogowej.

Przedsięwzięcia drogowe, przewidziane do realizacji w latach 2014-2023, obejmują trzy podstawowe grupy zadań w ramach:



A. PAKIET DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA

A.1. spójność zewnętrzna

A.1.1. S5

A.1.2. S10

A.2. spójność wewnętrzna

A.2.1. obwodnica Koronowa

w ciągu DK nr 56

A.2.2. DK 80 wraz z północnym obejściem Torunia

A.2.3. DK 91

A.2.4. DK 15

A.2.5. DK 25

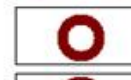
A.2.6. DK 62

A.2.7. DK 16

Oznaczenia:



A.1.1.-A.1.2 drogi ekspresowe



A.2.1. obwodnica Koronowa
w ciągu DK nr 56



A.2.2. -A.2.7. drogi krajowe z
obwodnicami

Rys. 2.4. Zadania dotyczące rozbudowy infrastruktury drogowej zawarte w Kontrakcie Terytorialnym - Pakiet dostępność transportowa
(źródło: Prezentacja multimedialna Komisji Sejmikowej z dn. 17.09.2013 r., Departament Planowania Regionalnego)

- Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego – drogi wojewódzkie o numerach: 548, 240, 266, 254, 251, 559, 254, 265, 534, 270, 269, 255, 563, 241 (o łącznej długości 333,836 km);
- pilotażowego projektu pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego” – drogi wojewódzkie o numerach: 266, 270, 265, 252, 269, 267, 268, 301, 291, 250;
- innych źródeł finansowania, ze środków własnych, kujawsko-pomorskiego funduszu pożyczkowo-leasingowo-kapitałowego – drogi wojewódzkie o numerach: 189, 200, 204, 207, 214, 217, 223, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 256, 258, 262, 265, 267, 268, 272, 273, 274, 275, 284, 291, 299, 301, 377, 391, 394, 397, 398, 399, 400, 402, 412, 499, 533, 534, 535, 538, 539, 541, 543, 544, 546, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 556, 557, 558, 560, 562, 563, 566, 569, 572, 576, 578, 582, 586, 589, 597, 599, 646, 649, 654, 657 (łącznie ok. 1 134,217 km).

Ponadto w dokumencie wskazano planowane przedsięwzięcia do realizacji we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad. Głównym zadaniem jest budowa układu komunikacyjnego północno-wschodniej części bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego (połączenie drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15 węzeł Turzno na autostradzie A1 – ok. 11 km). W ciągu dróg wojewódzkich proponuje się także wykonanie następujących obwodnic lub obejść miejscowości: Strzelno, Kowalewo Pomorskie, Brześć Kujawski i Kruszwica (łącznie ok. 26,7 km).

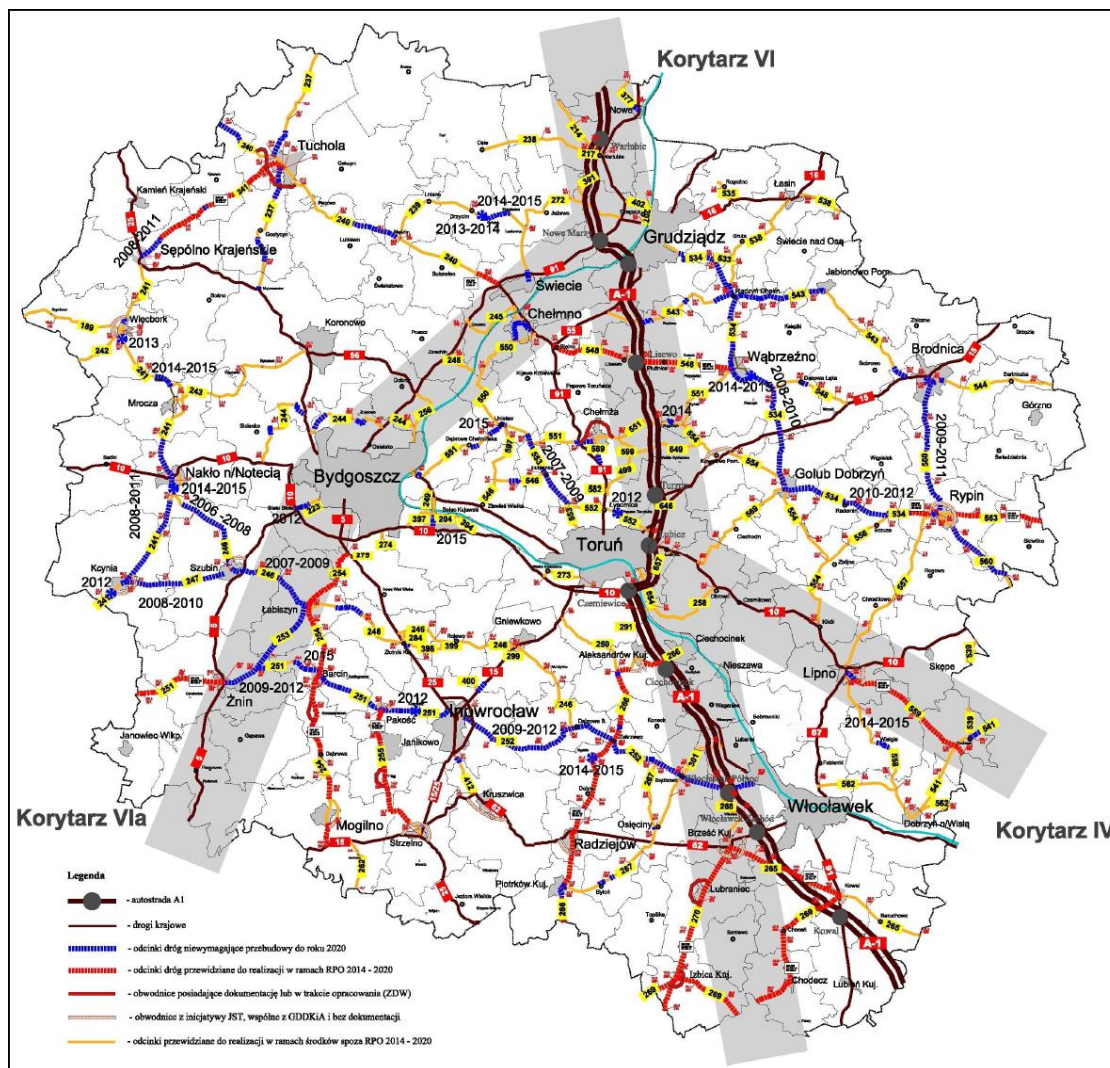
Postulowany jest także program budowy obwodnic i obejść miejscowości na drogach województwa kujawsko-pomorskiego w podziale na:

- inwestycje, dla których są już dokumentacje projektowe lub są w trakcie przygotowania (łącznie 33,90 km):
 - Tuchola (DW 240),
 - Chełmża (DW 551),
 - Lubraniec (DW 270),
 - Izbica Kujawska (DW 270),
 - Trląg (DW255),
 - Szczepankowo (DW 254),
- inwestycje, dla których nie ma jeszcze dokumentacji projektowej (łącznie 34,70 km):
 - Rypin (DW560),
 - Aleksandrów Kujawski (DW266),
 - Kowal (DW250),
 - Lisewo (DW548),
 - Lipno (DW559),
 - Radziejów (DW266),
 - Pakość (DW255),
 - Więcbork (DW241),
 - Szubin (DW246),
 - Mogilno (DW254),
 - Kcynia (DW241).

Zadaniami uzupełniającymi natomiast są:

- przeprawa promowa Czarnowo – rz. Wisła – Solec Kujawski oraz rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 249 (długość 2,6 km),
- monitorowanie i ochrona dróg przed degradacją w powiązaniu z systemem preselekcji pojazdów.

Rozmieszczenie wszystkich zadań z zakresu budowy infrastruktury drogowej przedstawiono na rys. 2.5.



Rys. 2.5. Planowane przedsięwzięcia drogowe w latach 2014-2023
(źródło: Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej)

W efekcie przeprowadzenia konsultacji społecznych omawianego dokumentu postanowiono także uwzględnić w planach inwestycyjnych następujące przedsięwzięcia:

- budowa węzła autostradowego w miejscowości Dźwierzno,
- remont i przebudowa DW240,
- włączenie Inowrocławia do katalogu miast, w których planowane jest przeznaczenie środków pomocowych UE na remont oraz przebudowę dróg wojewódzkich.

3. ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

3.1. ZAKŁADANE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO W KRAJU

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

W sektorze transportu kolejowego podstawowym zadaniem w okresie do roku 2020 będzie zintegrowanie roli transportu kolejowego z lądowym systemem transportowym kraju oraz zapewnienie połączeń do portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T. Przewiduje się przede wszystkim wzrost konkurencyjności w podsystemie przewozów pasażerskich w skali transportu międzyaglomeracyjnego oraz aglomeracyjnego. Kolej zyska na konkurencyjności względem transportu drogowego z powodu wzrastającego zatłoczenia sieci dróg publicznych, a zapewnienie integracji przewozów aglomeracyjnych z innymi środkami transportu miejskiego może jeszcze bardziej poprawić atrakcyjność transportu kolejowego.

Rozwój kolejowych przewozów towarowych wymagać będzie powiązania go z innymi gałęziami transportu. Stwarzać to będzie warunki tworzenia infrastruktury intermodalnej oraz rozwój interoperacyjności. Stworzy to klientom pełen łańcuch transportowy na realizowanie usług „door to door” oraz „just in time”, społecznie odbieranych za najbardziej pożądane w przewozach ładunków. Wskazuje się za najbardziej perspektywiczne przewozy intermodalne, dzięki którym wykorzystywane są zalety poszczególnych gałęzi transportu oraz przewozy całopociągowe, jako masowe przewozy ładunków.

Przedsięwzięcia rozwojowe będą skoncentrowane na:

- zapewnieniu wydajnej infrastruktury do potrzeb przewozów towarowych,
- podnoszeniu zdolności przepustowej oraz prędkości maksymalnej,
- zwiększaniu dopuszczalnego nacisku osi,
- optymalizacji skrajni ładunkowej.

Prognozuje się, że infrastruktura kolejowa poprawiona o wyżej wymienione czynniki zapewni właściwą płynność ruchu, uatrakcyjni ofertę przewozową kolei, co wpłynie na wzrost konkurencyjności wobec transportu drogowego, głównie w przewozach towarowych. Poprawę funkcjonowania kolejowego systemu transportowego przyniesie zastosowanie Inteligentnych Systemów Transportowych z zakresu sterowania ruchem pociągów poprzez wprowadzenie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) na najważniejszych szlakach kolejowych.

W Strategii wymienia się następujące kierunki interwencji w obszarze infrastruktury kolejowej:

- modernizację i rehabilitację istniejącej sieci linii kolejowych poprawiających stan infrastruktury, w szczególności na sieci TEN-T umożliwiając kursowanie pociągów z prędkością techniczną co najmniej 100 km/h,
- rewitalizację linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast wraz z integrowaniem transportu szynowego z transportem kołowym,
- budowę terminali kolejowych obsługujących intermodalne przewozy kontenerowe,
- podjęcie decyzji o rozpoczęciu budowy systemu kolei dużych prędkości (uzupełnienie o tzw. „Y”) do roku 2020,

- prowadzenie prac modernizacyjnych infrastruktury punktowej (peronów, stacji i dworców kolejowych),
- unowocześnianie taboru kolejowego,
- stopniową implementację ERTMS.

W transporcie pasażerskim nastąpi znaczna poprawa jakości kolei (infrastruktura i usługi). Do roku 2020 ma zostać podjęta decyzja o rozwoju połączeń szybkimi kolejami (prędkość powyżej 200 km/h), bowiem istnieje potencjalnie duży popyt na te przewozy. W 2030 roku popyt ten może sięgnąć 33-37 mln pasażerów rocznie. Rozwój nowoczesnego systemu transportu kolejowego nie będzie odbywał się kosztem modernizacji i rewitalizacji istniejącej sieci linii kolejowych, które są niezbędne w celu kontynuacji procesu wyrównywania dysproporcji rozwojowych między regionami.

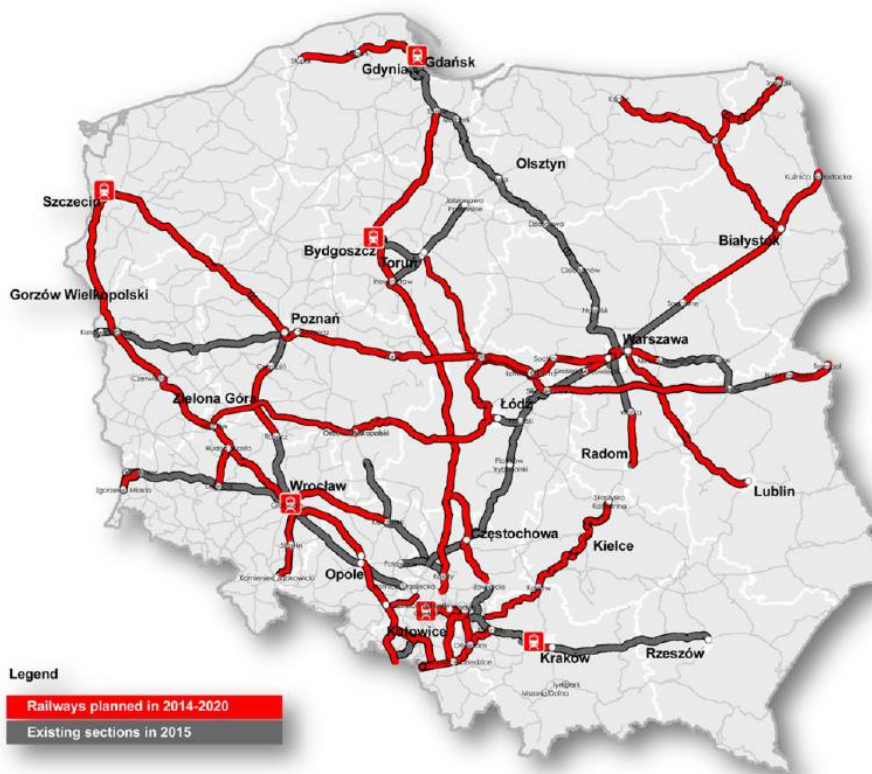
W aglomeracjach miejskich kolej może zapewnić największą spośród wszystkich środków transportu zdolność przewozową, zaspokajając skutecznie masowe potrzeby przewozowe. Dalszy rozwój aglomeracji miejskich, rozciągających się w promieniu około 30-40 km od ich centrum, będzie także generował rozwój tego systemu przewozowego. Doświadczenia innych krajów pokazują, że obok odpowiedniej oferty przestrzennej i czasowej, zasadnicze znaczenie w przewozach aglomeracyjnych ma zintegrowany system taryfowy, umożliwiający komunikację wszystkimi środkami transportu publicznego na podstawie jednego biletu.

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu

Wyszczególnione inwestycje z zakresu transportu kolejowego w Dokumencie Implementacyjnym, bezpośrednio związane z obszarem objętym analizą niniejszego opracowania, są następujące:

- kolejowe projekty CEF (Łącząc Europę) – łącznie 24 projekty:
 - prace na linii kolejowej C-E65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo (pozycja nr 10.),
 - prace na linii kolejowej C-E-65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew (pozycja nr 12.),
 - wdrażanie ERTMS (ETCS/GSM-R) na liniach w sieci bazowej oraz korytarzach towarowych (RFC) (projekt horyzontalny),
- lista projektów kolejowych o znaczeniu krajowym – łącznie 62 projekty:
 - prace na linii kolejowej C-E-65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo (pozycja nr 15.),
 - prace na linii kolejowej C-E-65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew (pozycja nr 21.),
 - prace rehabilitacyjne na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny (pozycja nr 45.),
 - prace rehabilitacyjne na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna (pozycja nr 61.), etap II: prace na odcinku Piła Główna – Krzyż wraz z elektryfikacją (pozycja nr 62.),
- inne kolejowe projekty CEF (Łącząc Europę):

– wdrażanie ERTMS (ETCS/GSM-R) na liniach w sieci bazowej oraz korytarzach towarowych (RFC) (projekt horyzontalny),
Orientacyjną mapę projektów kolejowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020 przedstawiono na rys. 3.1.



Rys. 3.1. Mapa projektów kolejowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020
(źródło: Dokument Implementacyjny do SRT)

Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku

Dokument pod nazwą Master Plan Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku określa koncepcję rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych. Z dokumentu tego wynika, że najintensywniej rozwijać się będą dwa podsystemy przewozów, a mianowicie przewozy międzyaglomeracyjne i aglomeracyjne. Założono, że kolej powinna dominować w tych obszarach rynku, w których spodziewane jest generowanie największych korzyści gospodarczych i społecznych wynikających z urbanizacji kraju oraz zmian w charakterze pracy, sposobie i stylu życia.

Aglomeracyjne przewozy kolejowe podlegać będą dynamicznemu rozwojowi z zakresu wolumenu przewozów oraz długości sieci połączeń. Rozwojowi tej odnogi transportu kolejowego sprzyjają silne związki z systemami transportu miejskiego. Funkcje integracyjne powinny przejmować dworce kolejowe, spajając ze sobą różne gałęzie transportu – w zależności od uwarunkowań lokalnych. Mniejsze dworce i stacje kolejowe zaś powinny dysponować systemami parkingów „parkuj i jedź”, zapewniając wygodną i szybką przesiadkę z indywidualnego środka transportowego (samochód osobowy, rower) – jeśli miejscowe

warunki to umożliwiają. Oferta przewozowa aglomeracyjnych przewozów kolejowych wymaga stosowania:

- stałych tras przejazdu,
- cyklicznego rozkładu jazdy z typowymi częstotliwościami (np. co 5, 10, 15, 20 minut),
- obsługa strefowa (część kursów z wyłączeniem zatrzymań na stacjach o małych potokach pasażerskich).

Nie bez znaczenia pozostaje włączenie systemu przewozów kolejowych w taryfy transportu miejskiego danej aglomeracji oraz koordynacja połączeń, rozkładów jazdy itp. W celu zapewnienia powyższego przewiduje się głównie budowę nowych odcinków torowych oraz par torów, ze względu na ograniczoną przepustowość odcinków torowych po których odbywa się ruch dalekobieżny i przyspieszony. Istniejące układy połączeń kolejowych systemów aglomeracyjnych, tj. system warszawski i trójmiejski przewidziany jest do rozbudowy. Nowe systemy przewiduje się do utworzenia w aglomeracjach poznańskiej, krakowskiej, górnośląskiej, wrocławskiej, szczecińskiej, łódzkiej oraz bydgosko-toruńskiej. Uruchamiane połączenia aglomeracyjne związane są z włączaniem ich w system dotacji z budżetów miast i/lub samorządów województw.

W przewozach międzyaglomeracyjnych zakłada się układ promienistych połączeń wszystkich ważniejszych aglomeracji kraju z Warszawą oraz połączenia pomiędzy najważniejszymi aglomeracjami. Sieć tych połączeń ma być konkurencyjna zarówno dla transportu lotniczego, jak i dla transportu drogowego wykorzystującego sieć dróg ruchu szybkiego. Realizacja tego celu wymagać będzie budowy układu Kolei Dużych Prędkości (KDP), który ma połączyć największe aglomeracje, tj. Warszawę, Łódź, Wrocław, Poznań, Katowice i Kraków, ale również wielu działań modernizacyjnych na sieci kolejowej. Celem tych działań jest zapewnienie czasu przejazdu krótszego niż 3 godziny. Oferta przewozowa dla najbardziej atrakcyjnych połączeń będzie zapewniała częstotliwość kursowania w relacji co 60 minut (w szczycie nawet co 30 minut).

W przewozach międzyregionalnych prognozuje się ich umiarkowany rozwój, gdyż zakłada się dużą konkurencyjność transportu drogowego w stosunku do kolejowego. Przewiduje się jednak lepsze niż obecnie wykorzystanie zarówno potencjału taborowego, jak i możliwości wynikających z poprawy parametrów technicznych infrastruktury kolejowej, będących efektem jej modernizacji oraz inwestycji odtworzeniowych. Działania te powinny spowodować wzrost maksymalnej prędkości pociągów do $\sim 160\div 200$ km/h, a prędkości handlowej do poziomu $\sim 80\div 120$ km/h. Oferta przewozowa ma obejmować miasta wojewódzkie, a także inne ośrodki o dużym znaczeniu społeczno-gospodarczym oraz miejscowości uzdrowiskowe i rekreacyjne. Częstotliwość uruchamianych pociągów będzie zależeć od wartości potoków podróży w poszczególnych relacjach. Znany jest natomiast mankament, że przewozy te będą nierentowne (ceny biletów nie pokryją całości kosztów). Przewiduje się ich konsekwentne utrzymywanie w sferze usług publicznych – dofinansowywanych z budżetu centralnego.

Przewozy regionalne, podobnie jak międzyregionalne, również w najbliższych latach będą podlegać umiarkowanemu rozwojowi. Ich rozwój w głównej mierze zależeć będzie od regionalnej polityki transportowej oraz stopnia finansowania tych przewozów przez samorządy województw. Master Plan dopuszcza możliwość zróżnicowania terytorialnego w regionalizacji przewozów pasażerskich w zależności od lokalnych uwarunkowań i potrzeb.

Bierze również pod uwagę fakt, że rozwój motoryzacji indywidualnej oraz publicznego transportu drogowego, charakteryzujących się zdecydowanie większą dostępnością i elastycznością połączeń, będą stanowić dla przewozów regionalnych silną konkurencję. Szansą dla przewozów kolejowych jest odpowiednia integracja tych połączeń z ofertą regionalnego transportu autobusowego. Wzorowym modelem byłoby postawienie na transport kolejowy jako szkielet połączeń regionalnych z uzupełniającą go siecią połączeń linii autobusowych, pełniących funkcję dowozowo-odwozową. Przynieść to może dodatkowy efekt atrakcyjności, skutkując wzrostem liczby pasażerów wykonujących podróże regionalne. Elementem niezbędnym przy realizacji tego celu będzie zapewnienie kompleksowej informacji o ofercie transportu publicznego (pociąg, autobus) oraz nowych systemów dystrybucji biletów.

W odniesieniu do obszaru funkcjonalnego objętego analizą niniejszego opracowania przewiduje się podjęcie działań inwestycyjnych:

- na lata 2014-2020:
 - modernizacja ciągu o znaczeniu międzynarodowym: linia CE65: na odcinku Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Inowrocław – Bydgoszcz – Tczew,
- na lata 2021-2030:
 - modernizacja ważnego ciągu transportowego Łódź Kaliska – Kutno – Toruń – Bydgoszcz Główna (w tym dobudowanie drugiego toru na odcinku Zgierz – Kutno lub alternatywnie dla autostrady A1 – nowego odcinka Zgierz – Kutno).

W sposób niezależny modernizacji podlegać będą wszystkie odcinki torowe w ramach europejskiej sieci TEN-T, trasowanej na terytorium Polski.

Program Budowy Linii Dużych Prędkości w Polsce

Pierwsze koncepcje budowy kolei dużych prędkości powstały jeszcze w latach 90. XX w. Obecnie realizowany Program jest elementem newralgicznym restrukturyzacji i unowocześnienia transportu kolejowego w Polsce oraz włączenia całego systemu w europejski obszar kolejowy.

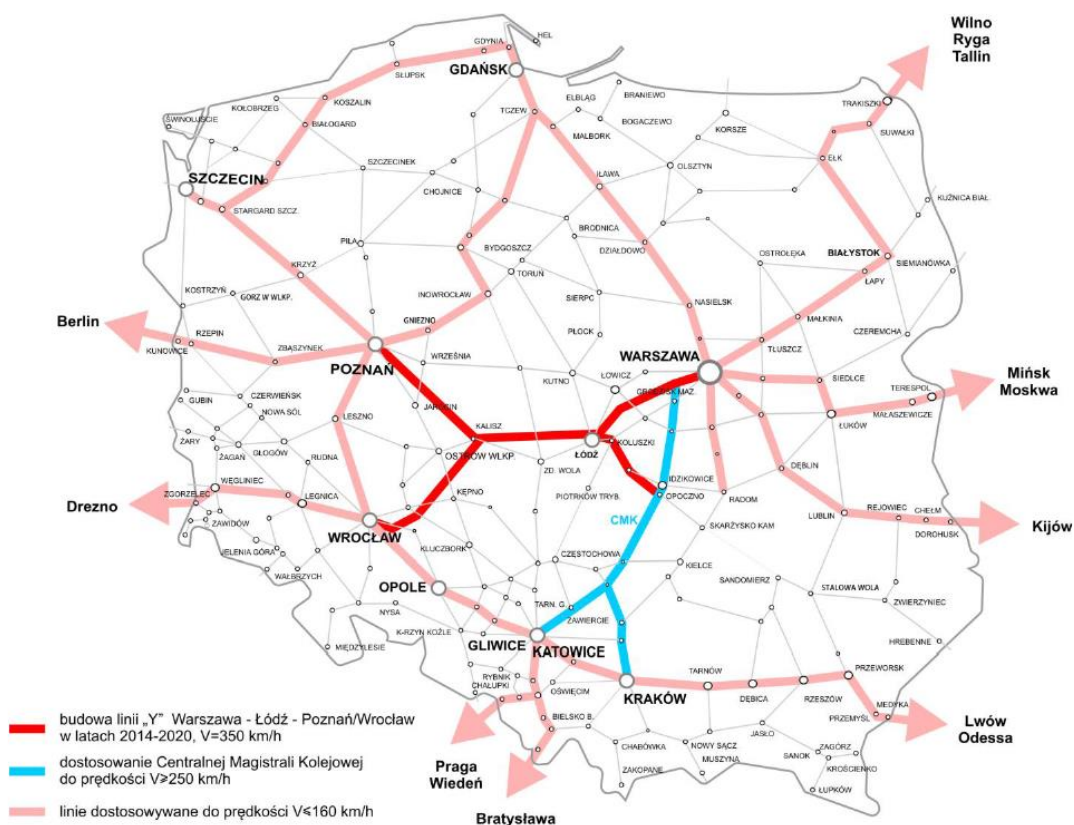
Obecnie polska sieć kolejowa jest uznawana za najbardziej przestarzałą technicznie w Europie. Efektem tego jest oczywisty niski stan jakości infrastruktury kolejowej, która nie zapewnia pożądanego czasu przejazdu pomiędzy południowo- i północno-zachodnią częścią Polski ze stolicą oraz dalej – regionami wschodnimi.

Rozpatrywaną, najważniejszą relacją Kolei Dużych Prędkości jest tzw. linia Y w relacji: Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław. Linia ta łączy ze sobą 4 największe aglomeracje w kraju, a wraz z mieszkańcami Kalisza i Ostrowa łączy ok. 5 mln mieszkańców, charakteryzujących się dużą ruchliwością i przedsiębiorczością. Wraz z budową tej linii, równolegle prowadzonymi pracami będą modernizowane inne linie:

- od Wrocławia w kierunku zachodnim i południowym,
- od Poznania w kierunku zachodnim i północnym,
- od Warszawy w kierunku wschodnim.

Planuje się również poddać modernizacji linię Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK).

Schemat planowanego systemu Kolei Dużych Prędkości w Polsce przedstawiono na rys. 3.2. Szacuje się, że układ ten zapewni obsługę mieszkańców o łącznej liczbie ok. 10 mln.



Rys. 3.2. Sieć szybkich połączeń pasażerskich w perspektywie 2020 roku
(źródło: Program Budowy Linii Dużych Prędkości w Polsce)

3.2. ZAKŁADANE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO W WOJEWÓDZTWIE KUJAWSKO-POMORSKIM

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (projekt)

Powiązania zewnętrzne transportu kolejowego w województwie realizowane będą przez linie kolejowe znaczenia państwowego, a powiązania wewnętrzne przez pozostałe linie kolejowe. Mając na uwadze wzrastającą liczbę zamykanych lub likwidowanych linii kolejowych postuluje się podjęcie działań zapewniających zachowanie ciągłości tych szlaków oraz prowadzenie ich rewitalizacji (np. jako ścieżki rowerowe, czy turystyczne szlaki piesze).

Przewiduje się prowadzenie inwestycji związanych z zewnętrznym systemem powiązań transportowych poprzez:

- przebudowę linii kolejowej nr 18 Kutno - Włocławek - Toruń – Bydgoszcz - Piła, umożliwiającą osiągnięcie prędkości powyżej 120 km/h,
- przebudowę linii kolejowej nr 131 Chorzów - Inowrocław - Bydgoszcz - Tczew (układ AGTC), umożliwiającą osiągnięcie prędkości (zgodnie z KPZK 2030):
 - 120 – 200 km/h na odcinku od Tczewa do Inowrocławia,
 - 100 – 120 km/h na odcinku od Inowrocławia do Chorzowa,

- przebudowę linii kolejowej nr 353 Poznań - Inowrocław - Toruń - Ława - Skandawa, umożliwiającej osiągnięcie prędkości 120–200 km/h na odcinku Poznań – Inowrocław (wynikające z KPZK 2030) oraz 100–120 km/h na pozostałym odcinku,
- przebudowę i elektryfikację linii kolejowej 201 na odcinku Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz – Kościerzyna umożliwiającą osiągnięcie prędkości 100–120 km/h (zgodnie z KPZK 2030).

Wewnętrzne powiązania systemu transportowego zapewnią inwestycje:

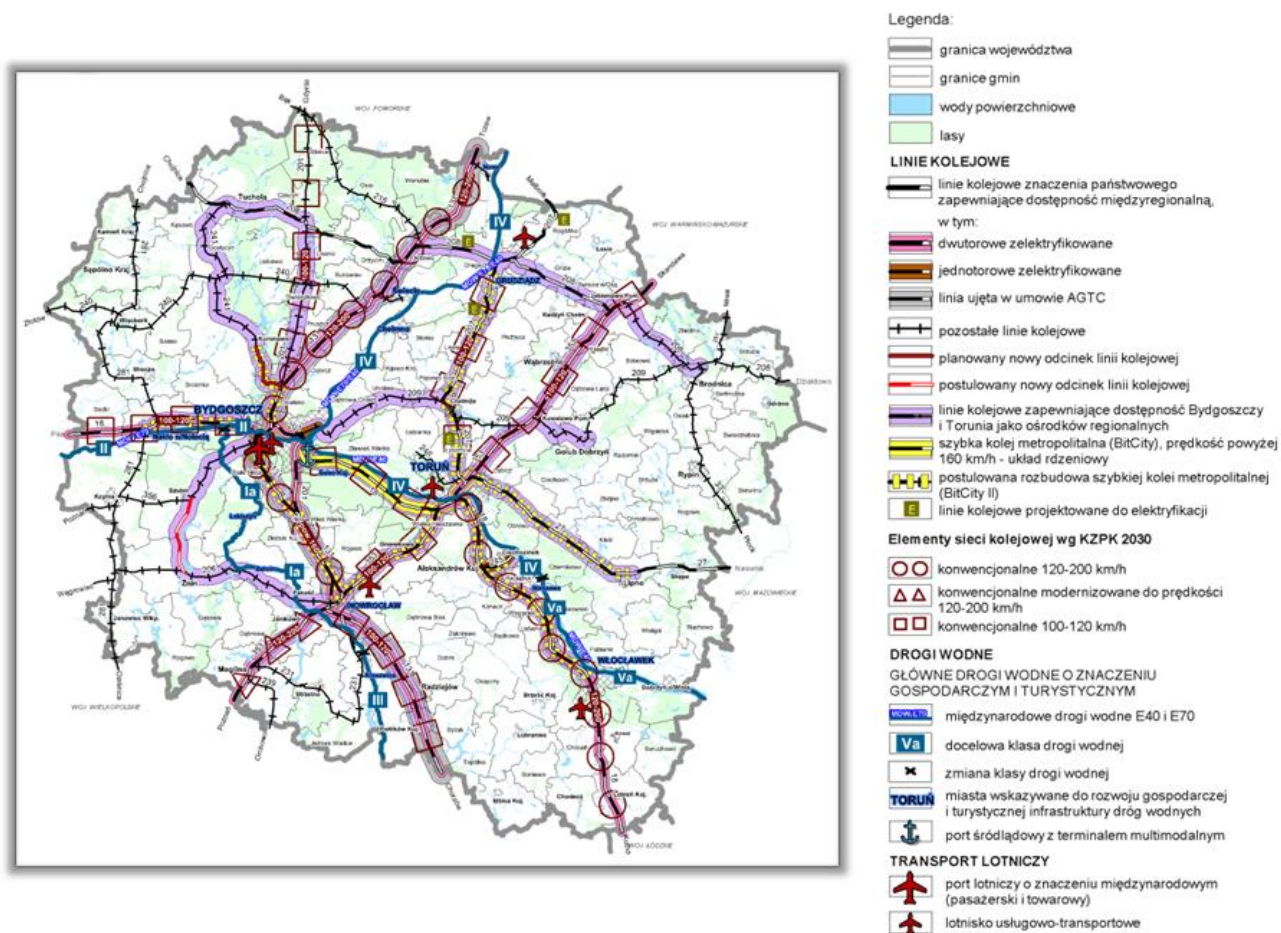
- budowa szybkiej kolei metropolitalnej (BiT City),
- rozbudowa szybkiej kolei metropolitalnej (BiT City), polegająca na skomunikowaniu miejscowości położonych w sąsiedztwie obszaru metropolitalnego: Nakło nad Notecią, Szubin, Nowa Wieś Wielka, Włocławek, Lipno, Chełmża, Maksymilianowo poprzez wykorzystanie istniejących linii kolejowych oraz włączenie połączeń wymagających przebudowy i odpowiedniego dostosowania, do zakładanej prędkości,
- przebudowę linii kolejowych numer:
 - 207 odcinek Toruń Wschodni – Grudziądz (ujęta w założeniach KPZK 2030),
 - 208 odcinek Grudziądz – Laskowice,
 - 245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek,
- przebudowa wszystkich pozostałych linii kolejowych znaczenia państwowego, umożliwiającą osiągnięcie prędkości 100 – 120 km/h (z wyjątkiem linii tworzących system zewnętrznych powiązań transportowych, na których zakładane prędkości będą większe),
- budowa połączenia kolejowego pomiędzy Koronowem a Maksymilianowem, zapewniającego w zakresie transportu zbiorowego obsługę północnej części kształtującego się obszaru metropolitalnego,
- realizacja odcinka linii kolejowej pomiędzy Żninem a Szubinem,
- przywrócenie do ruchu linii kolejowej numer 209 na odcinku Kowalewo Pomorskie – Golub Dobrzyń – Brodnica,
- zagospodarowanie szlaku turystycznego, pomiędzy Toruniem i Brodnicą z wykorzystaniem linii kolejowej numer 209 oraz odcinka linii numer 353.

Ponadto postuluje się wspieranie rozwoju transportu kolejowego zwłaszcza poprzez zwiększanie liczby połączeń, przebudowę infrastruktury i przywracanie ruchu pasażerskiego na nieczynnych liniach wraz z dobudową brakujących odcinków sieci.

Kierunki rozwoju linii kolejowych przebiegających na obszarze województwa przedstawia rys. 3.3.

Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020. Plan modernizacji 2020+

Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego duży nacisk rozwojowy kładzie na główne linie kolejowe łączące województwo kujawsko-pomorskie z Warszawą, Trójmiastem, Poznaniem i Szczecinem. Będzie się dążyć do zapewnienia technicznej możliwości realizacji połączeń pasażerskich z prędkością co najmniej 160 km/h. Pozwoli to na ustanowienie kwalifikowanych połączeń kolejowych z Bydgoszczą, Toruniem, Włocławką i



Rys. 3.3. Rozwój linii kolejowych, dróg wodnych i portów lotniczych
(źródło: Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku)

Inowrocławia do ośrodków metropolii sieciowej w Polsce oraz stworzy możliwość rozwoju szybkich połączeń zagranicznych, zwłaszcza zwiększenia liczby połączeń bezpośrednich z Berlinem. Ponadto prowadzone będą prace nad zasadnością elektryfikacji niektórych linii, istotnych dla realizacji połączeń regionalnych i międzyregionalnych. Wśród ważnych zadań wymienia się zapewnienie dostępności kolejowej Grudziądz w komunikacji dalekobieżnej (międzyregionalnej), bowiem miasto leży poza przebiegiem linii służących do realizacji tego typu relacji. Może być jednak obsługiwane za pomocą węzłów w Toruniu, Laskowicach Pomorskich oraz Jabłonowie Pomorskim. Zakłada się przebudowę linii kolejowej nr 208 na odcinku Laskowice Pomorskie – Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie w celu zapewnienia dogodnej dostępności z Grudziądz do obydwu tych węzłów, a także Jabłonowo Pomorskie – Brodnica, dla zapewnienia dostępności Brodnicy w transporcie międzyregionalnym za pośrednictwem węzła w Jabłonowie Pomorskim. Planuje się także podjęcie działań mających na celu uruchomienie niektórych linii kolejowych, które obecnie są wyłączone z użytkowania i dotyczy to głównie tras poprawiających dostępność miejscowości: Kcyni, Sępólna Krajeńskiego, Więcborka, Mroczy oraz Janowca Wielkopolskiego. Reaktywacja tych linii kolejowych uwarunkowana jest przede wszystkim względami ekonomicznymi, społecznymi oraz rozwojem regionalnego systemu transportu publicznego. Planuje się także budowę platform przeładunkowych w Inowrocławiu i Laskowicach Pomorskich, umożliwiając rozwój infrastruktury logistycznej oraz zapewniając lepszą obsługę gospodarczą regionu.

Przewiduje się przeprowadzenie następujących inwestycji:

- a) zapewnienie technicznej możliwości realizacji połączeń pasażerskich z prędkością co najmniej 160 km/h na liniach kolejowych nr: 18, 131, 353 i co najmniej 120 km/h na linii nr 201,
- b) przebudowę linii kolejowej nr 208 na odcinku Laskowice Pomorskie – Jabłonowo Pomorskie (I etap) oraz Jabłonowo Pomorskie – Brodnica (II etap),
- c) modernizację i przywrócenie ruchu na linii nr 356 (odcinek Bydgoszcz – Szubin) oraz rozpoczęcie prac studialnych dotyczących realizacji linii kolejowej w relacji Szubin – Żnin,
- d) przebudowę linii kolejowej nr 27 na odcinku Toruń – Skępe,
- e) budowę linii kolejowej relacji Trzciniec – Solec Kujawski (poprawa dostępności Bydgoskiego Portu Lotniczego),
- f) realizację przedsięwzięć prowadzących do zwiększenia prędkości podróży na linii 207,
- g) rewitalizację oraz podjęcie starań na rzecz przywrócenia połączenia na linii kolejowej nr 356 na odcinku Kcynia – Gołańcz.

Za realizację powyższych inwestycji odpowiedzialne będą organy administracji rządowej wraz z ewentualną rolą samorządu województwa przy realizacji inwestycji opisanych w podpunktach b) ÷ f).

W Strategii przedstawiono także kierunki działań o znaczeniu kluczowym realizowane przez samorząd województwa:

- realizacja regionalnego systemu transportu publicznego (projekt „60/90”) zapewniającego spójność wewnętrzną województwa,
- przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej relacji Inowrocław – Żnin,

- rozpoczęcie prac studialnych dotyczących realizacji linii kolejowej relacji Koronowo – Maksymilianowo,
- wybudowanie kolejowej platformy przeładunkowej w miejscowościach: Inowrocław oraz Laskowice Pomorskie,
- przebudowanie kompleksu dworcowego we Włocławku (utworzenie węzła multimodalnego dla obsługi połączeń miasta i sąsiednich powiatów).

Obecnie zakończono pierwszy etap budowy szybkiej kolei metropolitarnej BiT-City. Wybudowany został bezkolizyjny przejazd kolejowy, a także dostosowano i wybudowano nowy układ drogowy w Solcu Kujawskim. Trwają prace budowy linii tramwajowej do dzielnicy Fordon w Bydgoszczy. W ramach tych prac przewidziano budowę węzła integracyjnego w obszarze stacji Bydgoszcz Wschód. Wyłoniono także w przetargu firmę, która dostarczy nowy tabor tramwajowy obsługujący szynowy sektor toruńskiego transportu publicznego. Trwają także prace koncepcyjne nad rozwojem projektu pod nazwą BiT City II (lub BiT City Plus) - rys. 3.4. Rozszerzenie oferty będzie obejmowało zintegrowanie linii kolejowych obejmujących swoim zasięgiem miasta Inowrocław, Grudziądz i Włocławek w takim zakresie, by trasy linii kolejowych docierały do Bydgoszczy lub Torunia. Koncepcja zakłada także renowację kompleksu dworcowego we Włocławku. Realizacja inwestycji kontynuującej dalszą integrację transportu kolejowego z lokalnym transportem publicznym uzależnia się w głównej mierze od istniejących potoków pasażerskich na liniach kolejowych wchodzących w skład koncepcji.

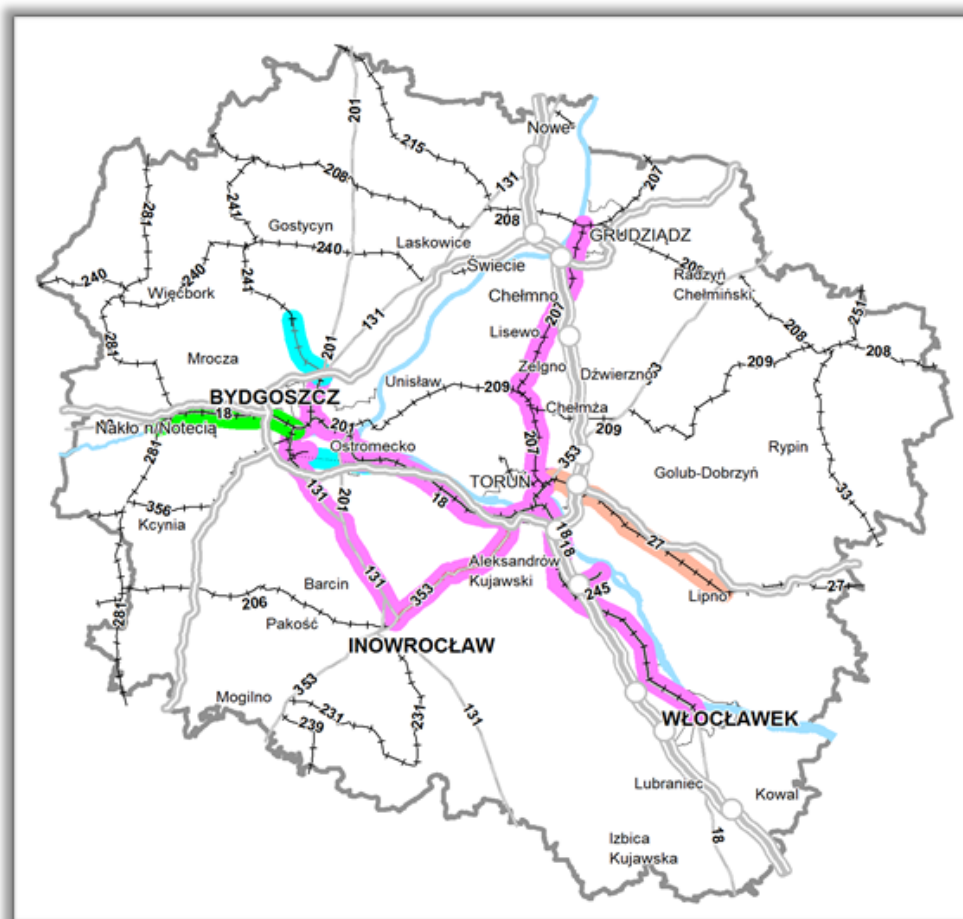
W przypadku zbyt niskiego zainteresowania pasażerów transportem kolejowym pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi w województwie zarzuci się planowany rozwój projektu. Jest on zamieszczony na liście przedsięwzięć w ramach Kontraktu Terytorialnego województwa kujawsko-pomorskiego w dziale „Wsparcie miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie” (jako zadanie „Inne”).

Według zapisów Strategii Rozwoju Województwa, przewiduje się także wybudowanie nowych platform przeładunkowych zintegrowanych z transportem kolejowym. Proponowanymi lokalizacjami są miejscowości: Inowrocław i Laskowice Pomorskie. Schematyczne ujęcie lokalizacji platform multimodalnych na tle rozwiniętej sieci drogowej wraz z zaznaczonymi obszarami strefami ekonomicznymi i parkami przemysłowo-technologicznymi na terenie województwa kujawsko-pomorskiego przedstawiono na rys. 3.5.

Kontrakt Terytorialny Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Lista przedsięwzięć w zakresie infrastruktury transportu drogowego, jaka znajduje się w tym dokumencie, jest następująca:

- przedsięwzięcia podstawowe:
 - prace na linii kolejowej C-E 65 odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo,
 - prace na linii kolejowej C-E 65 odc. Bydgoszcz – Tczew,
 - prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I,
 - prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II - wraz z elektryfikacją,
 - prace na linii kolejowej nr 18 Kutno - Toruń Główny,
- przedsięwzięcia rezerwowe/warunkowe:

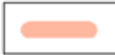
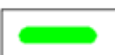
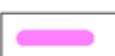


A. PAKIET DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA

A.3. Linie kolejowe

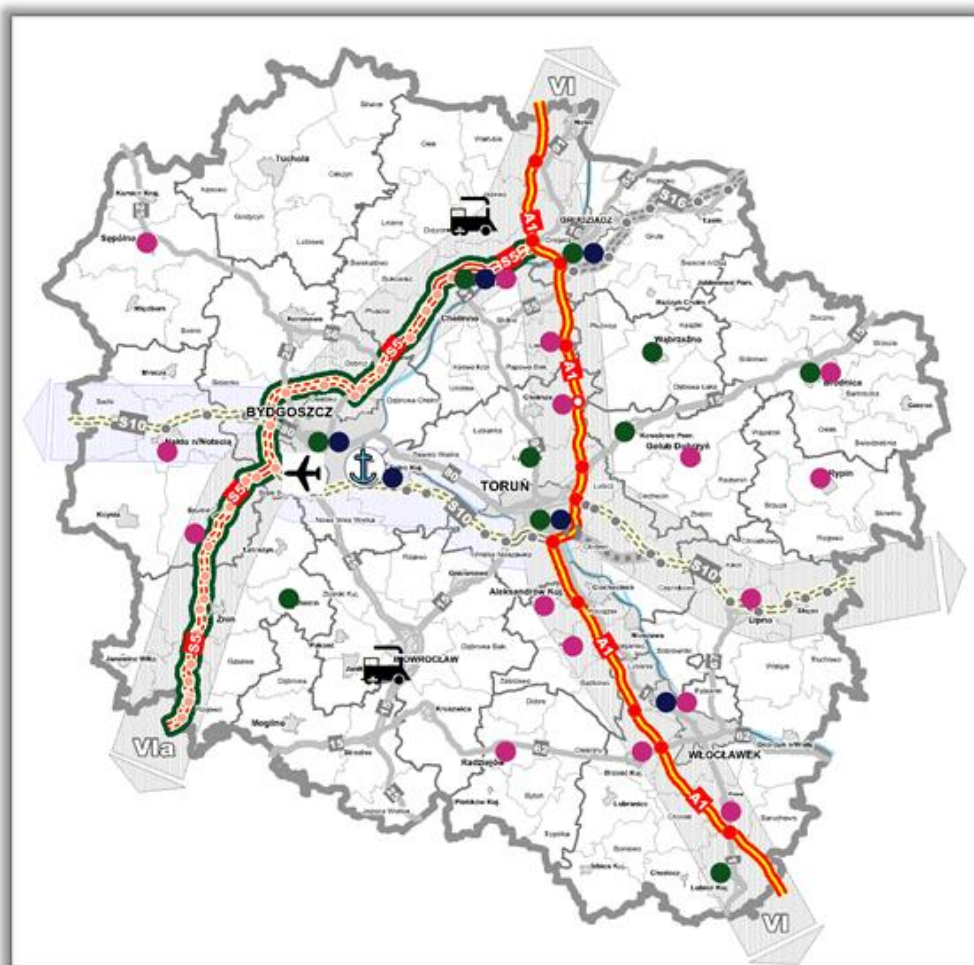
A.3.1. Bit-City II

Oznaczenia:

-  A.3.1. Modernizacja linii kolejowej nr 27
-  A.3.1. Budowa linii kolejowej Maksymilianowo – Koronowo, Budowa linii kolejowej Solec Kujawski – Trzciniec
-  A.3.1. Rewitalizacja linii Kolejowej nr 18 Kutno-Piła Główna na odcinku Bydgoszcz Główna - Nakło nad Notecią
-  A.3.1. Linie kolejowe prowadzące do głównych miast w regionie
-  A.3.1. Modernizacja linii kolejowej 353 na terenie Torunia

Rys. 3.4. Przedsięwzięcia transportowe – linie kolejowe BiT-City II

(źródło: Prezentacja multimedialna Komisji Sejmikowej z dn. 17.09.2013 r., Departament Planowania Regionalnego)



A. PAKIET DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA

A.5. Transport multimodalny

Oznaczenia:

-  A.5.1. Platforma multimodalna
-  A.5.1. Kolejowa platforma przeładunkowa
-  A.5.1. Airport City
-  Istniejące strefy ekonomiczne
-  Istniejące parki przemysłowe i technologiczne
-  Tereny inwestycyjne - propozycje powiatów

Rys. 3.5. Przedsięwzięcia transportowe – transport multimodalny
(źródło: Prezentacja multimedialna Komisji Sejmikowej z dn. 17.09.2013 r., Departament Planowania Regionalnego)

- prace na liniach kolejowych nr 18, 203 odc. Bydgoszcz Główna - Piła Główna - Krzyż, etap I, prace na odcinku Bydgoszcz Główna - Piła Główna,
- rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Laskowice Pomorskie oraz Grudziądz - Jabłonowo Pomorskie,
- rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni - Chełmża oraz Grudziądz - granica województwa,
- modernizacja linii kolejowej nr 27 Nasielsk - Toruń Wschodni: granica województwa - Toruń Wschodni, a na odcinku Lipno - Toruń Wschodni wraz z elektryfikacją.

Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej 2014-2020

Plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej województwa kujawsko-pomorskiego przewiduje inwestycje infrastrukturalne, które uzależnione są od następujących kryteriów ich wyboru: położenia (względem sieci TEN-T), ruchu (liczba kursów w ciągu doby) oraz kontynuacji sieci (eliminacja tzw. „wąskich gardeł”, przedłużenie odcinka). Na tej podstawie ustawiono pod względem priorytetu wykonania następujące inwestycje kolejowe:

- zadania priorytetowe:
 - rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Chełmża – Toruń Wschodni wraz z uzupełnieniem o rewitalizację odcinka Grudziądz – granica województwa;
 - rewitalizacja linii kolejowej nr 208 Działdowo – Chojnice, podzielona na dwa etapy: Jabłonowo – Grudziądz oraz Grudziądz – Laskowice Pomorskie.
- zadania uzupełniające:
 - rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Brodnica – Jabłonowo Pomorskie oraz Wierzchucin – Tuchola;
 - rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna na odcinku Gołańcz – Kcynia.

Wspomniane wyżej zadania inwestycyjne mają na celu zarówno skrócenie czasu podróży pasażerom transportu kolejowego jak i skrócenie czasu kolejowego transportu towarów. Mają także zapewnić lepszą obsługę pasażerską zwiększając na tych odcinkach rolę transportu kolejowego oraz poprawić bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Nadmienić należy, że w efekcie konsultacji społecznych tego dokumentu, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym, uwzględniono w wykazie inwestycji uzupełniających postulat o rewitalizacji linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia – Nakło nad Notecią (kierując się zapewnieniem lepszego dojazdu mieszkańców Bydgoszczy do zachodniej granicy województwa kujawsko-pomorskiego).

Ponadto inwestycjom na liniach kolejowych towarzyszyć będą również inwestycje z zakresu infrastruktury punktowej, tj. punkty odprawy pasażerskiej. Wybór konkretnych lokalizacji i rozwiązań będzie uzależniony od zgłaszanych (w procedurze konkursowej) wniosków. Docelowo w roku 2020 przewiduje się:

- modernizację 14 punktów kolejowej odprawy pasażerskiej,
- modernizację lub budowę 14 parkingów przy punktach odprawy pasażerskiej,
- modernizację lub budowę 14 wiat rowerowych przy punktach odprawy pasażerskiej.

4. ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU LOTNICZEGO

4.1. ZAKŁADANE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU LOTNICZEGO W KRAJU

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Kierunki działań w transporcie lotniczym realizowane będą poprzez zrównoważony rozwój rynku pasażerskiego oraz cargo, przy jednoczesnym zapewnieniu możliwie najwyższego standardu bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska. W tym celu wymienia się pięć istotnych kierunków interwencji zwiększających rolę transportu lotniczego, a mianowicie:

- zwiększenie przepustowości infrastruktury istniejących portów lotniczych na poziomie zapewniającym efektywne świadczenie usług przez poszczególnych uczestników rynku lotniczego,
- zapewnienie warunków do efektywnego rozwoju lotnictwa w regionalnych portach lotniczych, w szczególności w Polsce Wschodniej i Północno-Zachodniej,
- zwiększenie udziału transportu lotniczego w transporcie intermodalnym.
- zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej poprzez wdrożenie inicjatyw związanych z Jednolitą Europejską Przestrzenią Powietrzną (ang. Single European Sky),
- zapewnienie zrównoważonego dla środowiska rozwoju polskiego rynku lotniczego.

Zwiększenie przepustowości portów lotniczych wyszczególnia się jako przedsięwzięcie priorytetowe. Przewiduje się, że przepustowość większości z nich wyczerpie się w ciągu najbliższych 5 lat. Zakłada się, że poprawę warunków przepustowości uzyska się rozbudowując strefy „airside” oraz „landside” osiągając w 2030 roku łączną przepustowość na poziomie około 85 mln pasażerów rocznie. Uzupełnieniem będzie wdrażanie nowych technologii z zakresu poprawy nawigacji w trudnych warunkach pogodowych. Wprowadzane będą inicjatywy CDM (podejmowanie decyzji przez poszczególnych uczestników łańcucha usługi lotniczej) oraz SESAR (technologiczny komponent Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej) w portach lotniczych zlokalizowanych w: Warszawie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu i Poznaniu. Efektywny rozwój lotnictwa w regionalnych portach lotniczych polegać będzie na rozbudowie dróg i linii kolejowych umożliwiających zwiększenie dostępności do portów lotniczych. Zaznacza się jednak, by wielkość budowanej infrastruktury dostosowana była do potencjału ruchotwórczego lotnisk. Rolą regionalnych portów lotniczych powinna być obsługa ruchu biznesowego oraz statków powietrznych lotnictwa państwowego i ratownictwa medycznego.

Przewiduje się także zwiększenie udziału lotnictwa w transporcie intermodalnym. Wymagać to będzie włączenia portów lotniczych w unijną sieć transportu intermodalnego. Zwiększy to efektywność ich funkcjonowania oraz przyczyni się do wzrostu konkurencyjności poprzez wykorzystanie przepustowości transportu lotniczego oraz kolejowego. Wymaganiem działaniem będzie zapewnienie dogodnego dojazdu do sieci dróg szybkiego ruchu oraz lokalne połączenie kolejowe z ośrodkiem miejskim dla portów lotniczych należących do sieci TEN-T. Zaznacza się, że porty lotnicze zlokalizowane w Rzeszowie, Szczecinie, Bydgoszczy, Łodzi i

Zielonej Górze powinny uwzględniać potencjał ruchu lotniczego oraz powinna być przeprowadzona analiza kosztów i korzyści takiej inwestycji. Wszystkie porty lotnicze o znaczeniu międzynarodowym powinny być technicznie zintegrowane z dworcami kolejowymi.

Niezbędnym będzie także zapewnienie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES), a prowadzonymi działaniami z tego zakresu będzie:

- 3-krotne zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej,
- osiągnięcie najwyższego możliwie poziomu bezpieczeństwa,
- ograniczenie o 10% negatywnego wpływu na środowisko,
- obniżenie o 50% jednostkowego kosztu zarządzania ruchem lotniczym.

Istotnym przedsięwzięciem będzie także utworzenie Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Litwą i Polską (Baltic FAB).

Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych (PRSL)

Opracowanie PRSL jest pierwszym strategicznym dokumentem, w którym określono cele i kierunki rozwoju polskiej infrastruktury lotniczej na najbliższe lata. Zamieszczono w nim również działania, jakie należy podjąć do osiągnięcia tych celów. Określone przy tym zostały także podmioty odpowiedzialne za ich realizację oraz przewidywane źródła finansowania.

Celem dokumentu nie jest wskazanie konkretnych lokalizacji przewidzianych do budowy nowych lotnisk, lecz określenie ogólnych reguł zasadności ich budowy i lokalizacji. Na podstawie prognoz określone zostały potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury sieci lotnisk, będących częścią sieci TEN-T oraz w zakresie rozwoju infrastruktury nawigacyjnej do roku 2020.

Wyszczególnione w PRSL działania w zakresie rozwoju infrastruktury lotniskowej są następujące:

- rozwój portu lotniczego im. F. Chopina w Warszawie oraz warszawskiego węzła lotnisk,
- przygotowanie do budowy nowego lotniska centralnego dla Polski,
- włączenie do sieci TEN-T portów lotniczych spełniających warunki Decyzji Nr 1692/96/WE,
- tworzenie systemu lotnisk regionalnych i lokalnych:
 - zgodnie z planami generalnymi lotnisk regionalnych, na podstawie dynamiki wzrostu popytu na świadczone usługi,
 - na podstawie zainteresowania wykorzystaniem lotnisk lokalnych (sportowych, usługowych lub byłych wojskowych) przez władze lokalne opracowywane powinny być koncepcje technicznej ich rozbudowy z określeniem celów, jakim mają służyć oraz formuły pozyskiwania kapitału i partnerów niezbędnych do realizacji planowanych przedsięwzięć,
 - wsparcie dla wykorzystania lotnisk niekomunikacyjnych (tj. wojskowych, poradzieckich, sportowo-usługowych i fabrycznych) do adaptacji dla potrzeb lotnictwa cywilnego (wsparcie uzależnione będzie od zainteresowania władz samorządowych lub prywatnych inwestorów),
- likwidacja izolacji regionów niedysponujących infrastrukturą lotniskową (regiony: warmińsko-mazurski, podlaski, lubelski):

- budowa lotnisk regionalnych i lokalnych pod warunkiem utworzenia biznesplanu zawierającego analizę opłacalności przedsięwzięcia, plan generalny lotniska (zatwierdzony przez Ministra ds. Transportu) oraz określenie potencjału popytu na usługi lotnicze (w obszarze ciążenia planowanego lotniska),
- poprawa regionalnej i lokalnej dostępności portów lotniczych:
 - podejmowanie działań inwestycyjnych okołolotniskowych przez władze samorządowe i zarządzających lotniskami (budowa połączeń drogowych i kolejowych, parkingów, doprowadzenie komunikacji publicznej) – w celu skrócenia czasu dojazdu i zwiększenia obszarów ich ciążenia,
 - włączenie lotnisk w intermodalną sieć transportową,
- doskonalenie modelu zarządzania infrastrukturą lotniskową:
 - pożądany jest wzrost zaangażowania władz samorządowych w finansowanie i zarządzanie infrastrukturą lotniskową, co wsparte będzie poprzez utworzenie odpowiednich regulacji prawnych,
 - położone w bezpośredniej bliskości (przy granicy) lotniska tereny należy przeznaczać na inwestycje związane ściśle z lotnictwem: bazy techniczne i zaplecze obsługi samolotów, magazyny i centra logistyczne, parkingi, hotele, centra biznesowe i konferencyjne,
- efektywne wykorzystanie nowych źródeł finansowania rozwoju transportu lotniczego (absorpcja funduszy unijnych),
- doskonalenie lotniczych przejść granicznych do wymogów Konwencji Wykonawczej z Schengen (dostosowanie warunków odprawy pasażerskiej i bagażowej),
- utworzenie warunków formalno-prawnych niezbędnych do realizacji polityki państwa w sektorze lotnictwa cywilnego:
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu lotniczego na środowisko:
 - ustalenie stref ochronnych wokół lotnisk,
 - stosowanie ograniczeń w zagospodarowaniu przestrzennym i korzystaniu z terenów w strefach o różnych poziomach uciążliwości hałasu (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin),
 - na etapie tworzenia planów rozwojowych i operacyjnych lotnisk powinny być respektowane przepisy dotyczące monitoringu hałasu na lotniskach oraz oceny oddziaływania na środowisko, uwzględnienie możliwości zakazu dokonywania operacji lotniczych w porze nocnej,
 - wdrażanie sankcji ekonomicznych wobec przewoźników wykorzystujących głośne samoloty,
 - prowadzenie działalności informacyjnej o przedsięwzięciach proekologicznych, realizowanych przez lotnisko.

W zakresie rozwoju lotniczych urządzeń nawigacyjnych komplementarny plan działań (w odniesieniu do zastosowań i infrastruktury) przedstawiono na rys. 4.1÷4.3.

ZASTOSOWANIA	2007 do 2010	2011 do 2013	2014 do 2020
Konwencjonalne SID / STAR	VOR/DME, DME/DME, NDB		
B-RNAV (En-Route)	GPS or GPS/SBAS or DME/DME or VOR/DME		
P-RNAV SID / STAR	Zast. w głównych TMA	DME/DME GPS (+ Galileo)	
P-RNAV (En-Route)		DME/DME GPS (+ Galileo)	
RNP-RNAV SID / STAR		GPS (+ Galileo)	
RNP-RNAV (4D) (En-Route)		GPS (+ Galileo), ADS-B	
NPA - Konwencjonalne	VOR/DME/NDB		
NPA - P-RNAV i RNP-RNAV	GPS or GPS/SBAS or DME/DME		
APV - RNAV Baro-V-NAV & RNP-RNAV Baro VNAV		GPS (+ Galileo) lub GPS/SBAS	
APV I/II		GPS / SBAS (EGNOS)	
CAT I/II/III - ILS	ILS (Kategoria w zależności od ruchu lotniczego i specyfiki lotniska/pogody)		
CAT I/II/III - MLS		MLS (szczególne przypadki)	
CAT I - GPS/SBAS (EGNOS) + Galileo			SBAS + GPS/GALILEO
CAT II / III - GBAS (GPS + Galileo)			GBAS
INFRASTRUKTURA	2007 do 2010	2011 do 2013	2014 do 2020
NDB	NDB		
VOR	VOR		
DME		DME	
ILS		ILS	
GPS/GLONASS		GPS/GLONASS	
GPS/SBAS (EGNOS)		EGNOS	
GALILEO		GALILEO	
GPS/GBAS+Galileo (kat I - 2010, CAT II/III - 2014)			GBAS
MLS (Uzasadnione operacyjnie i ekonomicznie)		MLS	

Rys. 4.1. Plan wdrożenia infrastruktury nawigacyjnej
(źródło: Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Nawigacyjnych)

ZASTOSOWANIA	2007 do 2010	2011 do 2013	2014 do 2020
Łączność głosowa a-g	VHF: ACC / APP / TWR, FIS UHF: OAT		
Łączność głosowa g-g	MFC-R2, ATS-OSIG	Docelowo VoIP / OSIG	
Łącza danych a-g		Początkowo VDL-2, następnie VDL-3/4. Docelowo zintegrowana sieć a-g (np. Link-16)	
Łącza danych g-g	Kanały n x 64k, MUX, łącza 2w / 4w	Docelowo sieć IP - integracja głosu i danych	
AFTN/AMHS	AFTN / CIDIN	Docelowo AMHS w oparciu o sieć TCP/IP	
INFRASTRUKTURA	2007 do 2010	2011 do 2013	2014 do 2020
Radiostrój 25 kHz	Docelowo tylko TWR / AFIS oraz UHF		
Radiostrój 8,33 kHz	Docelowo ACC/APP/TWR, początkowo sektory ACC		
Łącza telekomunikacyjne analogowe	Łącza 2w/4w, modem		
Łącza telekomunikacyjne cyfrowe 64k / ISDN	Wymiana danych SUR, RDP/FDP. Docelowo wszystkie służby ATM		
Sieć telekomunikacyjna n x E1	Początkowo międzygminowe, g-g głos i dane. Docelowo jednolita sieć dla ATM, AFIS.		
VDL-2	Początkowo ACC oraz TWR (delivery).		
VDL-3		Docelowo a-g głos i dane (jeśli technologia zostanie wdrożona)	
VDL-4		Docelowo a-g dane (ADS-A, ADS-B, ADS-C)	
Mode S (Ext.Sq.)		Początkowo dozorowanie. Docelowo ADS-B	

Rys. 4.2. Plan wdrożenia infrastruktury łączności
(źródło: Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Nawigacyjnych)

ZASTOSOWANIA	2007 do 2010	2011 do 2013	2014 do 2020
Radarowa kontrola ACC	ACC (PSR / MSSR) docelowo wsparcie ADS-B		
Radarowa kontrola APP	APP (PSR / MSSR) docelowo ADS-B, multilateration		
Radarowa kontrola TWR	Ograniczone zastosowanie	Wspomaganie pracy TWR - "podgląd SUR"	
Radarowa kontrola GND	A-SMGCS	A-SMGCS II	
Podgląd radarowy sytuacji APP		APP (PSR / MSSR), dane z systemu ACC	
Podgląd radarowy sytuacji TWR		TWR (PSR / MSSR), dane z systemu ACC	
FIS	PSR/MSSR, VDL-2, inne źródła		
AFIS	Podgląd PSR/MSSR		
Podgląd radarowy sytuacji AFIS		TWR (PSR / MSSR), dane z systemu ACC / APP	
		TWR (PSR / MSSR), dane z systemu ACC / APP	
INFRASTRUKTURA	2007 do 2010	2011 do 2013	2014 do 2020
MSSR	ACC/APP/TWR		
MSSR + Mode S	ACC/APP/TWR		
PSR		ACC/APP/TWR	
GMR	APP/TWR		
A-SMGCS		TWR/GND	
ADS-B		ACC/APP/TWR	
ADS-A			ACC/APP/TWR

Rys. 4.3. Plan wdrożenia infrastruktury dozorowania
(źródło: Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Nawigacyjnych)

4.2. ZAKŁADANE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU LOTNICZEGO W WOJEWÓDZTWIE KUJAWSKO-POMORSKIM

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (projekt)

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko – Pomorskiego Przewiduje się rozbudowę Bydgoskiego Portu Lotniczego poprzez realizację inwestycji pn.: „Zintegrowany projekt inwestycyjny rozwoju funkcji usługowych portu lotniczego w Bydgoszczy w ramach węzła komunikacyjnego aglomeracji bydgosko-toruńskiej”. Zgodnie z założeniami KPZK 2030 lotnisko w Bydgoszczy stanowi element uzupełniającej sieci lotnisk krajowych.

Planowana jest także rozbudowa lotnisk usługowo-sportowych w Bydgoszczy, Toruniu, Włocławku (Kruszyn), Grudziądzu (Lisie Kąty) i Inowrocławiu. Zakres inwestycyjny będzie obejmować budowę lub przebudowę pasów startowych, wybudowanie nowych lądowisk dla helikopterów oraz rozbudowę infrastruktury w nowe urządzenia nawigacyjne.

Świadczenie usług „cargo” przez lotnisko w Bydgoszczy wraz z dostępem do autostrady A1 w Toruniu utworzy podstawy do budowy platformy multimodalnej, co pozwoli na rozwój działalności logistycznej w regionie.

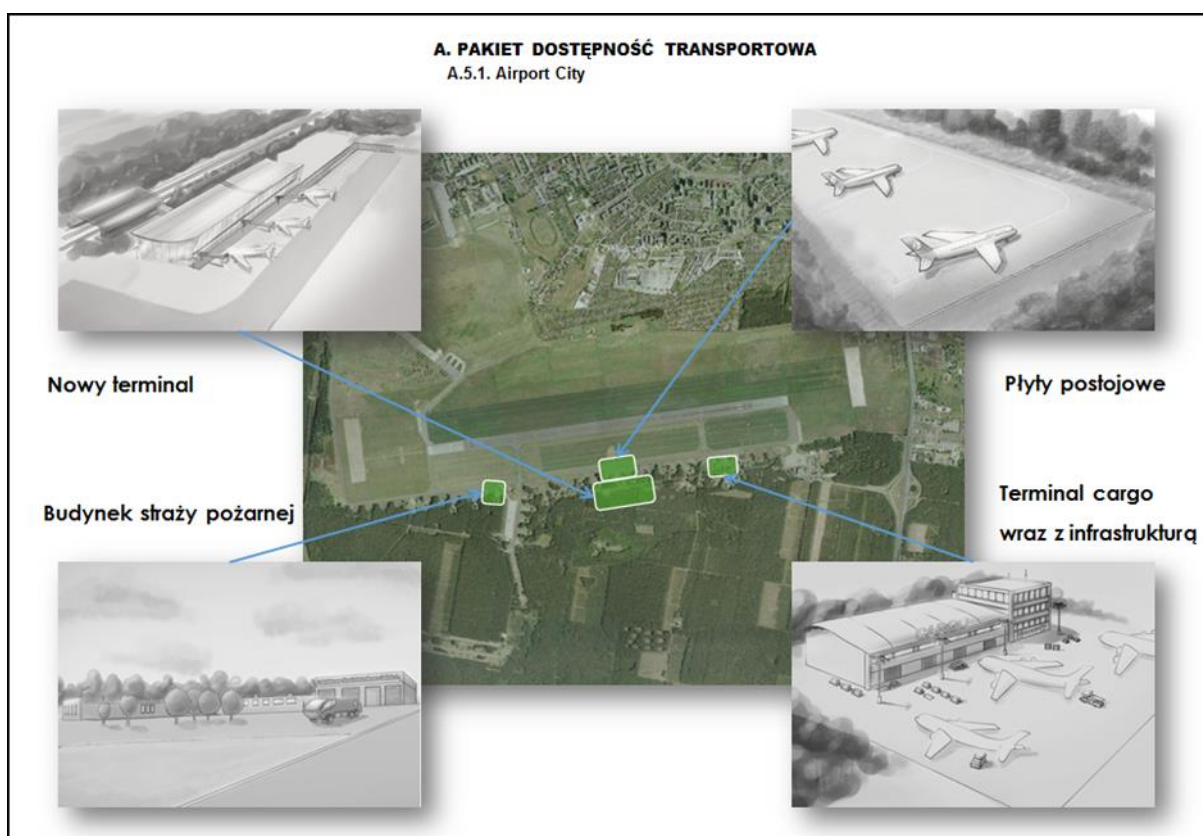
Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020. Plan modernizacji 2020+

Strategia, z zakresu transportu lotniczego, przewiduje podjęcie działań na rzecz rozwoju Portu Lotniczego w Bydgoszczy poprzez (rys. 4.4):

- budowę nowego terminalu pasażerskiego, nowej płyty postojowej, terminalu cargo, wydłużenie drogi startowej oraz kompleksową rozbudowę i przebudowę infrastruktury towarzyszącej, niezbędnej dla zapewnienia bezpieczeństwa, poprawy zdolności obsługi samolotów, zwiększenia zdolności obsługi pasażerów i ich komfortu,
- przebudowę sieci kolejowej połączonej z realizacją linii z Trzcińca do Solca Kujawskiego mającej poprawić dostępność portu w międzyregionalnej komunikacji kolejowej,
- rozbudowę siatki połączeń – w tym zwłaszcza zapewnienie regularnych połączeń z co najmniej dwoma dużymi portami przesiadkowymi (tzw. hubami).

Zakłada się realizację tych działań do roku 2020.

Przewiduje się budowę połączenia linii kolejowej z linią z Trzcińca do Solca Kujawskiego. Plany obejmują też rozwój małych lotnisk ukierunkowując ich charakter na biznesowy i turystyczny. Dotyczy to lotnisk w Toruniu, Włocławku-Kruszynie, Grudziądzu-Lisich Kątach oraz Inowrocławiu. Wspierane będą także inicjatywy na rzecz rozwoju małych lotnisk i będą to działania ciągłe.



Rys. 4.4. Rozbudowa Bydgoskiego Portu Lotniczego
(źródło: Prezentacja multimedialna Komisji Sejmikowej z dn. 17.09.2013 r.,
Departament Planowania Regionalnego)

Studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego

W opracowaniu „Studium transportowe województwa kujawsko-pomorskiego” (wykonanym przez Katedrę Budownictwa Drogowego Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy) przedstawiono prognozowany popyt na lotniczy ruch pasażerski dla Portu Lotniczego w Bydgoszczy na lata 2015 – 2050. Prognozę tę sporządzono na podstawie dynamiki przyrostu liczby pasażerów w poszczególnych latach prognozy opracowanej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Prognozę popytu na lotniczy ruch pasażerski na lotnisku w Bydgoszczy przedstawiono w tabl. 4.1.

Tabl. 4.1.

Prognoza popytu na lotniczy ruch pasażerski na lotnisku w Bydgoszczy – lata 2015-2025			
Lata	Liczba pasażerów w ciągu roku	Dzienna liczba pasażerów	Dzienna liczba pasażerów i osób im towarzyszących
2015	361 330	990	2 475
2016	384 455	1 053	2 633
2017	408 291	1 119	2 797
2018	432 789	1 186	2 964

2019	457 890	1 254	3 136
2020	483 532	1 325	3 312
2021	509 643	1 396	3 491
2022	536 144	1 469	3 672
2023	562 952	1 542	3 856
2024	591 099	1 619	4 049
2025	618 290	1 694	4 235
2050	1 079 499	2 958	7 394

Z przedstawionych w tabl. 4.1. danych wynika, że liczba pasażerów w ruchu lotniczym w roku 2025 będzie wynosić prawie 620 tys., a więc nastąpi ich wzrost o ponad 70% w stosunku do roku 2015. Natomiast średnią w ciągu doby liczbę pasażerów w roku 2050 można szacować na poziomie 3 000, a dzienną liczbę pasażerów i osób im towarzyszących szacuje się na ~7 500 osób. Należy zaznaczyć, że na ruch zmierzający do i z lotniska, oprócz pasażerów linii lotniczych, składa się ruch osób odprowadzających i przyjeżdżających po pasażerów oraz osób zatrudnionych w porcie lotniczym i w innych jednostkach obsługujących port lotniczy. Na podstawie własnych obserwacji przyjęto, że średnio każdemu pasażerowi towarzyszy 1,5 osoby.

Z powyższych danych wynika, że Bydgoski Port Lotniczy z roku na rok będzie stawał się coraz bardziej znaczącym punktem ruchotwórczym w mieście i z tego względu konieczne staje się zapewnienie dobrej jego obsługi zarówno transportem publicznym, jak i indywidualnym. Jednak eksperci z Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych IATA twierdzą, że nowe lotnisko, by mogło na siebie zarobić, musi obsłużyć przynajmniej 1 mln pasażerów rocznie i jest to praktycznie granica rentowności. Sześciu portom lotniczym w Polsce wciąż do tego daleko, w tym i portowi w Bydgoszczy, który w roku 2012 zanotował straty na poziomie 4,6 mln zł.

Prognozy ruchu lotniczego (wg Jan Burnewicz – 2011r.) zakładają, że wzrost liczby pasażerokilometrów w roku 2020, w stosunku do roku 2009, będzie wynosić 49,7% (wariant minimalny) i 61,1% (wariant maksymalny). Analogiczny wzrost liczby pasażerokilometrów w roku 2030 będzie wynosić 119,4% oraz 161,1%.

Dokumenty niższej rangi (Strategie rozwoju miast Bydgoszczy i Torunia oraz powiatów bydgoskiego i toruńskiego)

Wyzwania, jakie stawiane są Międzynarodowemu Protowi Lotniczemu w Bydgoszczy to przede wszystkim jego modernizacja oraz rozbudowa sieci połączeń lotniczych, zapewniających przede wszystkim bezpośredni kontakt z dużymi europejskimi portami lotniczymi, pełniącymi funkcję węzłów przesiadkowych zarówno w transporcie powietrznym, jak i lądowym. Innym z wskazywanych celów jest także połączenie tego portu lotniczego za pośrednictwem linii kolejowej, która miałaby poprawić jego dostępność mieszkańcom województwa kujawsko-pomorskiego. Przeprowadzone studia transportowe oraz analizy efektywności ekonomicznej tej inwestycji jednoznacznie jednak wykazały brak podstaw merytorycznych uzasadniających słuszność takiego rozwiązania.

Lotnisko Toruń jest natomiast elementem infrastruktury przewidywanym do jego rozbudowy. Ma ono pełnić funkcję obsługi nieregularnego ruchu pasażerskiego oraz funkcję

terminala cargo. Celem ma być zwiększenie dla biznesmenów i turystów dostępności transportowej ważnych ośrodków krajowych oraz skrócenie czasów podróży. Takie lotnisko ma pełnić funkcję uzupełniającą w stosunku do Portu Lotniczego w Bydgoszczy. Planowana modernizacja lotniska polegać ma przede wszystkim na poprawie stanu nawierzchni jego dróg startowych (nowy „dywanik” asfaltowy).

Natomiast przystosowanie lotniska w Toruniu, aby mógł się na nim odbywać regularny ruch pasażerski, jest - zdaniem autorów - nieuzasadnione. Wynika to głównie z bardzo bliskiego położenia Bydgoskiego Portu Lotniczego należącego już do sieci kompleksowej TEN-T, a także dużej jeszcze jego rezerwie przepustowości (~200 tys. pasażerów rocznie). Przebudowa toruńskiego lotniska wymagałaby także poniesienia znacznych kosztów, co wynika z niekorzystnego usytuowania względem zabudowy Torunia obydwu dróg startowych (tzw. strefy podejścia). Ponadto należy wziąć pod uwagę fakt dobrej dostępności transportowej Bydgoskiego Portu Lotniczego przez mieszkańców Torunia, realizowanej już za pomocą zarówno transportu indywidualnego po śladzie drogi krajowej nr 10 (w przyszłości dostępność ta będzie jeszcze bardziej atrakcyjna z powodu budowy drogi ekspresowej S10), jak i publicznego transportu zbiorowego (sprawne powiązanie systemu komunikacji miejskiej obu miast z kursującymi pociągami pasażerskimi w ramach BiT-City). Nie bez znaczenia jest również fakt, że już obecnie Urząd Marszałkowski znacząco wspomaga finansowo funkcjonowanie Bydgoskiego Portu Lotniczego, co wynika z tego, że jest największym jego udziałowcem (70,5%). Funkcjonowanie przy tym drugiego lotniska komunikacyjnego w Toruniu przy notowanym obecnie spadku popytu na usługi lotnicze z ekonomicznego punktu widzenia jest nierozsądne.

5. UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO

5.1. ZAKŁADANE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO W KRAJU

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Wizja rozwoju transportu wodnego śródlądowego nakreślona w Strategii rozwoju transportu do 2020 roku dotyczy głównie przewozu ładunków na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Zakłada się, że w dalszej perspektywie możliwe jest wykorzystanie dolnego odcinka Wisły w ramach transportu towarów z portów morskich.

W przypadku rozwoju transportu wodnego śródlądowego zakłada się realizację następujących kierunków interwencji:

- osiągnięcie i utrzymanie określonych w europejskiej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych warunków nawigacyjnych na drogach wodnych,
- poprawę warunków żeglugowych i nawigacyjnych oraz modernizacja infrastruktury na drogach wodnych o znaczeniu turystycznym,
- rozbudowę infrastruktury śródlądowych dróg wodnych wraz z poprawą ich parametrów eksploatacyjnych w ramach poprawy dostępu do portów morskich,
- stworzenie nowoczesnej infrastruktury śródlądowych dróg wodnych o stabilnych warunkach dla przewozów lokalnych i regionalnych,
- dostosowanie infrastruktury ustalonych polskich śródlądowych dróg wodnych lub ich odcinków do wymagań europejskiej sieci dróg wodnych;
- dążenie do stworzenia warunków sprzyjających korzystaniu z ekologicznych rodzajów transportu towarowego na odległości powyżej 300 km.

Pierwszy etap do roku 2020 obejmuje przede wszystkim dokończenie zaktualizowanego planu pn. „Program dla Odry 2006”. Zapadną także decyzje w sprawie budowy połączenia Dunaj – Odra – Łeba (DOL) spełniającego kryteria co najmniej IV klasy żeglowności oraz realizacji włączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiej sieci transportowej. Rozpocznie się też zagospodarowanie dolnej Wisły, co jest bardzo pilnym zadaniem ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa stopnia wodnego we Włocławku. W kolejnym etapie (do 2030 roku) podejmowane będą działania przystosowujące połączenie Odra – Wisła – Zalew Wiślany (E-70) do uzyskania co najmniej II klasy żeglowności.

W związku z niezadowalającą wydolnością obecnego modelu finansowania dróg wodnych i ich infrastruktury transportowej, przyszły model funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego będzie uwzględniać możliwość przekazywania (np. w formie umów) zainteresowanym samorządom terytorialnym i podmiotom gospodarczym w zarządzanie i eksploatację niektórych odcinków dróg. Model funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego docelowo ma obejmować dwa układy śródlądowych dróg wodnych:

- drogi, w odniesieniu do których zastosowanie ma zasada rozdzielności funkcji zarządzania i eksploatacji (system tradycyjny),
- drogi, w odniesieniu do których zastosowanie ma zasada połączenia funkcji zarządzania i eksploatacji.

Zakłada się przekazywanie w zarząd i eksploatację określonych śródlądowych dróg wodnych zainteresowanym jednostkom organizacyjnym lub podmiotom gospodarczym drogą stosownych umów. Wdrożenie tego rozwiązania wiąże się z potrzebą opracowania zasad i warunków, na podstawie których byłoby możliwe przekazywanie określonych odcinków dróg wodnych zainteresowanym samorządom i podmiotom w zarząd. Taki model funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przyczyni się do odciążenia finansowego budżetu państwa, a jednocześnie zwiększenia roli lokalnych dróg wodnych, zwłaszcza w przewozach turystyczno-wypoczynkowych oraz w obsłudze potrzeb przewozowych przedsiębiorstw zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie tych dróg.

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu

Wyszczególnione inwestycje z zakresu transportu wodnego śródlądowego w Dokumencie Implementacyjnym, bezpośrednio związane z obszarem objętym analizą niniejszego opracowania, są następujące:

- lista krajowych projektów wodnych śródlądowych (łącznie 25 projektów):
 - rewitalizacja Brdy skanalizowanej wraz z przebudową obiektów Bydgoskiego Węzła Wodnego (pozycja nr 17.),
 - modernizacja budowli hydrotechnicznych na Kanale Bydgoskim, na odcinku od km 14,8 do km 38,9 obejmująca śluzy: Okole, Czyżkówko, Prądy, Osowa Góra, Józefinki i Nakło Wschód oraz jaz Józefinki (pozycja nr 18.),
 - rewitalizacja szlaku żeglownego Kanału Bydgoskiego i Noteci dolnej skanalizowanej (od km 14,8 do ok. 176,2) do parametrów drogi wodnej II klasy (pozycja nr 19.),
 - modernizacja budowli hydrotechnicznych na drodze wodnej Noteci dolnej skanalizowanej od km 28,9 do km 176,2 (pozycja nr 20.).

Program Rozwoju Infrastruktury Transportu Wodnego Śródlądowego w Polsce

Charakteryzowany dokument jest opracowaniem przedstawiającym założenia wieloletniego programu przywracania parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych śródlądowych (pod nazwą „Program Rozwoju Dróg Wodnych”). Wskazuje się w nim, że dalsze zaniechania w pracach modernizacyjnych i rewitalizacyjnych szlaków wodnych spowodują pogorszenie lub nawet całkowitą degradację sieci dróg wodnych w Polsce. Modernizację i rozwój sieci dróg wodnych podzielono na dwa osobne etapy:

- a) w pierwszym z nich, do 2027 roku, przewiduje się stopniowe przywracanie parametrów dróg wodnych do takich, które zostały zapisane w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych; przewiduje się rewitalizację 2 034,90 km istniejących dróg wodnych, w tym w szczególności:
 - rzeka Odra od Kędzierzyna-Koźla do połączenia z morskimi wodami wewnętrznymi do minimum III klasy, a na odcinku, gdzie występuje V klasa techniczna – jej zachowanie,
 - połączenie Odra – Wisła: Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą – do minimum II klasy (z wyłączeniem wymogu odnoszącego się do długości śluz),

- rzeka Warta na odcinku od Poznania do połączenia z Notecią – do obecnej klasy technicznej Ib,
- rzeka Wisła na odcinku:
 - od Oświęcimia do Niepołomic – do IV klasy,
 - od Płocka do Nieszawy/Ciechocinka – do IV klasy (warunkiem jest wybudowanie stopnia wodnego przez prywatnego inwestora),
 - od okolic Nieszawy do Tczewa – do II klasy,
 - od Tczewa do Przegaliny – do III klasy (z możliwością przebudowy do klasy IV),

b) w drugim etapie, do roku 2047, przewiduje się podniesienie parametrów eksploatacyjnych na istniejącej sieci śródlądowych dróg wodnych oraz budowę nowych odcinków dróg wodnych zarówno w układzie krajowym, jak i międzynarodowym; propozycja dotyczy objęcie działaniem przebudowy najważniejszych szlaków wodnych do IV klasy technicznej (co dotyczy głównie śluz – ich wymiarów użytkowych, głębokości tranzytowych szlaków wodnych oraz odpowiedniego prześwitu pod mostami); zwraca się uwagę, że z uwagi na uwarunkowania hydrologiczne nie będzie możliwe uzyskanie na wszystkich odcinkach dróg wodnych śródlądowych w Polsce klas IV i V.

Realizacja Programu Rozwoju Dróg Wodnych przyniesie przede wszystkim korzyści społeczno-ekonomiczne, które powiązane są ściśle z podniesieniem konkurencyjności przedsiębiorstw poprzez ofertę przewozową transportu wodnego, spójności systemu transportowego kraju, bezpieczeństwa powodziowego oraz poprawą walorów estetycznych i jakości życia mieszkańców w miastach i rejonach nadrzecznych (w tym korzystne uwarunkowania oddziaływania transportu na środowisko).

Skutki realizacji tego Programu będą oddziaływały na gospodarkę i społeczność przede wszystkim rejonów zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wodnych. Przewiduje się, że dotyczyć to będzie terenów dorzecza Odry (Odra, Warta i Noteć), Dolnej Wisły (Dolna Wisła, Brda, Nogat, Szkarpa) i Górnej Wisły na odcinku od Oświęcimia do Niepołomic/Podwala. Oddziaływanie to będzie miało zakres zarówno krajowy, jak i zagraniczny, co warunkuje przebieg międzynarodowych dróg wodnych:

- w dorzeczu Odry: porty Szczecin-Świnoujście (w kierunku Niemiec),
- w dorzeczu Wisły: porty Gdańsk i Elbląg (w kierunku Rosji).

Nadmienić jednak należy, że prognozowany popyt na usługi tego sektora transportu jest niekorzystny – znikomy. Obecne prognozy, bazujące na stanie istniejącym sieci dróg wodnych w Polsce oraz na rodzaju przewozów, opierają się głównie na zasadzie kontynuacji trendu, w którym brak jest wskazanego punktu przełomowego odwracającego w sposób wyraźny jego tendencję. Zwraca się jednak uwagę, że to właśnie stan techniczny dróg wodnych ma zasadniczy wpływ na wielkość popytu w przewozach (co dotyczy również innych gałęzi transportu). W Programie zapisano zatem, że przewidywana poprawa stanu jakościowego szlaków wodnych powinna mieć swoje przełożenie na wzrost popytu na usługi świadczone śródlądowym transportem wodnym, w szczególności ładunków wielkogabarytowych oraz kontenerów. Stąd też, w sporządzonej w omawianym dokumencie prognozie, przewiduje się wzrost pracy przewozowej wykonywanej w towarowym transporcie wodnym. Zaznaczono jednak, że tempo rozwoju tego sektora podlega dyskusji. Największe nadzieje pokłada się w obranej przez Unię Europejską politykę transportu ekologicznego, do których żegluga

śródlądowa należy. Oczekuje się zatem, że przedsiębiorstwa żeglugowe dostosują się do polepszonych warunków nawigacyjnych uprawiania żeglugi, co przyczyni się do skorzystania przez gestorów ładunków z tańszego i konkurencyjnego środka transportu wykonującego pracę w systemie dróg wodnych.

Prognoza zapisana w tym dokumencie przewiduje wzrost przewiezionych ładunków w Polsce o ponad:

- 17,2 mln t – w wariancie maksymalnym (rozwojowym),
- 13,6 mln t – w wariancie optymistycznym (stabilizacyjnym),
- 11,4 mln t – w wariancie minimalnym (wariant bardzo niskiego wzrostu PKB w Polsce oraz likwidacji najważniejszych „wąskich gardeł”).

Ponadto, rozwój sieci dróg wodnych tworzy również warunki ekspansji turystyki wodnej. Obecnie w realizacji lub już zakończone są m.in. takie projekty, jak:

- program Pętli Żuławskiej,
- turystycznej drogi wodnej E-70,
- Królewskiej Drogi Wodnej Stefana Batorego.

Zaznacza się wyraźnie, że programy te funkcjonować będą mogły jedynie przy zachowaniu odpowiedniego stanu technicznego i parametrów sieci dróg wodnych.

Przewidywany zakres prac, obejmujący odcinek drogi wodnej Odra-Wisła w ramach omawianego Programu Budowy Dróg Wodnych jest następujący:

1) Droga Wodna Dolnej Wisły od Płocka do ujścia do morza (przewidywane nakłady od 2012 r. – 2 929 mln zł):

- odcinek Płock-Włocławek-Zbiornik Włocławki – brak konieczności wykonywania zadań inwestycyjnych,
- odcinek Włocławek-rejon Nieszawy – budowa śluz, awanportów zgodnie z wymaganiami IV klasy technicznej śródlądowych dróg wodnych,
- odcinek rejon Nieszawa-ujście Wisły (w tym odcinek E-70 od Fordonu w Bydgoszczy do ujścia – dwie metody:
 - naprawa regulująca do III klasy technicznej, zapewniająca gwarancję żeglowności na okres 90-120 dni w roku,
 - stabilizacja zwierciadła wodny do IV klasy technicznej, zapewniająca gwarancję żeglowności na okres 270-330 dni w roku.

2) Droga Wodna Wisła-Odra (przewidywane nakłady od 2012 r. – 880 mln zł):

- Brda, na odcinku 0,0 – 14,4 km: konieczność wykonania przęsła zwodzonego w punkcie ograniczającym żeglowność – most kolejowy na trasie Bydgoszcz-Toruń (prześwit poniżej 3 m),
- Kanał Bydgoski, na odcinku 14,4 – 38,9 km,
- Noteć dolna, na odcinku 38,9 – 176,2 km,
- Noteć dolna swobodnie płynąca, na odcinku 176,2 – 226,1 km,
- Warta, na odcinku 0 – 68,2 km (ujście Noteci w Santoku): pilna potrzeba remontu mostów na głowach śluz (brak konieczności przebudowy tych mostów).

Program przewiduje następujące przedsięwzięcia i zadania:

- remonty modernizacyjne śluz i jazów (21 szt.), budowa nowej ślizzy w Krostkowie wraz z automatyką napędów,
- budowa kierownic przy wejściach i wyjściach ze śluz (42 szt.),

- przystosowanie oznakowania drogi wodnej,
- przywrócenie przekroju poprzecznego koryta drogi wodnej (zarówno pogłębienie, jak i poszerzenie koryta do wymaganych parametrów),
- likwidacja łuków o promieniach poniżej 300 m,
- zastąpienie zniszczonej istniejącej zabudowy brzegowej oraz budowli regulacyjnych, umocnienie odcinków po robotach związanych z likwidacją i poszerzeniem koryta,
- pogłębienie odcinka Górnej Skanalizowanej Noteci na odcinku Dębinek-Lisi Ogon,
- implementacja systemów łączności,
- usunięcie skutków erozji Noteci swobodnie płynącej,
- przebudowa mostów,
- modernizacja regulacji Warty od Poznania do ujścia.

Finansowanie przedstawionego w omawianym dokumencie Programu pochodzić ma przede wszystkim z Ministerstwa Gospodarki Wodnej, ale również wskazuje się na inne fundusze centralne, jak Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Również Samorządy terytorialne mogłyby mieć istotne znaczenie w realizacji przewidywanych przedsięwzięć, ale także podmioty gospodarcze podległe nadzorowi Skarbu Państwa. Wskazuje się również na możliwość pozyskania funduszy z programów pomocowych Unii Europejskiej, czy z funduszy partnerstw podmiotów publicznych (partnerstwo publiczno-prywatne).

Dokument zawiera także wizję sieci wodnych dróg śródlądowych w Polsce do roku 2047, według której szlaki wodne spełniają wymogi europejskie do realizacji towarowego transportu wodnego. Wymagania te stawiają drogom wodnym posiadanie parametrów technicznych minimum IV klasy. W przypadku szlaku E-30, parametry te uzyskać można jedynie na skanalizowanym odcinku Odry (na pozostałym odcinku tego szlaku barierą w rozwoju jest przede wszystkim problem prześwitu pod mostami).

Odnosząc zapis podniesienia klas technicznych dróg wodnych wzdłuż międzynarodowych dróg wodnych do szlaku E-40 uznano, że zabieg ten będzie niemożliwy do zrealizowania na odcinku trasy od Zalewu Zegrzyńskiego i dalej rzeką Bug ze względu na czynniki hydrograficzne oraz konieczność zachowania walorów przyrodniczych w otoczeniu tego odcinka. Opracowano natomiast 5 wariantów koncepcji budowy kanału Wisła-Bug. Jej szacunkowy koszt jest nie niższy, niż 6 mln EUR. Z uwagi na uwarunkowania polityczno-gospodarcze oraz na trudności w realizacji przedsięwzięcia ustalono, że realizacja tego szlaku do 2047 roku będzie niemożliwa.

Na szlaku E-70 również niemożliwe jest podwyższenie klasy technicznej (mając na uwadze obecny stan wiedzy technicznej). Przewiduje się natomiast, że wraz z rozwojem żeglugi śródlądowej będzie występowała konieczność podjęcia budowy nowego szlaku drogi wodnej E-70 spełniającego wymogi IV klasy technicznej: Wartą poprzez Jezioro Gopło i Kanałem Piastowskim do Zbiornika we Włocławku. Występuje jednak duża trudność w oszacowaniu kosztów takiego przedsięwzięcia.

5.2. ZAKŁADANE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO W WOJEWÓDZTWIE KUJAWSKO-POMORSKIM

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (projekt)

Plan Zagospodarowania Przestrzennego województwa kujawsko – pomorskiego zakłada głównie przeprowadzenie prac modernizacyjnych na sieci istniejących dróg wodnych zmierzających do uzyskania wyższych klas technicznych. Zakłada się także podjęcie działań z zakresu budowy odpowiedniej infrastruktury technicznej na śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Celem pobudzenia regularnej żeglugi towarowej na obszarze województwa będzie prowadzenie rewitalizacji istniejącej i budowę nowej infrastruktury przeładunkowo – logistycznej w portach handlowych.

W omawianym dokumencie wyszczególnione zostały następujące działania z zakresu zewnętrznych powiązań transportowych:

- rewitalizacja i rozwój Bydgoskiego Węzła Wodnego, w tym m.in. budowa przystani, rewitalizacja Wyspy Młyńskiej, remont i budowa bulwarów, budowa przystanków tramwaju wodnego, rewitalizacja parku nad starym kanałem bydgoskim, rozwiązanie problemu nieczynnej służby Brdziejście (część działań w trakcie realizacji lub ukończonych),
- rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra poprzez wykonanie szeroko zakrojonych robót czerpalnych, modernizację istniejących śluz i jazów oraz usunięcie barier technicznych umożliwiające pełne spełnienie warunków minimum II klasy technicznej dróg wodnych dostosowanej do uprawiania całodobowej żeglugi,
- przebudowa koryta dolnej Wisły na odcinku Silno (ujście rz. Tążyny) - Bydgoszcz - Fordon – Przegalina do pełnych parametrów II klasy technicznej dróg wodnych z przygotowaniem geometrii szlaku wodnego odpowiadającego wymogom IV klasy technicznej dróg wodnych,
- budowa portu śródlądowego wraz z infrastrukturą oraz terminalem multimodalnym Bydgoszcz Łęgnowo, stanowiącym część platformy multimodalnej, który powinien obsługiwać między innymi Park Przemysłowo-Technologiczny,
- budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka, jako jednego z elementów umożliwiających podniesienie klasy technicznej drogi wodnej E40 (rzeka Wisła - od ujścia Brdy w górę rzeki do ujścia Bugu i Narwi),
- budowa sieci mniejszych przystani i pomostów cumowniczych umożliwiających wygodne i bezpieczne uprawianie wszystkich form żeglugi turystycznej na kujawsko – pomorskim odcinku MDW E 70 (rzeka Wisła od ujścia Brdy do Zalewu Wiślanego, dolna Warta, dolna Noteć, Kanał Bydgoski i Brda skanalizowana) w powiązaniu z drogą wodną Wisły, górną Notecią wraz z jez. Gopło, w tym realizacja inwestycji „Modernizacja dróg wodnych: rz. Odra - rz. Warta - rz. Noteć - rz. Wisła (E-70)”.

Z zakresu działań inwestycyjnych w sektor żeglugi śródlądowej zapewniających system wewnętrznych powiązań transportu przewiduje się:

- budowę turystycznych portów bazowych w Nakle nad Notecią (w trakcie realizacji), Chełmnie, Grudziądzu (w trakcie realizacji) i Toruniu,
- przebudowę drogi wodnej jezioro Gopło – Noteć,
- przebudowę i remont obiektów hydrotechnicznych, tj. śluzy wodne, jazy, baseny portowe, nadbrzeża,
- budowę przystani pasażerskich powiązanych z transportem samochodowym, rowerowym, szlakiem pieszym w celu wprowadzenia przewozów pasażerskich i ruchu turystycznego na szlaki wodne,
- rozwój bydgoskiego tramwaju wodnego jako uzupełnienia systemu komunikacji miejskiej – atrakcyjnego transportu turystycznego (sukcesywne powiększanie floty i tworzenie nowych przystanków),
- budowę przystani dla postoju jachtów motorowych i łodzi, obejmująca również budowę żeglugowej infrastruktury towarzyszącej, w tym m.in. zaplecza sanitarno-socjalne, parkingi, slipy, obiekty małej architektury,
- poprawę bilansu wodnego poprzez retencjonowanie wód z uwzględnieniem potrzeb transportu wodnego,
- rewitalizacja stref nadwodnych w Toruniu, Nakle, Chełmnie, Świeciu, Grudziądzu i Nowym poprzez budowę obiektów rekreacyjnych, sportowych, kulturalnych i rozrywkowych powiązanych funkcjonalnie z dostępem do drogi wodnej, zakomponowanych i zaprojektowanych jako całościowe założenia krajobrazowo – architektoniczne,
- przystosowanie dróg wodnych do transportu wodnego towarowego w małej skali.

Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020. Plan modernizacji 2020+

Ważnym strategicznie punktem rozwoju sieci transportowej województwa jest reaktywacja szlaków wodnych ze szczególnym uwzględnieniem międzynarodowej drogi wodnej E-40 oraz międzynarodowej drogi wodnej E-70. Umożliwi to prowadzenie przedsięwzięć z zakresu transportu multimodalnego. Prognozuje się, że optymalnym miejscem do powstania platformy multimodalnej będzie budowa terminala w rejonie Solca Kujawskiego – Bydgoszczy Łęgnowa.

Strategia zawiera kierunki działań poprawiających dostępność transportową w województwie, za których realizację odpowiedzialna będzie administracja rządowa wraz z ewentualną rolą samorządu województwa i są nimi:

- kompleksowe zagospodarowanie doliny Wisły (przewidywany udział samorządu województwa jako wykonawcy w partnerstwie),
- podjęcie działań na rzecz stworzenia technicznych możliwości dla transportowego i turystycznego wykorzystania drogi wodnej E-40 (możliwy udział samorządu województwa jako wykonawcy niektórych zadań w partnerstwie).

Kluczowymi zadaniami realizowanymi przez samorząd województwa będzie stworzenie możliwości turystycznego wykorzystania oraz pobudzenia małego ruchu transportowego na drodze wodnej E-70 (w ramach Wielkiej Pętli Wielkopolski). Przewiduje się, że cel ten zostanie

osiągnięty do roku 2020. Z zakresu transportu wodnego ważnym przedsięwzięciem będzie także powstanie platformy multimodalnej w rejonie Solca Kujawskiego – Bydgoszczy Łęgnowa.

Kontrakt Terytorialny Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Zapisane przedsięwzięcia w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego są następujące:

- odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle na terenie woj. kujawsko-pomorskiego,
- budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka, element śluza,
- rewitalizacja Brdy skanalizowanej wraz z przebudową obiektów Bydgoskiego Węzła Wodnego,
- modernizacja budowli hydrotechnicznych na Kanale Bydgoskim, na odcinku od km 14,8 do km 38,9, obejmująca śluzy: Okole, Czyżkówko, Prądy, Osowa Góra, Józefinki i Nakło Wschód oraz jaz Józefinki,
- rewitalizacja szlaku żeglownego Kanału Bydgoskiego i Noteci dolnej skanalizowanej (od km 14,8 do km 176,2) do parametrów drogi wodnej II klasy - na terenie województwa kujawsko-pomorskiego,
- modernizacja budowli hydrotechnicznych na drodze wodnej Noteci dolnej skanalizowanej, od km 38,9 do km 176,2,
- zabezpieczenie przeciwpowodziowe w woj. kujawsko-pomorskim, w tym w okolicach Włocławka.

Zaznaczyć należy, że wszystkie te zadania przewidziane są jako przedsięwzięcia rezerwowe lub warunkowe.

6. ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

6.1. ZAKŁADANE KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W KRAJU

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Według Strategii priorytetowymi kierunkami interwencji w zakresie modernizacji i przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury publicznego transportu zbiorowego będą:

- rozwój sprawnych i multimodalnych połączeń Warszawy z wszystkimi miastami wojewódzkimi i siecią europejską,
- rozwój efektywnych połączeń transportowych miast wojewódzkich z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w kraju i w relacjach europejskich,
- rozwijanie wewnętrznego systemu transportowego obszarów funkcjonalnych miast i jego integracja (m.in. bezkolizyjne skrzyżowania, obwodnice, transport publiczny),
- rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych,
- wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.),
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego poprzez m.in. tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego w celu poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej na poziomie lokalnym i regionalnym.

W dalekobieżnych przewozach autobusowych i autokarowych poprawa jakości oferty przewozowej może nastąpić dzięki wykorzystaniu zaawansowanych technologii informacyjnych i telematycznych. Przyczynią się one do zastępowania tradycyjnych przewozów regularnych przewozami autobusowymi na zamówienie online.

W celu lepszego zintegrowania systemu transportowego oraz rozwoju przewozów intermodalnych, stworzone zostaną korzystne warunki prawno-organizacyjne i techniczne prowadzące poprzez wzmocnienie współpracy międzygałęziowej poszczególnych przewoźników do poprawy jakości usług przewozowych osób i rzeczy, racjonalnego wykorzystania infrastruktury transportowej oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

W Polsce, w ślad za nowelizacją transportowego *acquis communautaire* (zbiór zasad prawnych obecnych Wspólnot Europejskich) będzie następował proces skuteczniejszej i bardziej racjonalnej regulacji rynków transportowych. Priorytetem jest i będzie promowanie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, obniżenie poziomu hałasu pociągów towarowych w miastach, działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych oraz realizacja zaleceń zawartych w Zielonej Księdze na temat mobilności w mieście.

W ramach poprawy i ujednolicenia funkcji transportu w miastach Komisja Europejska wskazała najważniejsze wytyczne dla kształtowania miejskich systemów transportowych:

- płynność ruchu w miastach,
- dbałość o środowisko naturalne,
- wdrażanie inteligentnego transportu miejskiego dla poprawienia sprawności działań transportowych,
- dostępność transportu miejskiego,
- kreowanie bezpiecznego i niezawodnego systemu transportu w miastach.

Kierunkami interwencji w zakresie transportu miejskiego będzie:

- przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i systemu transportowego kraju, zapewniający dogodne powiązania z innymi regionami i z europejskim systemem transportowym;
- zorganizowanie sprawnego publicznego transportu zbiorowego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców, umożliwiającego przemieszczanie osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych;
- zapewnienie równowagi pomiędzy zdolnością transportu do służenia rozwojowi ekonomicznemu, a poszanowaniem środowiska naturalnego i zachowaniem jakości życia w przyszłości.

Dla osiągnięcia powyższych celów będą podejmowane następujące działania:

- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych,
- tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy "parkuj i jedź", itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów i kraju (biletu elektronicznego),
- zwiększenie możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji,
- promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez zachęcanie do rozwijania systemów zarządzania ruchem, zapewniających priorytet w ruchu środkom transportu publicznego,
- tworzenie wymogów i zachęt dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się przez odpowiednie przepisy oraz współfinansowanie projektów,
- promowanie komunikacji pieszej i rowerowej.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym

Sieć połączeń objętych Planem wymaga wewnętrznej spójności skomunikowań. Zapewnienie skomunikowań połączeń regionalnych z międzywojewódzkimi jest rolą marszałków województw. W sytuacji, gdy nie jest możliwe jednoczesne zapewnienie właściwej funkcji dowozowej do pracy/szkoły oraz skomunikowań pomiędzy połączeniami, marszałek województwa ocenia, która z funkcji jest istotniejsza i podejmuje decyzję o zakresie niezbędnych skomunikowań, dowiązując się do połączeń w ruchu międzywojewódzkim.

Istotną rolę w procesie planowania i realizacji skomunikowań pełni zarządca infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.), który jako podmiot odpowiedzialny za ułożenie rozkładu jazdy, a zarazem pełniący funkcje koordynującą, ma największe możliwości w zakresie optymalizacji systemu skomunikowań.

Największa liczba relacji pociągów regionalnych, międzywojewódzkich, międzynarodowych i kwalifikowanych skupia się w głównych węzłach kolejowych. Z punktu widzenia pasażera przyjazdy i odjazdu pociągów międzywojewódzkich oraz pociągów regionalnych na najważniejszych stacjach powinny być ze sobą skorelowane tak, aby uzyskać skomunikowanie w czasie minimum 5 minut, a maksymalnie 30 minut. W tym przypadku działania koordynacyjne rozkładów jazdy poszczególnych przewoźników są niezbędne, w tym również eliminujące występujące negatywne zjawiska w obszarze konkurencji między nimi.

W Planie przedstawiono także prognozę zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy kolejowe w wariancie minimalnym, maksymalnym i najbardziej prawdopodobnym.

Zasadą realizacji poszczególnych wariantów w przewozach międzywojewódzkich (w zależności od możliwości technicznych infrastruktury i finansowych organizatora) powinno być dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów co najmniej:

- 2 pary w dobie pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi;
- 2 pary w dobie pomiędzy jak największą liczbą miast wojewódzkich;
- 1 para w dobie w sezonie, poza nim w wybrane dni tygodnia w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- 1 para w dobie w połączeniach pomiędzy Warszawą (lub innymi miastami wojewódzkimi, w zależności od istniejących ciąż gospodarczych i właściwości organizatorów) a obszarami o najniższej dostępności transportowej, określonymi w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie.

Podano również zasady realizacji poszczególnych wariantów w przewozach międzynarodowych. Ponadto zaznaczono, że realizacja oferty będzie corocznie oceniana pod kątem dostosowania do potrzeb społeczeństwa.

6.2. ZAKŁADANE KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W WOJEWÓDZTWIE KUJAWSKO-POMORSKIM

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (projekt)

Zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko – Pomorskiego sprawny publiczny transport zbiorowy ma zapewnić pełną dostępność mieszkańców z całego terytorium województwa do:

- ośrodka gminnego,
- ośrodka powiatowego,
- ośrodka wojewódzkiego (Bydgoszczy i Torunia).

Transport publiczny powinien zapewnić możliwie największą konkurencyjność względem transportu indywidualnego poprzez zwiększenie liczby połączeń oraz dostosowania

rozkładu jazdy do potrzeb danej grupy społecznej, dla której usługi są świadczone. Zlikwidowana powinna zostać bariera w mobilności spowodowana źle funkcjonującym systemem transportowym. Wymienia się następujące kierunki działań:

- podnoszenie standardu transportu publicznego zachęcającego mieszkańców, w tym osoby niepełnosprawne, do korzystania z niego w dojazdach do miejsc pracy i usług, skracanie czasu podróży do wartości konkurencyjnych w stosunku do transportu indywidualnego (samochodowego),
- wprowadzenie w centralnym obszarze województwa o cechach metropolitalnych, zintegrowanego przestrzennie, taryfowo i organizacyjnie, zróżnicowanego systemu transportu zbiorowego, w którym oprócz wiodącej roli szybkiej kolei, powinien brać udział transport autobusowy i tramwajowy,
- utrzymanie oraz rozwój tramwaju jako środka transportu publicznego, charakteryzującego się znikomym negatywnym oddziaływaniem na środowisko,
- integracja systemu transportu publicznego i tworzenie węzłów integracyjnych (przesiadkowych),
- tworzenie parkingów P&R (Park and Ride), B&R (Bike and Ride), K&R (Kiss and Ride) umożliwiających pozostawienie samochodu, roweru i korzystanie z transportu publicznego oraz dotarcie bezpośrednio do innego środka transportu (door to door),
- przyjęcie jako obowiązującego standardu na drogach ponadlokalnych – budowy zatok przystankowych dla kołowego transportu publicznego oraz dogodnych dojść pieszych do przystanków.

Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020. Plan modernizacji 2020+

Jednym z istotnych zadań podanych w Strategii jest rozwiązywanie problemów transportowych największych miast województwa – Bydgoszczy, Torunia, Włocławka, Grudziądza i Inowrocławia oraz ich styku z obszarami podmiejskimi. Zagadnienie to dotyczy usprawnienia i uzupełnienia sieci drogowych, jak też inwestycji w miejski transport publiczny i dotyczy to rozbudowy sieci tramwajowych oraz zakupu taboru.

Strategia zwraca dużą uwagę na tworzenie systemów transportu publicznego w dwóch wymiarach:

- regionalnym - dla obsługi regionu jako całości,
- aglomeracyjnym - dla obszarów podmiejskich pięciu największych miast: Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Grudziądz i Inowrocław.

System regionalny

Idea regionalnego systemu transportu publicznego ma polegać na zbudowaniu systemu obsługującego obszar całego regionu w taki sposób, aby zapewnione były swobodne dojazdy w relacjach do Bydgoszczy i Torunia. Koncepcja „60/90” zakłada, że czas dojazdu w transporcie publicznym do jednej lub obydwu stolic województwa z:

- każdego z ośrodków powiatowych nie powinien przekroczyć 60 minut,
- dowolnej miejscowości na terenie województwa nie powinien przekroczyć 90 minut.

Zapewnienie swobodnej mobilności mieszkańców i łatwej dostępności siedzib województw ma na celu poprawę sytuacji na rynku pracy oraz zapewnienie powszechnego dostępu do najwyższej jakości usług publicznych o charakterze regionalnym. Zbudowanie takiego systemu wyrówna dostęp do tych usług dla ludności całego województwa, a więc utworzy takie same szanse rozwoju społecznego. Uwarunkowaniami ewidentnie sprzyjającymi realizacji założenia regionalnego dośrodkowego systemu transportowego jest:

- wybitnie centralne położenie obydwu ośrodków stołecznych,
- dośrodkowy układ najważniejszych dróg i linii kolejowych,
- regularny i zwarty kształt województwa oraz stosunkowo niewielka odległość od siedzib województwa do nawet najdalej położonych obszarów województwa.

System będzie opierał się na maksymalnym wykorzystaniu kolei, jako transportu najszybszego i zapewniającego bezkolizyjną dostępność centrów miast, a uzupełniające znaczenie mieć będzie transport autobusowy, obsługujący kierunki, gdzie nie jest dostępny transport kolejowy.

Bardzo ważną rolę pełnić będą węzły przesiadkowe, których powinno być kilkadziesiąt na terenie województwa. System będzie „dwustopniowy”, to znaczy opierać się będzie na układach lokalnych, z których pasażerowie będą dowożeni do węzła przesiadkowego oraz na sieci dośrodkowej, obsługującej ruch pomiędzy węzłami a Bydgoszczą/Toruniem. Zakłada się wypracowanie regionalnego modelu dla węzła przesiadkowego. Będzie on uwzględniał (o ile uwarunkowania techniczne nie będą stanowiły przeszkody) unifikację rozwiązań w zakresie wyposażenia węzła. Niezbędne jest na przykład zapewnienie możliwości bezpiecznego pozostawienia własnych indywidualnych środków transportu oraz realizacja parkingów w bezpośrednim sąsiedztwie peronów, co zapewni szybki transfer podróżnych. Na bazie węzłów przesiadkowych możliwy będzie również rozwój drobnego handlu i usług. Dla wygody podróżnych dopuszczać się będzie tworzenie całkowicie nowej infrastruktury (poza siecią istniejących stacji i przystanków), które nie zawsze były wyznaczane w sposób optymalny z punktu widzenia interesów ludności z nich korzystającej. Wśród infrastruktury służącej pasażerskiemu transportowi multimodalnemu w największych miastach, wskazuje się między innymi na potrzebę kompleksowej przebudowy zespołu dworcowego PKP i PKS we Włocławku, w kierunku stworzenia węzła multimodalnego dla obsługi komunikacji w relacjach miasto-obszary otaczające. Wykorzystanie „nowego dworca” jako czynnika centrotwórczego w mieście jest jednym z ważniejszych postulatów zgłaszanych do Strategii przez samorząd miasta Włocławka.

Według Strategii niezbędne będzie wprowadzenie specjalnej polityki taryfowej tzw. „wspólna karta transportu publicznego w województwie”, która będzie realizować postulat „równego dostępu”, co oznacza, że koszt dojazdu nie powinien być ściśle związany z odległością. Zakłada się maksymalne wykorzystanie dla realizacji systemu „60/90” jednostki samorządowej Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego. Będzie to wymagało jednak dalszych zmian organizacyjnych i inwestycji np. w zakresie zakupu taboru niewielkich pojazdów dla obsługi linii o małym natężeniu ruchu.

Całość omawianej problematyki zarówno kwestie inwestycyjne, jak i organizacyjne będzie przedmiotem kompleksowego branżowego programu regionalnego.

System aglomeracyjny

System transportu aglomeracyjnego będzie swoistym „uszczegółowieniem” systemu regionalnego dla gmin wchodzących w skład czterech obszarów funkcjonalnych największych miast województwa, to znaczy: OF Bydgoszczy i Torunia, OF Włocławka, OF Grudziądz i OF Inowrocławia i będzie realizowany jako część pakietu działań polityki terytorialnej wobec obszarów funkcjonalnych największych miast (jako element pakietów Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych). Główna idea systemu polega na włączeniu gmin podmiejskich w system miejskiej komunikacji publicznej tych miast poprzez działania techniczne i organizacyjne. Dla dalszej integracji komunikacyjnej obydwu siedzib województwa, rozpoczęte zostaną prace studialne mające na celu docelowe doprowadzenie do realizacji szybkiego połączenia szynowego (realizacja „regionalnego tramwaju”) obydwu miast na północ od Wisły.

Włocławek i Grudziądz jako ośrodki o uzupełniającym znaczeniu dla aktywizacji społecznej i gospodarczej województwa oraz Inowrocław (ośrodek o znaczeniu podregionalnym w zakresie funkcji gospodarczych), powinny być powszechnie dostępne z terenu powiatów sąsiednich. Zakłada się, że obszar dobrej dostępności powinien obejmować strefę o promieniu co najmniej 30 km. Niezależnie od dostępności z powiatów sąsiednich, funkcjonowanie powyższych ośrodków w sieci transportu wojewódzkiego, zapewni im dostępność także z pozostałych części województwa, co jest ważnym uwarunkowaniem ich rozwoju.

Istotnym zadaniem, znacznie usprawniającym korzystanie z publicznego transportu zbiorowego, będzie realizacja regionalnego systemu informacji na temat rozkładów jazdy wszystkich przewoźników.

W Strategii zakłada się poprawę infrastruktury stacji i przystanków kolejowych dla obsługi pasażerskiej oraz rozwój ich zdolności do pełnienia roli węzłów multimodalnych w transporcie pasażerskim. Za to zadanie odpowiedzialna będzie administracja rządowa, ale możliwy będzie udział samorządu województwa jako wykonawcy niektórych zadań w partnerstwie. Działania, za realizację których odpowiedzialna będzie administracja samorządowa województwa oraz inne podmioty wraz z zakładanym terminem realizacji działań przedstawiono w tabl. 6.1.

Tabl. 6.1.

Realizacja ustaleń Strategii – macierz kompetencji oraz zakładany termin realizacji zadań Cel „Dostępność i spójność”			
Kierunki działań wraz z przedsięwzięciami o znaczeniu kluczowym	Podmioty odpowiedzialne	Rola samorządu województwa	Zakładany termin realizacji
Realizacja regionalnego systemu transportu publicznego "60/90" dla zapewnienia spójności wewnętrznej województwa	Samorząd województwa Samorządy lokalne Inwestorzy prywatni	Wykonawcza	do 2020
Rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego w obszarze metropolitalnym	Samorząd województwa Samorządy lokalne Inwestorzy prywatni	Wykonawcza, ewentualnie w partnerstwie z samorządami lokalnymi	do 2020
Opracowanie i wdrożenie zintegrowanego systemu regionalnego transportu publicznego	Samorząd województwa	Wykonawcza	do 2020

Przebudowa kompleksu dworcowego we Włocławku w celu utworzenia węzła multimodalnego dla obsługi połączeń miasta i sąsiednich powiatów	Samorząd województwa Samorząd lokalny	Wykonawcza w partnerstwie	do 2020
Opracowanie i wdrożenie zintegrowanego systemu funkcjonowania transportu podmiejskiego ("transport aglomeracyjny") w obszarach funkcjonalnych: Bydgoszczy-Torunia oraz Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia	Samorząd województwa Samorządy lokalne	Wykonawcza w partnerstwie	do 2020
Rozpoczęcie prac studialnych związanych z realizacją szybkiego połączenia szynowego Bydgoszczy i Torunia ("tramwaj regionalny")	Samorząd województwa	Wykonawcza	do 2020
Realizacja regionalnego systemu informacji na temat rozkładów jazdy wszystkich przewoźników	Samorząd województwa	Wykonawcza	do 2020
Opracowanie i wdrożenie systemu refundacji kosztów dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych komunikacją publiczną dla uczniów z obszarów wiejskich i małych miast	Samorząd województwa	Wykonawcza	do 2020

Innym kluczowym zadaniem integrującym ze sobą systemy transportu publicznego Bydgoszczy i Torunia jest projekt BiT City (opisany został w rozdziale dotyczącym transportu kolejowego).

Przedsięwzięcia związane ze zrównoważoną mobilnością miejską (Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Grudziądz), zrównoważonym transportem regionalnym oraz zrównoważonym transportem regionalnym w zakresie sieci dystrybucji LNG znajdują się na wstępnej liście przedsięwzięć w ramach Kontraktu Terytorialnego województwa kujawsko-pomorskiego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie kujawsko-pomorskim

W latach 2016-2025 zakłada się m.in. stopniowe:

- zintegrowanie wszystkich linii ponadregionalnych i lokalnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej z wojewódzkimi, w tym stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- podnoszenie jakości infrastruktury przystankowej poprzez między innymi wyposażenie jej w urządzenia podnoszące komfort i bezpieczeństwo dla pasażerów (w tym dla osób niepełnosprawnych) oraz budowę dogodnych dróg dojazdu do tej infrastruktury;
- podnoszenie jakości środków transportowych poprzez wymianę starego zużytego taboru na nowy o wyższych standardach ekologicznych i lepiej dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonych

zdolnościach ruchowych oraz wyposażenie tych środków w urządzenia znacznie podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróży;

- wdrażanie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej, dostępnego w środkach transportowych, na przystankach oraz w sieci internet;
- wdrażanie nowoczesnego jednolitego systemu taryfowo-biletowego, w tym zintegrowanego biletu wojewódzkiego.

W celu zagwarantowania realizacji wyżej wymienionych celów rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz właściwego jego funkcjonowania zakłada się powołanie Wojewódzkiego Zarządu Transportu oraz opracowanie i wdrożenie:

- Zintegrowanej Bazy Danych Publicznego Transportu Zbiorowego,
- Podsystemu „Zarządzania Publicznym Transportem Zbiorowym” ITS (Inteligentnego Systemu Transportowego aktualnie wdrażanego w województwie). Podstawowym celem stosowania ITS jest wzrost efektywności transportu oraz zwiększenie bezpieczeństwa i ochrony środowiska.
- internetowego serwisu informacyjnego, strony internetowej oraz serwisu SMS.

Sieć komunikacyjna wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej składać się będzie z 22 linii kolejowych, realizujących blisko 53% przewozów pasażerskich i około 23% pracy eksploatacyjnej oraz 45 linii autobusowych, przewożących pozostałe prawie 47% podróży i wykonującej około 77% pracy eksploatacyjnej w tych przewozach. Zgodnie ze Strategią rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego dużą rolę w wojewódzkich przewozach pasażerskich odgrywać będzie kolej, jako środek transportu do sprawnego przemieszczania się na większe odległości.

Powiązania między poszczególnymi systemami publicznego transportu zbiorowego oraz między wojewódzkimi, lokalnymi i ponadregionalnymi liniami komunikacyjnymi będą realizowane za pomocą odpowiednio zorganizowanych (w zależności od potrzeb transportowych) zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym:

- 11 zintegrowanych węzłów przesiadkowych o strategicznym znaczeniu w wojewódzkich przewozach pasażerskich, umożliwiających dostęp do linii ponadregionalnych przewozów pasażerskich, położonych w miastach prezydenckich;
- 26 zintegrowanych węzłów przesiadkowych o podstawowym znaczeniu w wojewódzkich przewozach pasażerskich, zlokalizowanych w stolicach powiatów oraz w miejscowościach o największej wymianie pasażerów;
- 10 uzupełniających zintegrowanych węzłów przesiadkowych o mniejszym znaczeniu dla wojewódzkich przewozów pasażerskich niż podstawowe.

Dostępność podróży do sieci publicznego transportu zbiorowego, oprócz powyższych węzłów, zapewniać będzie także gęsta sieć przystanków komunikacyjnych w liczbie ponad 1000, bez uwzględniania sieci przystanków w powiatach grodzkich.

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego na obszarze B-TOF przewiduje się 17 linii wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich (w tym 3 strategiczne, 11 podstawowych i 3 uzupełniające) oraz 26 linii wojewódzkich autobusowych przewozów pasażerskich (w tym 15

podstawowych i 11 uzupełniających). W przypadku przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych (kolejowych), ich organizatorem jest Minister właściwy do spraw Transportu (obecnie – Minister Infrastruktury i Rozwoju). W Krajowym Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wyszczególniono 10 linii kolejowych trasowanych przez obszar B-TOF (żadna z nich nie posiada rangi międzynarodowej). Wykaz linii publicznego transportu zbiorowego w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich autobusowych, jak i kolejowych oraz międzywojewódzkich pasażerskich przewozów kolejowych zawarto w tabl. 6.2. Pełna sieć linii wojewódzkich przewozów pasażerskich uruchomiona ma zostać docelowo w roku 2025.

Tabl. 6.2.

Wykaz linii wyższej rangi – pasażerskich przewozów wojewódzkich, międzywojewódzkich oraz międzynarodowych – trasowanych na terenie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego			
Lp.	Numer linii	Relacja	Trasa przebiegu (ważniejsze miejscowości)
Wojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym*			
1.	1 ^(S)	Bydgoszcz Gł. – Toruń Wsch.	Solec Kujawski, Przyłubie, Cierpice
2.	2 ^(S)	Bydgoszcz Gł. – granica województwa (Smętowo Graniczne)	Maksymilianowo, Pruszcz Pomorski, Terespol Pomorski, Laskowice Pomorskie, Warlubie
3.	3 ^(S)	Toruń Gł. – Kaliska Kuj. – granica województwa (Ostrowy)	Aleksandrów Kuj., Włocławek, Czerniewice, Kaliska Kujawska
4.	10 ^(P)	Bydgoszcz Gł. – granica województwa (Chojnice)	Serock, Świekatowo, Wierzchucin, Cekcyn, Tuchola, Piastoszyn
5.	11 ^(P)	Bydgoszcz Gł. – Inowrocław	Trzciniec, Chmielniki, Nowa Wieś Wielka, Złotniki Kujawskie
6.	12 ^(P)	Bydgoszcz Gł. – Jabłonowo Pom.	Wąbrzeźno, Kowalewo Pom., Turzno, Toruń, Cierpice, Solec Kujawski
7.	13 ^(P)	Bydgoszcz Gł. – Wierzchucin – Tuchola	Serock, Świekatowo, Wierzchucin, Cekcyn
8.	14 ^(P)	Bydgoszcz Gł. – granica województwa (Wyrzysk Osiek)	Ślesin, Nakło nad Notecią, Jadwiżyn
9.	16 ^(P)	Toruń Gł. – Grudziądz	Łysomice, Ostaszewo, Chełmża, Wałdowo Szlacheckie
10.	17 ^(P)	Toruń Gł. – granica województwa (Biskupiec Pomorski)	Papowo Toruńskie, Turzno, Kamionki Jezioro, Kowalewo Pom., Wąbrzeźno, Jabłonowo Pom.
11.	18 ^(P)	Toruń Gł. – Inowrocław – granica województwa (Wydartowo)	Wariant A: Gniewkowo, Inowrocław, Janikowo, Mogilno Wariant B: Gniewkowo, Inowrocław
12.	19 ^(P)	Toruń Wsch. – Toruń Gł. – Włocławek	Wariant A: Brzoza Toruńska, Otłoczyn, Aleksandrów Kuj., Turzno, Brzezie Wariant B: Toruń Gł.-Brzoza Toruńska, Otłoczyn, Aleksandrów Kuj., Turzno, Brzezie
13.	20 ^(P)	Bydgoszcz Gł. – granica województwa (Biskupiec Pomorski)	Solec Kujawski, Przyłubie, Cierpice, Toruń, Kowalewo Pom., Wąbrzeźno, Jabłonowo Pom.
14.	21 ^(P)	Bydgoszcz Gł. – granica województwa (Wydartowo)	Trzciniec, Brzoza Bydgoska, Chmielniki, Nowa Wieś Wielka, Złotniki Kujawskie, Jachcice, Inowrocław, Janikowo, Kołodziejewo, Mogilno
15.	50 ^(U)	Bydgoszcz Gł. – Grudziądz	Pruszcz Pomorski, Terespol Pomorski, Laskowice Pomorskie, Grupa, Dragacz
16.	51 ^(U)	Bydgoszcz Gł. – Chełmża	Ostromecko, Dąbrowa Chełmińska, Gzin, Unisław Pomorski, Nawra, Głuchowo

17.	56 ^(U)	Toruń Gł. – granica województwa (Skepe/Podwierzbie)	Lubicz, Czernikowo, Lipno, Karnkowo
Wojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie autobusowym*			
18.	101 ^(P)	Bydgoszcz – Chełmno	Wariant A: Strzyżawa, Ostromecko, Nowy Dwór, Czarze, Borówno, Starogród Dolny Wariant B: Strzyżawa, Ostromecko, Nowy Dwór, Dąbrowa Chełmińska, Gzin, Unisław, Brzozowo Wariant C: Strzyżawa, Ostromecko, Nowy Dwór, Dąbrowa Chełmińska, Gzin, Kijewo Królewskie, Brzozowo
19.	102 ^(P)	Bydgoszcz – Grudziądz	Osielsko, Żołędowo, Niewieścín, Świecie, Nowe Marzy, Grupa
20.	103 ^(P)	Bydgoszcz – Inowrocław	Brzoza, Prądocin, Złotniki Kujawskie, Sławęcinek
21.	104 ^(P)	Bydgoszcz – Radziejów	Brzoza, Prądocin, Złotniki Kujawskie, Sławęcinek, Inowrocław, Kruszwica, Chełmce
22.	105 ^(P)	Bydgoszcz – Toruń	Strzyżawa, Zławieś Wielka, Rozgarty
23.	106 ^(P)	Bydgoszcz – Tuchola	Wariant A: Tryszczyn, Gościeradz, Buszkowo, Mąkowsko, Sępólno Krajeńskie, Wieszczyce Wariant B: Tryszczyn, Gościeradz, Buszkowo, Mąkowsko, Pruszcz, Gostycyn
24.	107 ^(P)	Bydgoszcz – Żnin	Białe Błota, Zamość, Rynarzewo, Szubin, Kowalewo, Wąsosz, Jaroszewo
25.	111 ^(P)	Toruń – Radziejów	Otloczyn, Ciechocinek, Odolion, Aleksandrów Kujawski, Seroczki, Biskupice
26.	112 ^(P)	Toruń – Brodnica	Grębocin, Gronowo, Szychowo, Kowalewo Pomorskie, Lipnica, Małki, Niewierz
27.	113 ^(P)	Toruń – Golub-Dobrzyń	Wariant A: Grębocin, Kowalewo Pomorskie, Napole, Ostrowite Wariant B: Lubicz Górny, Głogowo, Dobrzejewice, Łążyń, Mazowsze, Działyń, Sitno, Węgiersk Wariant C: Lubicz Górny, Głogowo, Dobrzejewice, Obrowo, Czernikowo, Mazowsze Działyń, Sitno, Węgiersk
28.	114 ^(P)	Toruń – Inowrocław	Suchatówka, Gniewkowo, Szadłowice, Latkowo
29.	115 ^(P)	Toruń – Dobrzyń n/Wisłą	Lubicz Górny, Głogowo, Dobrzejewice, Kawęczyn, Obrowo, Czernikówko, Wygoda, Steklin, Jankowo, Lipno, Czerskie Rumunki, Nowa Wieś, Wielgie, Wierznica
30.	116 ^(P)	Toruń – Rypin	Grębocin, Gronowo, Szychowo, Kowalewo Pomorskie, Napole, Ostrowite, Golub-Dobrzyń, Sitno, Zbójno, Wojnowo, Giżynek, Ostrowite
31.	117 ^(P)	Toruń – Świecie	Wariant A: Łysomice, Ostaszewo, Grzywna, Chełmża, Bielczyny, Zegartowice, Żygląd, Stolno, Chełmno, Głogówko Królewskie Wariant B: Różankowo, Łubianka, Wybcz, Grzybno, Unisław, Stablewice, Kijewo Królewskie, Watorowo, Chełmno, Głogówko Królewskie
32.	120 ^(P)	Bydgoszcz – Świecie	Wariant A: Osielsko, Żołędowo, Borówno, Kusowo, Włóki, Trzeciewiec, Zawada, Niewieścín, Zbrachlin, Luskowo, Górne Gruczno Wariant B: Strzyżawa, Ostromecko, Nowy Dwór, Dąbrowa Chełmińska, Unisław, Kijewo Królewskie, Chełmno, Głogówko Królewskie Wariant C: Osielsko, Żołędowo, Borówno, Kusowo, Włóki, Trzeciewiec, Zawada, Niewieścín, Zbrachlin,

			Topolno, Topolek, Gruczno, Głogówko Królewskie
33.	200 ^(U)	Bydgoszcz – Barcin	Wariant A: Brzoza, Kobylarnia, Nowe Dąbie, Łabiszyn, Kania Wariant B: Brzoza, Kobylarnia, Nowe Dąbie, Łabiszyn, Oporowo, Lubostroń, Knieja
34.	201 ^(U)	Bydgoszcz – Chełmża	Strzyżawa, Ostromecko, Nowy Dwór, Dąbrowa Chełmińska, Siemoń, Wybicz, Łubianka, Warszewice
35.	202 ^(U)	Bydgoszcz – Mogilno	Brzoza, Kobylarnia, Nowe Dąbie, Łabiszyn, Kania, Barcin, Szczepanowo, Słaboszewo, Dąbrowa, Wszedzień, Wiczanowo
36.	203 ^(U)	Bydgoszcz – Mroczka – Więcbork	Wariant A: Osówiec, Wojnowo, Sicienko, Trzemiętowo, Słupowo, Drzewianowo Wariant B: Osówiec, Wojnowo, Sicienko, Trzemiętowo, Słupowo, Drzewianowo, Mroczka, Konstantowo, Zabartowo
37.	204 ^(U)	Bydgoszcz – Mrozowo	Pawłówek, Kruszyn, Zielonczyn, Strzelewo, Minikowo, Ślesin, Trzeciewnica, Nakło nad Notecią, Lubaszcz, Śmielin, Sadki
38.	205 ^(U)	Bydgoszcz – Nakło n/Notecią	Lisi Ogon, Łochowo, Łochowice, Gorzeń, Potulice, Występ
39.	206 ^(U)	Bydgoszcz – Kcynia	Białe Błota, Zamość, Rynarzewo, Kołaczkowo, Szubin, Wolwark, Zalesie
40.	207 ^(U)	Bydgoszcz – Rypin	Strzyżawa, Czarnowo, Toporzysko, Zławieś Wielka, Pędzewo, Górsk, Rozgarty, Przysiek, Toruń, Grębocin, Gronowo, Szychowo, Kowalewo Pomorskie, Napole, Ostrowite, Golub-Dobrzyń, Sitno, Zbójno, Wojnowo, Giżynek, Ostrowite
41.	210 ^(U)	Kamień Krajeński – Szubin	Płocicz, Sępólno Kraj., Grochowiec, Świdwie, Zboże, Więcbork, Zabartowo, Wiele, Mroczka, Nakło nad Notecią, Paterek, Wieszki, Stary Jaruzyn, Samokłęski
42.	215 ^(U)	Toruń – Ciechocinek	Wariant A: Brzoza, Ołtoczyn, Wołuszewo Wariant B: Brzoza, Ołtoczyn, Wygoda, Nowy Ciechocinek
43.	218 ^(U)	Bydgoszcz – Janowiec Wlkp.	Brzoza, Łabiszyn, Murczyn, Żnin, Sarbinowo, Cerekwica, Uścikowo
Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym*			
44.	–	Warszawa Centralna – Toruń Główny	Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Sochaczew, Łowicz Główny, Kutno, Włocławek, Aleksandrów Kuj., Toruń Główny
45.	–	Łódź Kaliska – Toruń Główny	Łódź Kaliska, Łódź Żabieniec, Zgierz, Łęczyca, Kutno, Włocławek, Aleksandrów Kuj., Toruń Główny
46.	–	Toruń Główny – Bydgoszcz Główna	Toruń Główny, Solec Kujawski, Bydgoszcz Wschód, Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Główna
47.	–	Toruń Główny – Iława Główna – Gdynia Główna	Toruń Główny, Toruń Miasto, Toruń Wschodni, Kowalewo Pomorskie, Wąbrzeźno, Jabłonowo Pomorskie, Iława Główna, Malbork, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Główna
48.	–	Poznań Główny – Toruń Główny	Poznań Główny, Gniezno, Mogilno, Inowrocław, Gniewkowo, Toruń Główny
49.	–	Toruń Główny – Olsztyn Główny	Toruń Główny, Toruń Miasto, Toruń Wschodni, Kowalewo Pomorskie, Wąbrzeźno, Jabłonowo Pomorskie, Iława Główna, Ostróda, Olsztyn Zachodni, Olsztyn Główny
50.	–	Poznań Główny – Bydgoszcz	Poznań Główny, Gniezno, Mogilno, Inowrocław,

		Główna	Bydgoszcz Główna
51.	–	Bydgoszcz Główna – Gdynia Główna	Bydgoszcz Główna, Laskowice Pomorskie, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Główna
52.	–	Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Gorzów Wlkp.	Bydgoszcz Główna, Nakło n. Notecią, Wyrzysk Osiek, Piła Główna, Trzcianka, Wieleń Północny, Krzyż, Nowe Dreżdenko, Strzelce Krajeńskie Wschód, Gorzów Wlkp.
53.	–	Warszawa Centralna – Piotrków Kujawski – Bydgoszcz Główna	Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kutno, Bydgoszcz Główna
(S) – linia strategiczna, (P) – linia podstawowa, (U) – linia uzupełniająca, * – docelowe linie komunikacyjne w roku 2025 Źródło: – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego, – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy w pasażerskim transporcie kolejowym.			

Kontrakt Terytorialny Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Zapisane w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego zadania z zakresu rozwoju publicznego transportu zbiorowego zostały umieszczone w dziale „Wsparcie miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie. Są nimi następujące przedsięwzięcia podstawowe:

- kompleksowe działania z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej ekologicznego transportu,
- wsparcie działań z zakresu efektywności energetycznej zgodnie z przewidywanymi zadaniami pomiędzy programami krajowymi i regionalnymi.

Innym zapisanym przedsięwzięciem jest także projekt BiT-City II, opisany w rozdziale 3.2.

7. ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU TOWAROWEGO

Przewidywane kierunki rozwoju w kraju

Główny nacisk, jaki położony został w Strategii Rozwoju Transportu, opiera się o zapewnienie możliwie najlepszych warunków do świadczenia usług komplementarnych w zakresie towarowych przewozów w powiązaniu z różnymi gałęziami transportu. Podstawowym celem jest utworzenie takiej oferty, by klienci otrzymali możliwie pełny łańcuch transportowy umożliwiający realizowanie usług przewozu ładunków „od drzwi do drzwi” i „dokładnie na czas”. W perspektywie kolejnych lat sprzyjać temu mają dwa segmenty towarowego rynku transportowego:

- transport intermodalny, za pomocą którego wykorzystywane w pełni będą poszczególne zalety różnych gałęzi transportu,
- transport całopociągowy, oferujący obecnie najefektywniejszą formę transportowania towarów w przewozach masowych.

Szczególną wagę przykładają się transportowi intermodalnemu, który poprzez swoje proekologiczne uwarunkowania jest pożądanym w podstawowych celach i zadaniach polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Za pomocą tego sektora transportu dochodzi np. do odciążenia infrastruktury transportu samochodowego, czy też do ograniczania zewnętrznych kosztów transportu. Według analiz założeniem jest, że najbardziej efektywne przemieszczanie się towarów odbywać się będzie za pomocą transportu kontenerowego. Przewozy całopociągowe ładunków masowych cechuje przede wszystkim transport węgla kamiennego, produktów ropopochodnych oraz innych chemikaliów. Nie bez znaczenia pozostaje w tym sektorze przewóz kruszyw. Z uwagi na powyższe, przewiduje się konieczność podjęcia inwestycji taborowych, głównie parku wagonów specjalistycznych w transporcie kolejowym, zapewniającym transport różnych jednostek ładunkowych (w tym przede wszystkim kontenerów, nadwozi wymiennych oraz naczep samochodowych).

Logistyka i kreujący się, związany z nią bezpośrednio, transport intermodalny w uwarunkowaniach polskich jest stosunkowo młodym sektorem transportu. Pozytywnym aspektem niewątpliwie jest zauważalny w ostatnich latach wzrost tego typu przewozów w porównaniu z ogólnym wskaźnikiem przewozów towarów. Zauważa się jednak, że udział intermodalnej pracy przewozowej w ogólnej pracy przewozowej transportu towarowego jest w Polsce znikomy.

Stąd też, niezbędne dla dynamicznego wzrostu jego znaczenia będzie stworzenie korzystnych warunków prawnych, organizacyjnych, technicznych oraz ekonomiczno-finansowych. Będzie to miało na celu podniesienie jakości tych usług, obniżenie kosztów funkcjonowania poszczególnych operatorów oraz zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa dostarczanych przesyłek. Istotnym jest również w tym celu zwiększenie efektywności przewozów kolejowych i regionalnych portów lotniczych. Pobudzenie rynku przewozów intermodalnych zależeć także może od zwiększenia możliwości rozwoju przewozów ładunków za pośrednictwem śródlądowego transportu wodnego oraz bliskiego zasięgu transportu morskiego. Rozwój transportu intermodalnego warunkowany jest zatem głównie poprzez następujące elementy:

- odpowiednią liczbę terminali intermodalnych, centrów logistycznych (tzw. węzłów przeładunkowych),
- sprawnie funkcjonujący transport kolejowy, którego sieć linii o podwyższonej skrajni dostosowany jest do niskozawieszonych składów pociągów,
- satelitarne i telematyczne systemy sterujące procesami transportowymi, mającymi na celu skrócenie czasu dostawy, a także eliminację niebezpieczeństw dla stanu przewożonych towarów.

Bardzo ważną rolę w tym rozwoju odgrywa również efektywna współpraca pomiędzy przewoźnikami kolejowymi i operatorami transportu kombinowanego, właścicielami terminali, centrami logistycznymi oraz służbami celnymi, weterynaryjnymi i fitosanitarnymi.

Zasadniczym kierunkiem interwencji pobudzenia rozwoju transportu intermodalnego będą prowadzone prace modernizacyjne infrastruktury kolejowej, zarówno liniowej, jak i punktowej – usytuowanej w sieci AGTC (główne międzynarodowe korytarze kolejowe transportu kombinowanego wraz z obiektami towarzyszącymi). W celu dynamicznego rozwoju niezbędnym będzie zwiększenie liczby terminali intermodalnych oraz utworzenia regionalnych centrów logistycznych przy dużych aglomeracjach miejskich. Niezbędnym będzie również zapewnienie połączeń lotnisk z innymi rodzajami transportu – w szczególności w zakresie przewozów towarowych. Wdrożenie innowacji i sprawnych technologii z zakresu transportu kombinowanego oraz obniżenie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla przewozów intermodalnych dają spore szanse na wzrost konkurencyjności tego sektora transportu w stosunku do bezpośrednich przewozów towarowych za pośrednictwem transportu drogowego.

Planowane rozmieszczenie multimodalnych terminali drogowo-kolejowych na sieci TEN-T w Polsce przedstawiono na rys. 7.1.



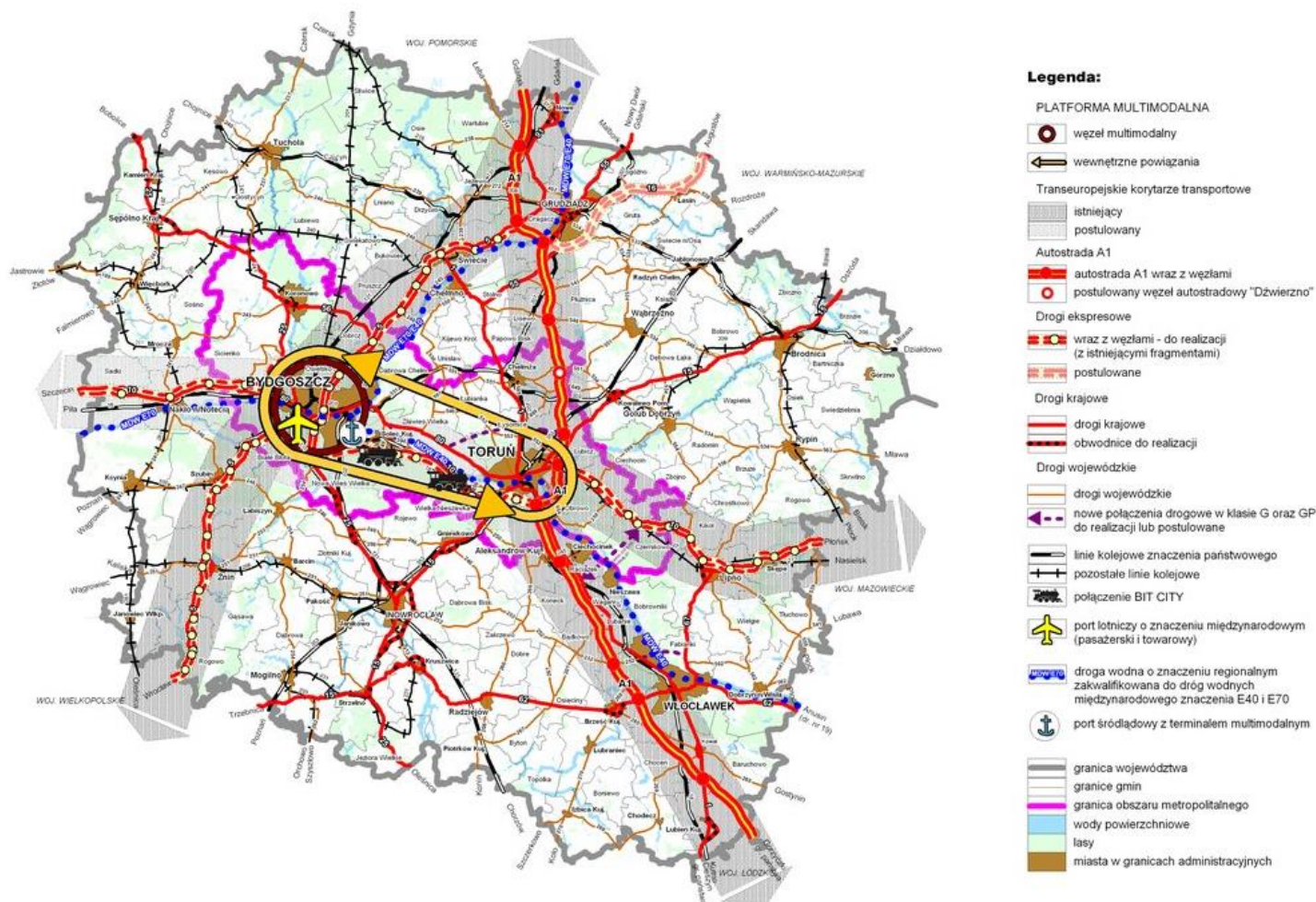
Rys. 7.1. Przewidywana lokalizacja platform multimodalnych na sieci TEN-T w kraju
(źródło: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku))

Przewidywane kierunki rozwoju w województwie kujawsko-pomorskim

Zgodnie z dokumentami wyższej rangi, w przewozach towarowych najbardziej oczekiwany jest rozwój transportu inter- i multimodalnego. Obecnie na terenie województwa kujawsko-pomorskiego nie występuje żadna tego typu platforma. Władze samorządu województwa zabiegają jednak o utworzenie platformy multimodalnej na terenie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego. Jest to zgodnie z wytycznymi Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), wedle zapisów której taka platforma ma zostać utworzona w Bydgoszczy i należeć do kompleksowej sieci TEN-T (Bydgoszcz – korytarz Via, Toruń – korytarz IV i VI).

Planowana platforma ma mieć charakter multimodalny, w której krzyżować się będą systemy transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i śródlądowego. Ostatecznie Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego przesłał propozycję do Ministra Infrastruktury propozycję utworzenia wojewódzkiej platformy multimodalnej ze wskazaniem obu miast stołecznych – Bydgoszczy i Torunia, łącząc predyspozycje transportowe obu tych miast. Podstawą tej platformy jest port lotniczy w Bydgoszczy. Dogodna lokalizacja portu lotniczego umożliwia jego sprawne skomunikowanie drogowe z drogą krajową nr 5 (docelowo ekspresową S5) – która łączy się z autostradą A1 i zawarta jest w korytarzu TEN-T. Drogami samochodowymi włączonymi do obsługi portu lotniczego są także droga krajowa nr 10 (planowane podniesienie standardu do klasy technicznej drogi ekspresowej), zapewniająca połączenie ze Szczecinem i jego zespołem portów morskich oraz z autostradą A1, a także połączenie o charakterze lokalnym wzdłuż drogi krajowej nr 80. Połączenie kolejowe zapewnione ma być przez projektowany przebieg linii kolejowej Bydgoszcz Główna – Port Lotniczy, jako element podprojektu BiT-City (wg dokumentu pn.: „Zintegrowany Program Rozwoju Transportu Publicznego dla Aglomeracji Bydgosko Toruńskiej – ze szczególnym uwzględnieniem Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego”). Linia ta miałaby stanowić połączenie za pośrednictwem bocznicy kolejowej nr 505, odchodzącej od linii kolejowej nr 131. Linia nr 131 natomiast ujęta jest w korytarzu CE-65, jako korytarz transportu kombinowanego w przewozie towarów. Niewątpliwie atutem w utworzeniu platformy multimodalnej jest również położenie portu lotniczego w Bydgoszczy w sąsiedztwie międzynarodowej drogi wodnej E70. Możliwy jest także dostęp do portu śródlądowego (z planowanym terminalem Bydgoszcz Łęgnowo) na międzynarodowej drodze wodnej E40. W mieście Toruniu występuje możliwość utworzenia platform intermodalnych, będących częścią systemu multimodalnego. Planuje się do tego wykorzystanie istniejących i powstających obiektów, tj. Centrum Usług Logistycznych Boryszew S.A. oddział Elana w Toruniu oraz Terminal Kontenerowy Ostaszewo PKP CARGO S.A., a także okoliczne centra logistyczno-dystrybucyjne: Panattoni Park w Grębocinie oraz Diamond Park w Lubiczu Dolnym. Atrakcyjność tego rejonu zależy także od połączenia kolejowego zapewniającego dostęp do linii kolejowej EC-65 (poprzez linię kolejową nr 353) oraz dogodne połączenie autostradowe do portów morskich w Trójmieście.

Czynnikami napędowym rozwój transportu multimodalnego są przede wszystkim powiązania transportowe Bydgoszczy i Torunia oraz występujące pomiędzy nimi powiązania funkcjonalne, wykazujące charakter metropolitalny. Na tej podstawie planuje się zlokalizowanie jednego zintegrowanego centrum logistycznego w obu miastach, wykorzystującego wiele form transportu. Schemat lokalizacji platformy multimodalnej województwa kujawsko-pomorskiego zaprezentowano na rys. 7.2.



Rys. 7.2. Planowana lokalizacja wojewódzkiej platformy multimodalnej
(źródło: www.kujawsko-pomorskie.pl)

ZAŁĄCZNIK NR 1

WYKAZ NAJWAŻNIEJSZYCH DOKUMENTÓW WYKORZYSTANYCH W OPRACOWANIU

Wykaz strategicznych dokumentów rangi europejskiej

- [A1] *BIAŁA KSIĘGA: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego system transportowego.* KOMISJA EUROPEJSKA, Bruksela, 28.03.2011.
- [A2] *EU transport in figures. Statistical Pocketbook 2014.* European Union, 2014
- [A3] *KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY: Ekologiczny transport.* KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH, Bruksela, 08.07.2008.
- [A4] *KOMUNIKAT KOMISJI: EUROPA 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.* KOMISJA EUROPEJSKA, Bruksela, 03.03.2010.
- [A5] *KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY: Europejska wizja dotycząca pasażerów – Komunikat w sprawie praw pasażerów we wszystkich środkach transportu.* KOMISJA EUROPEJSKA, Bruksela, 19.12.2011.
- [A6] *KOMUNIKAT KOMISJI DLA RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO: Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu; Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.* KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH, Bruksela, 22.06.2006
- [A7] *ZIELONA KSIĘGA: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.* KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH, Bruksela, 25.09.2007.
- [A8] *ZIELONA KSIĘGA w sprawie spójności terytorialnej; Przekształcenie różnorodności terytorialnej w siłę.* KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH, Bruksela, 06.10.2008.
- [A9] *ZRÓWNOWAŻONA PRZYSZŁOŚĆ TRANSPORTU w kierunku systemu transportowego zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi.* KOMISJA EUROPEJSKA, Dyrekcja Generalna ds. Energii i Transportu, Wspólnoty Europejskie, 2009.

Wykaz strategicznych dokumentów rangi krajowej

- [B1] *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju: Polska 2030 – Trzecia fala nowoczesności.* Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa, 11.01.2013.
- [B2] *Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).* Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, 10.2014.
- [B3] *Główne kierunki rozwoju lotnictwa ogólnego w Polsce w latach 2007-2010.* Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, 07.2007.
- [B4] *KPZK Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.* Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2012.
- [B5] *Krajowa Polityka Miejska (projekt, wersja I).* Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, 03.2014.
- [B6] *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie.* Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 13.07.2010.
- [B7] *Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku.* Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 08.2008.
- [B8] *Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2012 roku.* Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, 09.2013.
- [B9] *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym.* Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 22.05.2012.
- [B10] *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.* Ministerstwo Infrastruktury, 01.2011.
- [B11] *Program budowy linii dużych prędkości w Polsce – Uwarunkowania społeczne i ekonomiczne.* PKP PLK S.A. Biuro Linii Dużych Prędkości, Warszawa, 02.2010.
- [B12] *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 (projekt).* Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, 08.01.2014.
- [B13] *Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Część 1. Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce.* ECORYS, Rotterdam, Warszawa, 2011
- [B14] *Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Część 2. Propozycja wieloletniego programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce.*

- ECORYS, Rotterdam, Warszawa, 2011
- [B15] *Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*. Ministerstwo Transportu, Warszawa, 2007.
- [B16] *Raport Wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na potrzeby przygotowania Przeglądu OECD krajowej polityki miejskiej w Polsce. Część I Diagnoza stanu polskich miast*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Departament Koordynacji Polityki Strukturalnej, Warszawa, 02.2010.
- [B17] *Raport Wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na potrzeby przygotowania Przeglądu OECD krajowej polityki miejskiej w Polsce. Część II Polityka i zarządzanie rozwojem miast w Polsce*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Departament Koordynacji Polityki Strukturalnej, Warszawa, 06.2010.
- [B18] *Strategia Rozwoju Kraju 2020*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 09.2012.
- [B19] *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 22.01.2013.
- [B20] *Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 07.2013.

Wykaz strategicznych dokumentów rangi wojewódzkiej

- [C1] *Analiza atrakcyjności inwestycyjnej województwa kujawsko-pomorskiego wraz z oceną jego potencjału inwestycyjnego*. Centrum Analiz Regionalnych i Lokalnych, Warszawa, 12.2011.
- [C2] *Analiza atrakcyjności eksportowej województwa kujawsko-pomorskiego*. EU-CONSULT Sp. z o.o., Gdańsk, 2012.
- [C3] *Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej województwa kujawsko-pomorskiego. Województwo na tle kraju. Prognozy i trendy. Potencjały endogeniczne*. Toruń, 2012.
- [C4] *GAMBIT KUJAWSKO-POMORSKI. TOM I – Diagnoza bezpieczeństwa ruchu drogowego*. Praca zbiorowa pod redakcją prof. Tomasza Szczuraszka, DIAMOND BOOKS, Bydgoszcz, 2010.
- [C5] *GAMBIT KUJAWSKO-POMORSKI. TOM II – Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie kujawsko-pomorskim*. Praca zbiorowa pod redakcją prof. Tomasza Szczuraszka, DIAMOND BOOKS, Bydgoszcz, 2012.
- [C6] *Kontrakt Terytorialny Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2014-2020. „Mapa” pakietów Kontraktu Terytorialnego*.
- [C7] *Kontrakt Terytorialny Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2014-2020. Stanowisko Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego dotyczące Kontraktu Terytorialnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (projekt – wersja 1.2 z dnia 20.08.2014 r.)*.
- [C8] *Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Drogowej i Kolejowej 2014-2020*. Załącznik do uchwały Nr 37/1265/15 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 17 września 2015 wraz ze Sprawozdaniem z przebiegu i wyników konsultacji społecznych projektu tego dokumentu.
- [C9] *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego*. Toruń, 09.2014.
- [C10] *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego*. Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku. 06.2003.
- [C11] *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (projekt – wersja robocza z dn. 21.05.2012)*.
- [C12] *Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 (Projekt 7.0)*. Toruń, 2014 r.
- [C13] *Strategia Rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+*. Toruń, 21.10.2013.
- [C14] *Sytuacja społeczno-gospodarcza województwa kujawsko-pomorskiego. Zróżnicowanie wewnętrzne województwa*. Toruń, 2012.
- [C15] *Wieloletnia prognoza finansowa Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2011-2026*. Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XXXVIII/664/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26.08.2013 r.
- [C16] *Założenia polityki województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2014-2020*. Departament Planowania Regionalnego, Wydział Planowania Strategicznego, Biuro Programowania Rozwoju Województwa, 2013
- [C17] *Zmiany zróżnicowań wewnętrznych rozwoju społeczno-gospodarczego województwa kujawsko-pomorskiego w I dekadzie XXI wieku*. 10.2012.