

Wybrane zagadnienia z zakresu transportu w województwie kujawsko–pomorskim na tle pozostałych województw

Województwo kujawsko–pomorskie jest jednym z 16 województw w Polsce. Tak jak w każdym regionie, nie tylko w Polsce, ale i na całym świecie, na stan transportu ma wpływ szereg bardzo różnych czynników, takich jak obszar, liczba ludności, występowanie przemysłu, i surowców, położenie a nawet atrakcyjność turystyczna. Niebagatelne znaczenie ma również położenie danego regionu przy granicy państwa lub nawet przy granicy większej organizacji międzynarodowej czy ponadnarodowej, takiej jak Unia Europejska. Co do zasady bowiem im więcej mieszkańców, im większy obszar, im bardziej rozwinięta jest gospodarka, przemysł, wydobywanie, czy im większa jest atrakcyjność turystyczna danego regionu, tym większą rolę będzie odgrywał transport.

W niniejszej analizie skupiam się zresztą przede wszystkim na czynnikach, które mają wpływ na transport w województwie kujawsko–pomorskim. Jest to kwestia podstawowa, a co również istotne w wielu aspektach czynniki te mają szansę aktualne przez wiele następnych lat, dziesięcioleci a nawet w jeszcze dalszej przyszłości. Przykładowo większa zmiana powierzchni wymagałaby poważnej zmiany podziału administracyjnego Polski. Takich poważniejszych zmian nie było od czasu reformy administracyjnej z dnia 1 stycznia 1999 r. Te uwarunkowania należy mieć zawsze na względzie, zanim będzie można przejść do zagadnień szczegółowych, należy porównać podstawowe dane tego województwa z innymi polskimi województwami.

Charakterystyka województwa kujawsko–pomorskiego na tle innych województw w Polsce

	województwo	Powierzchnia województwa
1	mazowieckie	35 558 km ²
2	wielkopolskie	29 826 km ²
3	lubelskie	25 122 km ²
4	warmińsko - mazurskie	24 173 km ²
5	zachodniopomorskie	22 897 km ²
6	podlaskie	20 187 km ²
7	dolnośląskie	19 947 km ²
8	pomorskie	18 321 km ²
9	łódzkie	18 219 km ²
10	kujawsko-pomorskie	17 972 km²
11	podkarpackie	17 846 km ²
12	małopolskie	15 183 km ²
13	lubuskie	13 988 km ²
14	śląskie	12 333 km ²
15	świętokrzyskie	11 711 km ²
16	opolskie	9 412 km ²

Z przedstawionej wyżej tabeli, opartej na danych Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 31 grudnia 2022 r. wynika, iż pod względem powierzchni województwo kujawsko–pomorskie, jest dopiero dziesiąte, choć jego powierzchnia nie odbiega znacząco od większości polskich województw.

	województwo	Liczba ludności
1	mazowieckie	5 403 412
2	śląskie	4 533 565
3	wielkopolskie	3 493 969
4	małopolskie	3 400 577
5	dolnośląskie	2 901 225
6	łódzkie	2 466 322
7	pomorskie	2 333 523
8	podkarpackie	2 129 015
9	lubelskie	2 117 619
10	kujawsko-pomorskie	2 077 775
11	zachodniopomorskie	1 701 030
12	warmińsko - mazurskie	1 428 983
13	świętokrzyskie	1 241 546
14	podlaskie	1 181 533
15	lubuskie	1 014 548
16	opolskie	986 506

Pod względem populacji województwo kujawsko–pomorskie również znajduje się na dziesiątej pozycji, według danych Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 31 grudnia 2022 r. Ta druga charakterystyka – liczba ludności – wydaje się mieć jeszcze większe znaczenie dla transportu w danym obszarze niż jego powierzchnia. Liczba ludności znacząco wpływa na przemieszczanie się osób, a także na aktywność zawodową i gospodarczą. Im więcej jest mieszkańców danego regionu, tym większa jest szansa, że będą oni potrzebowali się przemieszczać zarówno wewnątrz obszaru województwa jak i poza jego obszar.

Pod względem stopy urbanizacji, województwo kujawsko–pomorskie znajduje się na dziewiątym miejscu. Jego stopa urbanizacji 31 grudnia 2022 r. wynosiła 61,1 %, co również stawia to województwo mniej więcej po środku w skali kraju. Jest to znacznie mniej niż w województwie śląskim, gdzie stopa ta wynosi 77,6 % (pierwsze miejsce w kraju), ale znacznie więcej niż w województwie podkarpackim – 41,56% (ostatnie miejsce w kraju).

Same te dane nie wystarczą jednak, aby zobrazować wpływ liczby ludności i stopy urbanizacji na transport, zwłaszcza wewnętrzny w danym województwie. Jak zostało wspomniane wcześniej, województwo kujawsko–pomorskie zarówno pod względem powierzchni, populacji, jak i stopy urbanizacji znajduje się blisko krajowej średniej. Nie oznacza to jednak, że nie posiada cech, które odróżniają je od niektórych innych województw Polski.

Specyfika województwa kujawsko–pomorskiego (ośrodki miejskie)

Warto zauważyć, iż w odróżnieniu od takich województw jak mazowieckie, dolnośląskie, małopolskie, łódzkie, zachodniopomorskie, wielkopolskie czy nawet opolskie w omawianym województwie nie występuje pojedynczy ośrodek miejski, o wiele większy od pozostałych miast w województwie.

Trudno nie zauważyć różnicy pomiędzy Wrocławiem a pozostałymi miastami województwa dolnośląskiego, czy Krakowem a innymi ośrodkami miejskimi województwa małopolskiego. Nawet podobne (mniejsze) pod względem populacji województwo

zachodniopomorskie charakteryzuje się tym, iż Szczecin jest znacznie większy od pozostałych miast. Taka sytuacja ma niewątpliwy wpływ na transport, gdzie w celach zawodowych czy dla załatwienia wielu spraw urzędowych podróżują regularnie do największego ośrodka miejskiego. Największe miasta nie tylko oferują najwięcej miejsc pracy w całym regionie, ale również skupiają w sobie całą administrację na poziomie wojewódzkim (włącznie z wojewódzka administracją samorządową).

Przykładowo największe miasta województwa dolnośląskiego to:

	Miasto	Liczba ludności
	Wrocław	673 923
	Wałbrzych	102 490
	Legnica	93 473
	Jelenia Góra	76 184

Stan na dzień 30 kwietnia 2022 r. wg. GUS¹

Podobnie największe miasta województwa małopolskiego to:

	Miasto	Liczba ludności
	Kraków	803 282
	Tarnów	103 960
	Nowy Sącz	80 587
	Oświęcim	36 048

Stan na dzień 31 grudnia 2022 r. wg GUS²

Podczas gdy największe miasta województwa kujawsko-pomorskiego to:

	Miasto	Liczba ludności
	Bydgoszcz	330 038
	Toruń	195 690
	Włocławek	102 102
	Grudziądz	89 450

Stan na dzień 31 grudnia 2022 r. wg GUS³

Z przedstawionych przykładowych danych widać istotną różnicę pomiędzy porównywanymi województwami. Nawet dawne miasta wojewódzkie, takie jak Wałbrzych w województwie dolnośląskim czy Nowy Sącz w województwie małopolskim, są o wiele mniejsze od stolic obu tych województw.

Zupełnie inaczej przedstawia się sytuacja w województwie kujawsko-pomorskim. Tu Toruń nie jest o wiele mniejszy od Bydgoszczy. Nawet różnica pomiędzy Włocławkiem czy Grudziądzem a Bydgoszczą czy Toruniem nie jest tak duża. Pokazuje to wyraźnie, że w województwie kujawsko-pomorskim znajduje się więcej ośrodków miejskich o podobnej wielkości, czy nie odbiegających aż tak bardzo wielkością od siebie. Ma to niewątpliwy wpływ na transport wewnątrz tego województwa, gdzie ośrodków zapewniających większą liczbę miejsc pracy czy usług jest więcej.

¹ Wyniki badań bieżących - Baza Demografia - Główny Urząd Statystyczny, demografia.stat.gov.pl

² ibidem

³ ibidem

Wpływ omawianych wyżej czynników widać chociażby w przyjętych rozwiązaniach dla osobowego transportu kolejowego w województwie kujawsko-pomorskim. Szczegółowo te zagadnienia opisane są w części niniejszej analizy, dotyczącej regionalnego transportu kolejowego.

Nie należy zapominać również o kolejnej istotnej różnicy pomiędzy porównywanymi województwami. W odróżnieniu od większości polskich województw, gdzie mamy ich wyraźną stolicę, Urzędy i jednostki szczebla wojewódzkiego zostały rozdzielone pomiędzy dwa główne miasta regionu. Siedziba wojewody oraz większości urzędów administracji państwowej została ustanowiona w Bydgoszczy natomiast siedziba sejmiku województwa, marszałka i zarządu województwa oraz organów administracji samorządowej w Toruniu.⁴

Takie rozwiązanie sprawia, iż sprawy urzędowe na szczeblu wojewódzkim załatwia się nie w jednym, a w dwóch miastach – w zależności czy sprawa dotyczy zakresu administracji wojewódzkiej czy województwa samorządowego. Ma to niewątpliwy wpływ na kierunki transportu osobowego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.

Należy oczywiście wspomnieć, iż pod względem takiego podziału organów administracji państwowej i samorządowej istnieją podobne przykłady, jak choćby w województwie lubuskim.

Położenie województwa kujawsko-pomorskiego i jego wpływ na transport

Bez wątplenia czynnikiem, który w danym regionie wpływa na transport, jest znaczenie regionu dla transportu krajowego i międzynarodowego. Omawiane w niniejszej analizie województwo nie leży bezpośrednio przy granicy Polski ani Unii Europejskiej. Nie jest również położone nad morzem – nie posiada więc portów morskich. Nie oznacza to jednak, że posiada innych walorów związanych z jego położeniem.

Województwo kujawsko-pomorskie posiada, strategiczne położenie blisko geograficznego centrum Europy, w centralnej części Polski. Sąsiaduje również z pięcioma województwami, a co się z tym wiąże ma połączenia z dużymi ośrodkami miejskimi:

- mazowieckim (Warszawa),
- warmińsko-mazurskim (Olsztyn),
- wielkopolskim (Poznań),
- pomorskim (Gdańsk),
- łódzkim (Łódź).

Obok znaczenia dla lądowego transportu wewnątrz krajowego, województwo kujawsko-pomorskie posiada strategiczne znaczenie dla transportu europejskiego. Krzyżują się w nim najważniejsze szlaki transportowe, w ramach transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Kujawsko-Pomorskie leży w Paneuropejskim Korytarzu Transportowym nr VI (Bałtyk-Adriatyk), który łączy obszar Skandynawii przez Polskę z Południem Europy (Gdańsk - Toruń - Warszawa - Katowice - Żylina - Brno - Bratysława - Wiedeń - Graz - Klagenfurt - Triest - Wenecja - Bolonia).⁵

⁴ Zgodnie z art. 3. Ustawy o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa - Dz.U. 1998.96.603, z dnia 28 lipca 1998 r.: Siedzibą wojewody i sejmiku województwa są: 2) w województwie kujawsko-pomorskim - wojewody - Bydgoszcz, sejmiku województwa - Toruń.

⁵ investin.kujawsko-pomorskie.pl/pl/gospodarka-regionu/wojewodztwo-kujawsko-pomorskie/strategiczne-polozenie.html

Województwo leży w Paneuropejskim Korytarzu Transportowym nr VI (Bałtyk-Adriatyk), który łączy Skandynawię przez Polskę z Południem Europy (Gdańsk - Toruń - Warszawa - Katowice - Żylna - Brno - Bratysława - Wiedeń - Graz - Klagenfurt - Triest - Wenecja - Bolonia).

Transport drogowy województwa kujawsko-pomorskiego

Długość dróg publicznych wynosi 427 580,3 km. Składają się na nie drogi:

- krajowe – 19 459,5 km
- wojewódzkie - 29 597,4 km,
- powiatowe – 124 210,5 km,
- gminne – 254 312,9 km.⁶

Na potrzeby niniejszej analizy istotny jest rozkład dróg publicznych w poszczególnych województwach oraz to, jak przedstawia się sytuacja województwa kujawsko-pomorskiego na tle pozostałych regionów w Polsce.

Jako podstawę porównania przyjęto długość dróg krajowych (w kilometrach) w poszczególnych województwach według stanu z końca 2022 roku.

	województwo	autostrady	ekspresowe	główne	główne przyspieszonego ruchu	suma
1	mazowieckie	78,02	389,17	715,96	1127,90	2311,05
2	wielkopolskie	253,91	274,50	265,72	898,25	1692,38
3	małopolskie	134,08	61,85	139,30	676,34	1011,58
4	warmińsko-mazurskie	0	326,47	356,84	719,97	1403,28
5	kujawsko-pomorskie	158,03	149,67	160,17	629,76	1097,63
6	dolnośląskie	223,47	208,41	328,95	548,07	1308,90
7	zachodniopomorskie	28,78	342,33	378,27	362,02	1111,40
8	podkarpackie	132,03	83,83	230,08	415,83	861,77
9	łódzkie	232,52	243,10	377,93	530,98	1384,53
10	śląskie	264,72	132,52	100,25	509,34	1006,83
11	lubuskie	126,76	159,26	64,17	526,78	876,98
12	pomorskie	65,00	157,03	280,26	432,18	934,47
13	opolskie	102,39	0	259,10	355,06	752,54
14	lubelskie	0	265,66	37,58	732	1035,24
15	świętokrzyskie	0	104,66	215,94	415,92	736,52
16	podlaskie	0	188,47	340,09	427,62	956,19

Na podstawie danych z GDDKiA⁷

Widać więc, że w omawianym regionie długość dróg leży blisko średniej krajowej. Z uwagi jednak na położenie województwa kujawsko-pomorskiego, drogi znajdujące się na jego

⁶ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rodzaje-drog-w-polsce>

⁷ gddkia.gov.pl/

terenie mają strategiczne znaczenie dla transportu międzynarodowego i krajowego, o czym wspomniano w poprzedniej części niniejszej analizy.

Ponadto długość samych autostrad jest większa niż w 11 pozostałych województwach. Tylko w województwach wielkopolskim, dolnośląskim, śląskim i łódzkim długość autostrad jest większa.

W województwie kujawsko-pomorskim zbiegają się:

- odcinek autostrady A1 (E75) będącej jednocześnie osią Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI (Gdańsk – Toruń – Katowice – Gorzyczki – kierunek: Republika Czeska),
- droga krajowa nr 5 (E-261), stanowiąca odgałęzienie korytarza transportowego nr VI, oznaczona jako korytarz VI A, (Grudziądz - Świecie - Bydgoszcz - Poznań - Wrocław: kierunek Republika Czeska), wiodąca do korytarza nr II,
- droga krajowa nr 10 (Warszawa – Toruń – Bydgoszcz – Szczecin – kierunek: Niemcy),
- droga krajowa nr 15 (Trzebnica - Krotoszyn - Inowrocław - Toruń - Brodnica - Ostróda),
- droga krajowa nr 80 (Bydgoszcz - Toruń - Lubicz).

Transport kolejowy w województwie kujawsko-pomorskim

Kujawsko-Pomorskie dysponuje dobrze rozwiniętą siecią kolejową.

	długość linii kolejowej (km)	udział procentowy	gęstość linii kolejowych km/100 km ²
Polska	18 824,77	100,00%	6,0
dolnośląskie	1 797,76	9,55%	9,0
kujawsko-pomorskie	1 199,42	6,37%	6,7
lubelskie	907,38	4,82%	3,6
lubuskie	917,46	4,87%	6,6
łódzkie	1 079,46	5,73%	5,9
małopolskie	1 013,12	5,38%	6,7
mazowieckie	1 726,07	9,17%	4,9
opolskie	781,75	4,15%	8,3
podkarpackie	870,28	4,62%	4,9
podlaskie	719,46	3,82%	3,6
pomorskie	1 239,50	6,58%	6,8
śląskie	1 865,71	9,91%	15,1
świętokrzyskie	606,80	3,22%	5,2
warmińsko-mazurskie	1 061,62	5,64%	4,4
wielkopolskie	1 893,31	10,06%	6,3
zachodniopomorskie	1 145,68	6,09%	5,0

Dane z 2022 r.⁸

⁸ dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura/linie-kolejowe/20312, Linie-kolejowe-w-2022-r.html

W zakresie długości linii kolejowej województwo kujawsko-pomorskie jest na piątym miejscu w kraju. Wyprzedzają je województwa wielkopolskie, śląskie, pomorskie, dolnośląskie i mazowieckie.

Z uwagi na położenie tego regionu sieć kolejowa ma znaczenie zarówno w wymiarze regionalnym, krajowym jak i nawet międzynarodowym:

Z punktu widzenia międzynarodowego strategiczne znaczenie ma międzynarodowa linia kolejowa C-E 65 (trasa Tczew-Bydgoszcz-Inowrocław-Zduńska Wola-Tarnowskie Góry-Pszczyna), komunikująca północą i południową część Polski. Linia ta ma duże znaczenie w transporcie towarowym dla Paneuropejskiego Korytarza Transportowego.

Dla transportu krajowego szczególne znaczenie ma linia kolejowa nr 353 (trasa Poznań - Inowrocław - Toruń - Olsztyn - Korsze) biegnąca z zachodniej do wschodniej granicy Polski.

[L]
SEP

Najważniejszymi regionalnymi węzłami kolejowymi w województwie kujawsko-pomorskim są Bydgoszcz, Toruń, Włocławek i Inowrocław.

Warto zaznaczyć, iż województwo kujawsko-pomorskie jest pierwszym województwem w kraju, które przełamało monopol państwowego przewoźnika kolejowego. To pierwszy region w Polsce, w którym obsługę połączeń kolejowych rozpoczęło dwóch przewoźników prywatnych. Były to PKP Przewozy Regionalne oraz polsko-brytyjskie konsorcjum PCC Rail/Jaworzno Arriva Polska.⁹

W 2008 roku jako przykład wyróżnienia województwa kujawsko-pomorskiego w zakresie innowacyjności w zakresie transportu szynowego było przyznanie marszałkowi Piotrowi Całbeckiemu tytułu "Człowieka Otwartego Rynku Kolejowego 2007" w ramach konkursu "Lider Transportu Szynowego 2007". W ten sposób doceniona została za demonopolizacją rynku regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych.

Tytułem Lidera Transportu Szynowego 2007 został wyróżniony Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego W kategorii „samorząd”.¹⁰

W zakresie regionalnego transportu osobowego 1 stycznia 2008 roku został wprowadzony bilet aglomeracyjny, umożliwiający przejazd na trasie Bydgoszcz-Toruń i Toruń-Bydgoszcz oraz korzystanie w ramach tego biletu z komunikacji miejskiej przez godzinę w mieście będącym celem podróży.

Od 2008 roku dostępny jest również zintegrowany bilet regionalny na trasie Włocławek-Toruń, obejmujący podróż pociągiem oraz przejazdy komunikacją miejską w mieście będącym celem podróży przez godzinę.¹¹

Żegluga śródlądowa województwa kujawsko-pomorskiego

Transport w omawianym województwie obejmuje nie tylko transport drogowy, kolejowy czy lotniczy, ale również transport wodny. Z racji, o czym wspomniano już

⁹ investin.kujawsko-pomorskie.pl/pl/gospodarka-regionu/wojewodztwo-kujawsko-pomorskie/strategiczne-polozenie.html

¹⁰ www.logistyka.net.pl/aktualnosci/item/5993-nagrody-lidera-transportu-szynowego-2007-rozdane

¹¹ investin.kujawsko-pomorskie.pl/pl/gospodarka-regionu/wojewodztwo-kujawsko-pomorskie/strategiczne-polozenie.html

wcześniej, iż Kujawsko–Pomorskie nie graniczy z żadnym morzem, transport wodny ogranicza się do żeglugi śródlądowej. Ma ona jednak niemałe znaczenie.

Najistotniejsze znaczenie dla żeglugi śródlądowej w województwie kujawsko–pomorskim ma rzeka Wisła. Jest to największa rzeka tego regionu, będąca jednocześnie największą rzeką w Polsce. Płyne z południowego wschodu na północny zachód Kujawsko–Pomorskiego. Posiada ona również dopływy.

Jej najważniejszymi dopływami na terenie województwa są uchodząca we Włocławku: Zgłowiączka, nieopodal Nieszawy: Mień, w Otłoczynie: Tążyna, w Toruniu: Drwęca, w Bydgoszczy: Brda, w Świeciu nad Wisłą: Wda, niedaleko Grudziądza: Osa, w Nowem: Matawa. Bardzo ważną arterią w regionie są również Noteć, przepływająca przez Nakło nad Notecią oraz Kanał Bydgoski, łączący Brdę z Notecią.¹²

Przez województwo kujawsko-pomorskie przebiegają dwie z trzech prowadzących przez Polskę międzynarodowych dróg wodnych (MDW):

- przez Bydgoszcz prowadzi również **międzynarodowa droga wodna E-40**, łącząca Bałtyk z Morzem Czarnym. Wiedzie ona z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a dalej Narwią i Bugiem do Brześcia, gdzie łączy się z inną drogą wodną prowadzącą przez Polesie do Dniepru. Obecnie MDW E-40 nie została jeszcze użegłowniona.
- przez Nakło nad Notecią, Bydgoszcz, Toruń, Chełmno i Grudziądz wiedzie międzynarodowa droga wodna E-70, która łączy Antwerpię w Belgii (przebiegając przez Berlin w Niemczech) z Kłajpedą na Litwie. E-70 prowadzi przez wiele polskich miast, leżących na obszarze województw: pomorskiego, kujawsko-pomorskiego, wielkopolskiego i lubuskiego.

Bardzo istotną kwestią są plany (podjęte przez zarządy wspomnianych wyżej województw) wspólnej realizacji projektu rewitalizującego E-70, który ma przywrócić pełną żeglowność tego szlaku oraz stworzyć możliwość jego pełnego wykorzystania w transporcie towarów drogą wodną oraz w turystycznej żegludze śródlądowej.¹³

Transport lotniczy w województwie kujawsko-pomorskim

Na terenie województwa będącego przedmiotem niniejszej analizy zlokalizowany jest tylko jeden międzynarodowy port lotniczy. Jest nim Międzynarodowy Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego w Bydgoszczy.

Obsługuje on regularne połączenia lotnicze na trasach międzynarodowych z Dublinem w Irlandii, Düsseldorfem, w Niemczech oraz Londynem, Birmingham, Bristolem, Londynem, Liverpoolem, w Wielkiej Brytanii. Ponadto wspomniany port lotniczy obsługuje również połączenia sezonowe z Turcją, Tunezją, Egiptem i Kretą.¹⁴

¹² soleckujawski.pl

¹³ investin.kujawsko-pomorskie.pl/pl/gospodarka-regionu/wojewodztwo-kujawsko-pomorskie/strategiczne-polozenie.html

¹⁴ <https://plb.pl/>

port lotniczy	pierwsze półrocze 2023	pierwsze półrocze 2022	pierwsze półrocze 2022	dynamika 2022/2023	dynamika 2021/2023
Lotnisko Chopina w Warszawie	8 328 119	5 780 559	1 849 952	44,1%	350,2%
Kraków - Balice	4 368 695	3 188 522	457 018	37,0%	855,9%
Gdańsk im. Lecha Wałęsy	2 627 455	1 841 414	382 600	42,7%	586,7%
Katowice - Pyrzowice	2 239 208	1 624 288	413 304	37,9%	441,8%
Wrocław - Strachowice	1 671 522	1 116 359	255 781	14,9%	553,5%
Warszawa/Modlin	1 626 286	1 415 440	224 981	49,7%	622,9%
Poznań - Ławica	1 164 148	870 507	154 495	33,7%	653,5%
Rzeszów - Jasionka	393 092	262 731	38 092	49,6%	932,0%
Szczecin - Goleniów	222 920	171 048	36 746	30,3%	506,7%
Lublin	173 745	119 562	15 272	45,3%	1037,7%
Bydgoszcz	155 750	94 497	9 116	64,8%	1608,5%
Łódź	153 859	59 618	6 778	158,1%	2170,0%
Olsztyn-Mazury	62 692	45 438	5 093	38,0%	1130,9%
Lotnisko Warszawa - Radom	24 427	0	0	-	-
Zielona Góra - Babimost	22 429	13 265	4 844	69,1%	363,0%
suma	23 234 347	16 603 248	3 854 072	39,9%	502,9%

Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego za I półrocze 2023 r.¹⁵

Z przedstawionych danych można wyciągnąć dwa wnioski. Pierwszym jest niezwykle szybki wzrost liczby pasażerów, który korzysta z portu lotniczego w Bydgoszczy. W ujęciu 2021/2023 dynamika ta była na drugim, a w ujęciu 2022/2023 na trzecim miejscu w Polsce.

Z drugiej strony w porównaniu z najważniejszymi i największymi portami lotniczymi w Polsce, port lotniczy w Bydgoszczy obsługuje stosunkowo małą liczbę pasażerów. Można stąd wyciągnąć wniosek, iż transport lotniczy w województwie kujawsko-pomorskim, pomimo dużego tempa rozwoju, nie ma pierwszorzędного znaczenia w porównaniu z innymi rodzajami transportu. W regionie działają także lotniska cywilne i sportowe oraz lądowiska.¹⁶

Podsumowanie i przyszłość

W województwie kujawsko-pomorskim zdecydowanie dominuje transport lądowy. Jest to zupełnie zrozumiałe, gdy weźmie się pod uwagę śródlądowe położenie tego regionu.

¹⁵ www.ulc.gov.pl/pl/statystyki-analizy/statystyki-i-analizy-ryнку-transportu-lotniczego/3724-statystyki-wg-portow-lotniczych

¹⁶ Polska Agencja Żeglugi Powietrznej <https://www.pansa.pl> , Lotnicza Polska

Należy jednak zdecydowanie podkreślić, iż pomimo śródlądowego i wewnątrz krajowego położenia, transport w województwie kujawsko-pomorskim ma strategiczne znaczenie dla Polski, jak i w ujęciu transportu międzynarodowego. Jest niemal pewne, że w perspektywie najbliższych lat znaczenie transportu województwa kujawsko-pomorskiego dla Polski i Europy będzie tylko rosło. Jest to związane nie tylko z inwestycjami w infrastrukturę w samym omawianym regionie, ale również w zakresie całego kraju, z którym sieć dróg województwa kujawsko-pomorskiego jest ściśle powiązana. Warto wspomnieć, że w roku 2024 Generalna Dyrekcja Budowy Dróg Krajowych i Autostrad zamierza przeznaczyć na inwestycje 18,1 mld zł w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych oraz dodatkowe 1,4 mld zł w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic.¹⁷ Co więcej, jakkolwiek wzrost znaczenia transportu pomiędzy południem a północą Europy, przechodzącego przez Polskę, siłą rzeczy musi wpłynąć na wzrost znaczenia województwa kujawsko-pomorskiego w tym aspekcie.

Co już zostało podkreślone wcześniej, transport w omawianym regionie nie ogranicza się jedynie do transportu lądowego (tj. drogowego i kolejowego). Zwłaszcza w ujęciu obsługi połączeń pasażerskich rosnące znaczenie odgrywa międzynarodowy port lotniczy w Bydgoszczy. Transport lotniczy województwa kujawsko-pomorskiego ustępuje wielu innym regionom w Polsce, zwłaszcza województwu mazowieckiemu, ale także województwom śląskiemu, małopolskiemu, wielkopolskiemu, pomorskiemu, dolnośląskiemu, zachodniopomorskiemu, podkarpackiemu czy lubelskiemu pod względem liczby przewożonych pasażerów.¹⁸ Jest to zresztą zrozumiałe, patrząc na to, że w województwie kujawsko-pomorskim nie występuje żaden ośrodek miejski o liczbie mieszkańców porównywalnej do Warszawy, Krakowa czy Wrocławia.

Należy jednak zauważyć, że tempo wzrostu liczby przewożonych pasażerów jest tak wysokie, że wzrost znaczenia międzynarodowego portu lotniczego w Bydgoszczy wydaje się pewny. W każdym razie dotychczasowe statystyki wskazują bardzo jednoznacznie na taki właśnie scenariusz.

Transport województwa kujawsko-pomorskiego ma kluczowe znaczenie nie tylko dla samego regionu, ale również dla Polski i Europy. Zapowiadane na przyszłe lata poważne inwestycje oraz konsekwentne działania wojewódzkich władz samorządowych, z dużym prawdopodobieństwem to krajowe i międzynarodowe znaczenie jeszcze zwiększą.

¹⁷ <https://www.wnp.pl/budownictwo/w-2024-r-gddkia-planuje-wydac-19-5-mld-zl-na-inwestycje-drogowe,760867.html>

¹⁸ www.ulc.gov.pl/pl/statystyki-analizy/statystyki-i-analizy-rynku-transportu-lotniczego/3724-statystyki-wg-portow-lotniczych