

Docelowy układ sieci dróg krajowych w korytarzu Via Pomerania

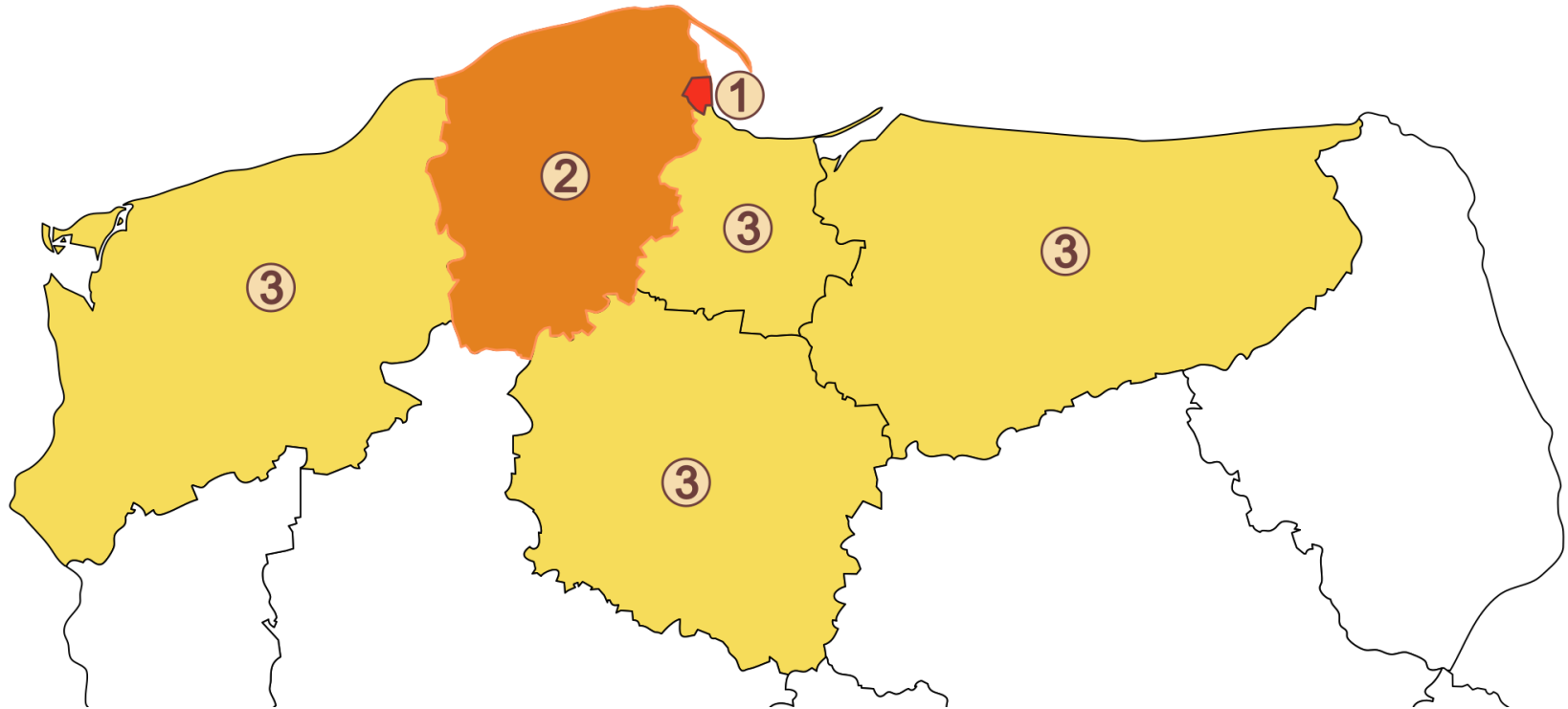
Regionalna optymalizacja układu sieci dróg krajowych

S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie

Łukasz Kubiak

Bydgoszcz, 3 listopada 2025 r.

Raport „Pakt dla bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe”, czyli „Pakt trzech prędkości”



Faktyczna priorytetyzacja podejmowanych działań:

- 1. Gdynia** (Droga Czerwona, Trasa Kwiatkowskiego oraz uporczywe zabieganie o realizację Portu Zewnętrznego w Gdyni – łącznie kilkanaście miliardów złotych !!!)
- 2. Okręg słupsko-gdyński** (Port w Ustce, promowanie Via Pomeranii w nieracjonalnym sieciowo przebiegu przez Bytów)
- 3. Pozostała część województwa pomorskiego oraz województwa zachodniopomorskie, warmińsko-mazurskie i kujawsko-pomorskie** (inne zadania wpisane do dokumentu)

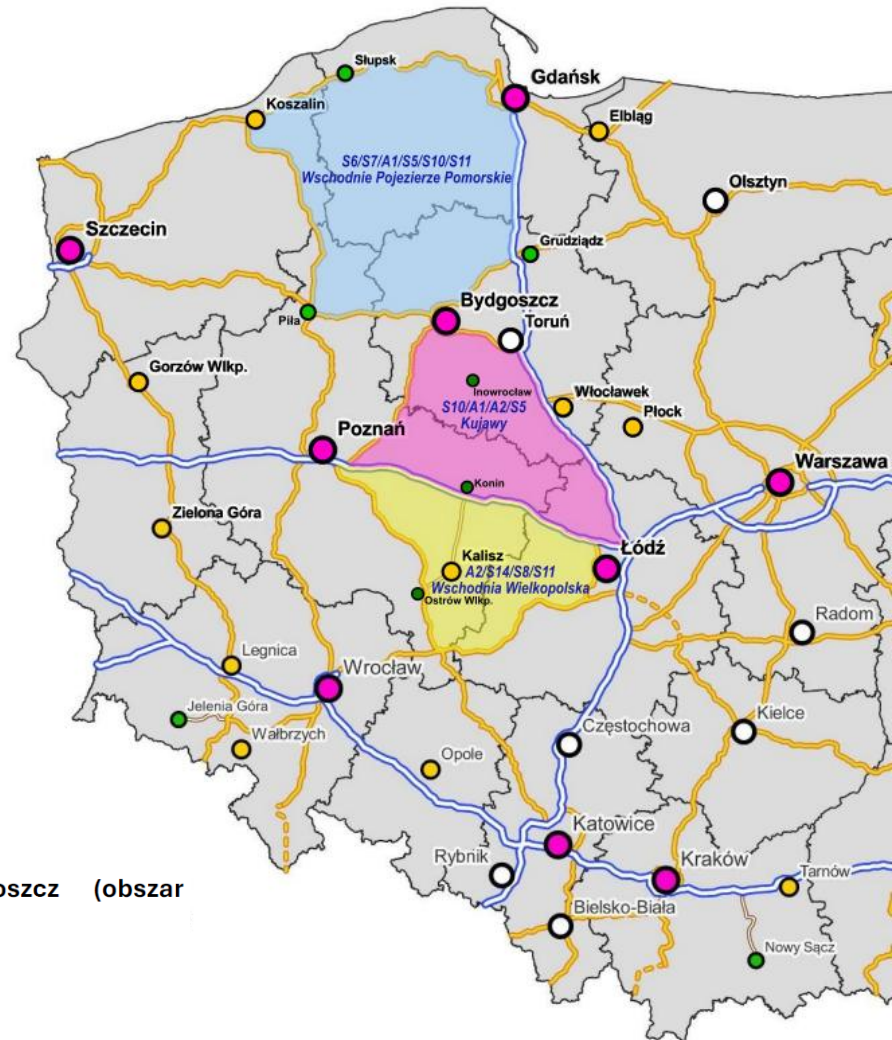
Raport

Docelowy układ sieci dróg krajowych w korytarzu Via Pomerania

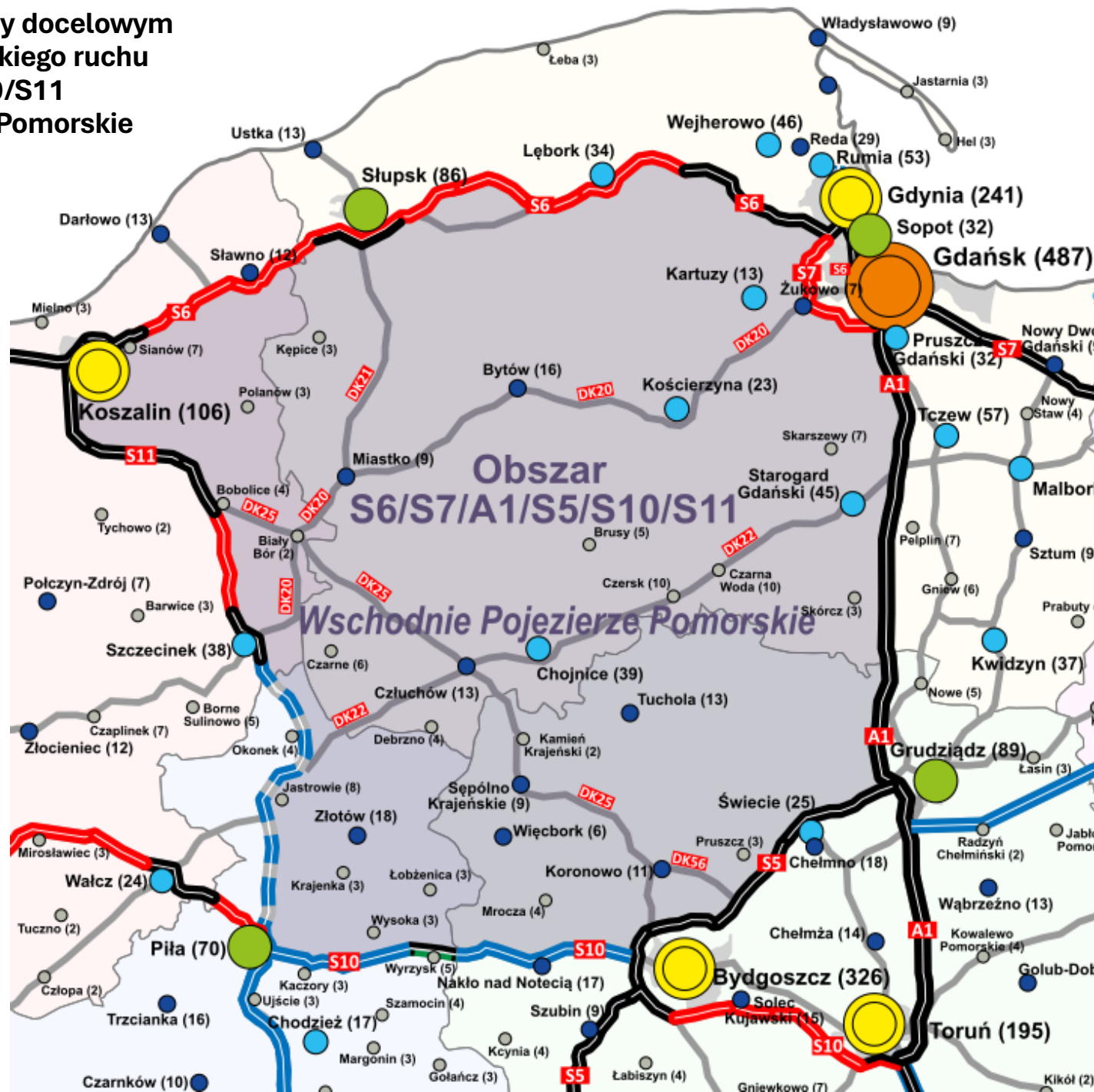
*Raport powstał w odpowiedzi na potrzebę uporządkowania, zracjonalizowania i zoperacjonalizowania idei budowy ciągu drogowego o podwyższonych parametrach, znanego pod nazwą **Via Pomerania**.*

Spis treści:

1. Cel i zakres przestrzenny analizy
2. Via Pomerania na odcinku Pomorze Środkowe – Bydgoszcz (obszar S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie)
 - 2.1. Charakterystyka obszaru
 - 2.2. Obecne plany rozwoju sieci dróg krajowych
 - 2.3. Identyfikacja korytarzy drogowych o znaczeniu krajowym
 - 2.4. Uzupełnienie i optymalizacja układu dróg krajowych na obrzeżach obszaru WPP
 - 2.5. Kierunkowe założenia rozwoju układu dróg krajowych
 - 2.6. Etapowanie rozwoju układu dróg Via Pomerania
 - 2.7. Priorytetyzacja w zakresie przyjęcia przekroju dwujezdniowego
 - 2.8. Orientacyjne przebiegi wybranych zadań inwestycyjnych
3. Via Pomerania na odcinku Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski (obszary S10/A1/A2/S5 Kujawy oraz A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska)

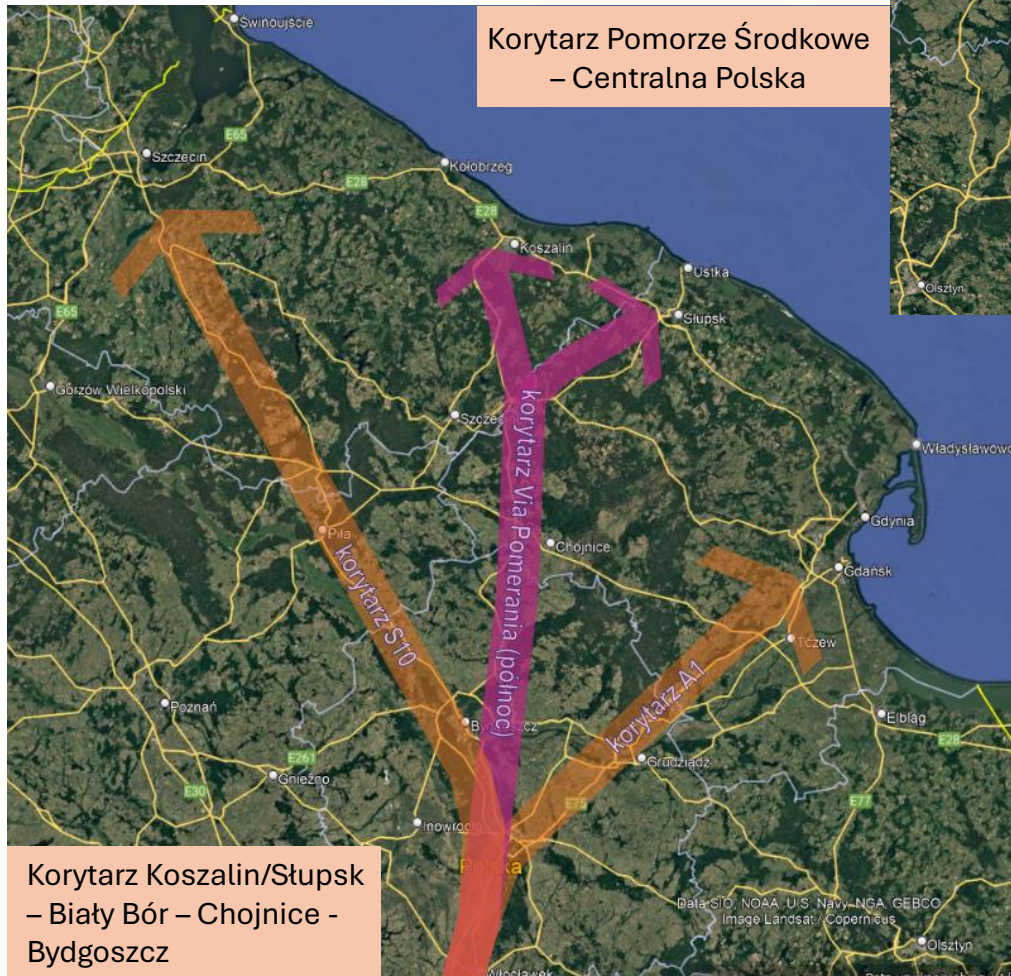


**Obszar analizy ograniczony docelowym
układem sieci dróg szybkiego ruchu
S6/S7/A1/S5/S10/S11
Wschodnie Pojezierze Pomorskie**



Raport „Docelowy układ sieci dróg krajowych w korytarzu Via Pomerania” - podejście obszarowe (obszar S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie – WPP)

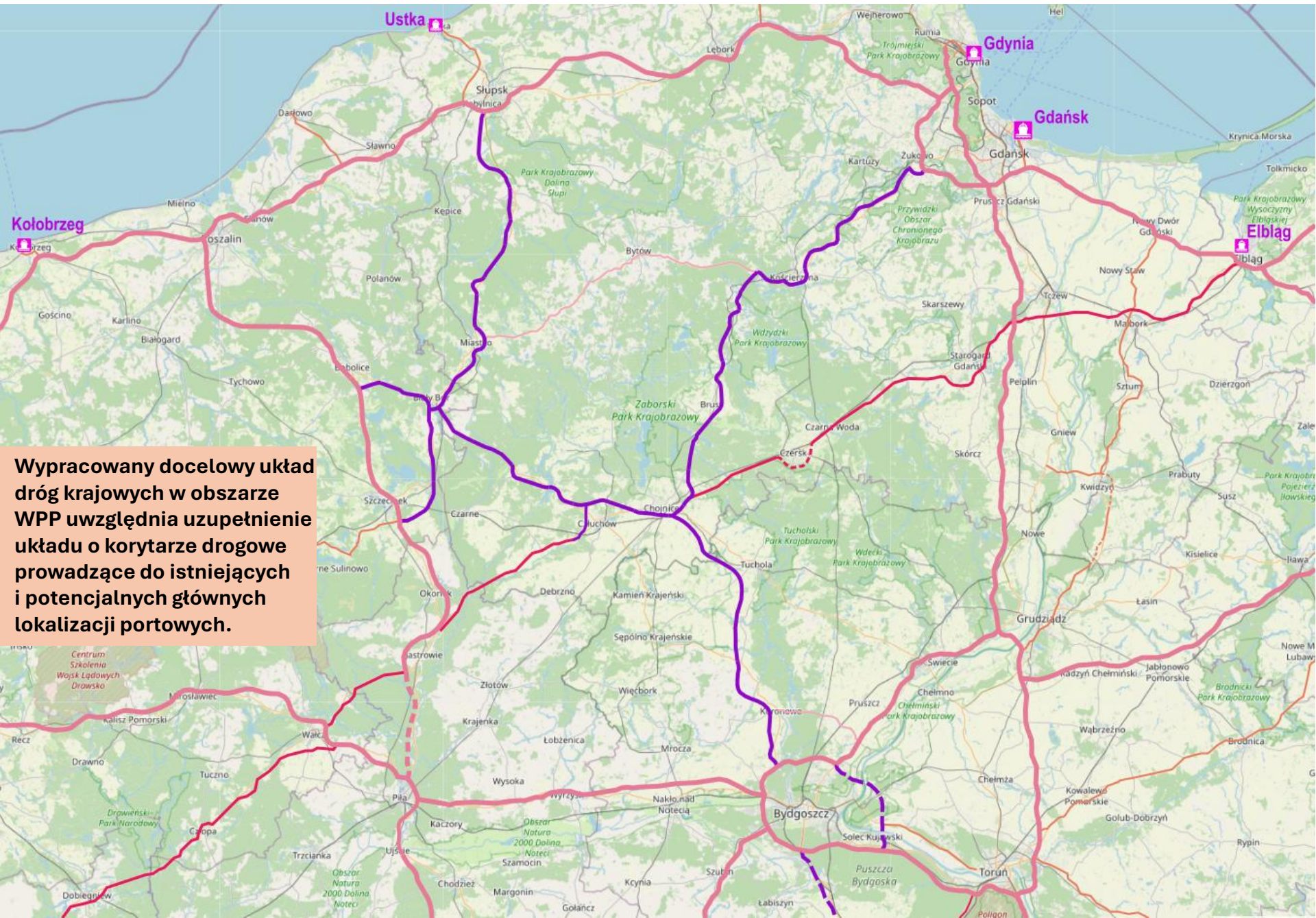
Relacja Słupsk – Bydgoszcz nie jest jedyną relacją poziomu krajowego, która wymaga odpowiedniego uwzględnienia w procesie kształtowania układu sieci dróg krajowych w obszarze WPP.



Kumulacja ruchu z wielu kierunków, tak aby zwiększyć zasadność realizacji układu drogowego w podwyższonych parametrach, np. ze Szczecinka zarówno do Trójmiasta, jak i Bydgoszczy.



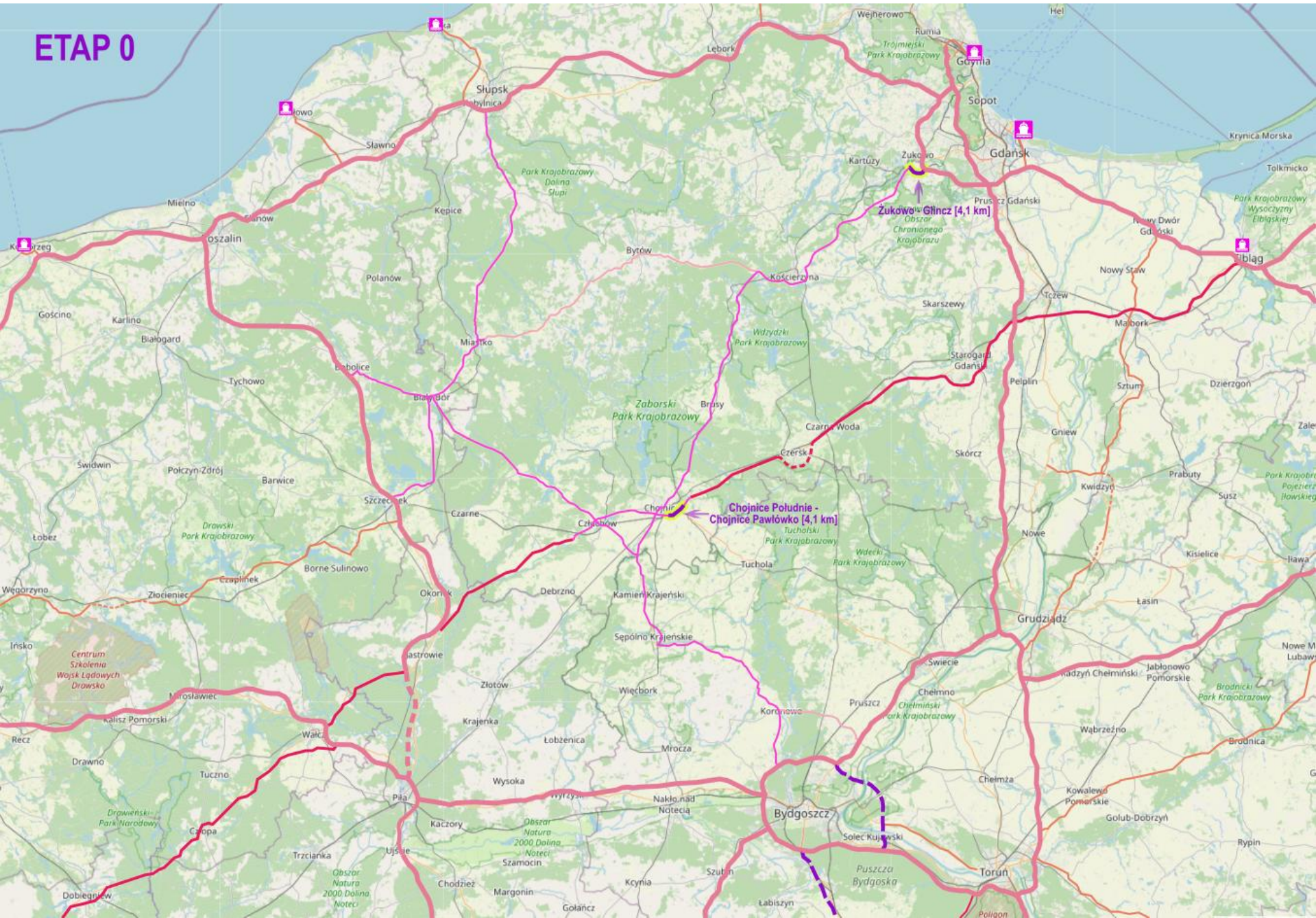
Docelowy układ sieci dróg krajowych w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie (Regionalna optymalizacja układu sieci dróg krajowych)



Wypracowany docelowy układ dróg krajowych w obszarze WPP uwzględnia uzupełnienie układu o korytarze drogowe prowadzące do istniejących i potencjalnych głównych lokalizacji portowych.

Etapowanie realizacji zadań inwestycyjnych

ETAP 0



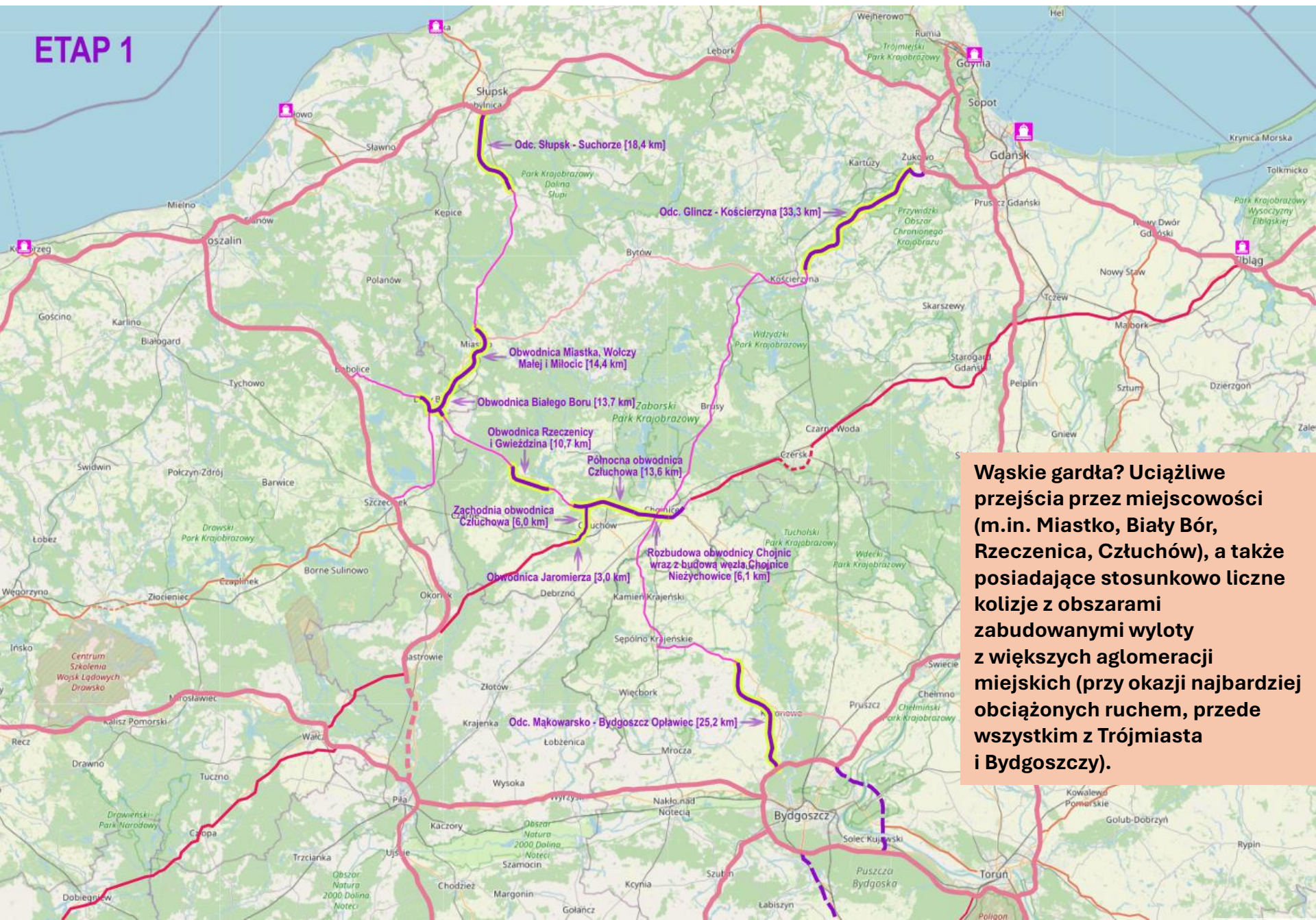
Odpowiedź Wiceministra Infrastruktury p. Stanisława Bukowca z dnia 2 lipca 2025 r. (Znak pisma: DDP-2.054.79.2025) na interpelację nr 10442 Posła na Sejm RP p. Marcina Horaty z dnia 25 czerwca 2025 r.

Budowa drogi nazywanej Via Pomerania w relacji Ustka – Słupsk – Bydgoszcz m.in. została wskazana jako kluczowe przedsięwzięcie drogowe dla obronności kraju przez powołany przez Ministra Obrony Narodowej Zespół ds. opracowania „Raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe”. Jednakże należy podkreślić, iż niezależnie od prac Zespołu, Ministerstwo Obrony Narodowej w korespondencji skierowanej do Ministra Infrastruktury poinformowało, iż drogi krajowe (za wyjątkiem usuwania tzw. „wąskich gardeł”) charakteryzują się parametrami technicznymi niezbędnymi dla sprawnego przemieszczania kolumn wojsk własnych jak i sojusznicznych.

Zatem gdzie na odcinku Słupsk – Bydgoszcz można zidentyfikować wąskie gardła na sieci dróg krajowych?

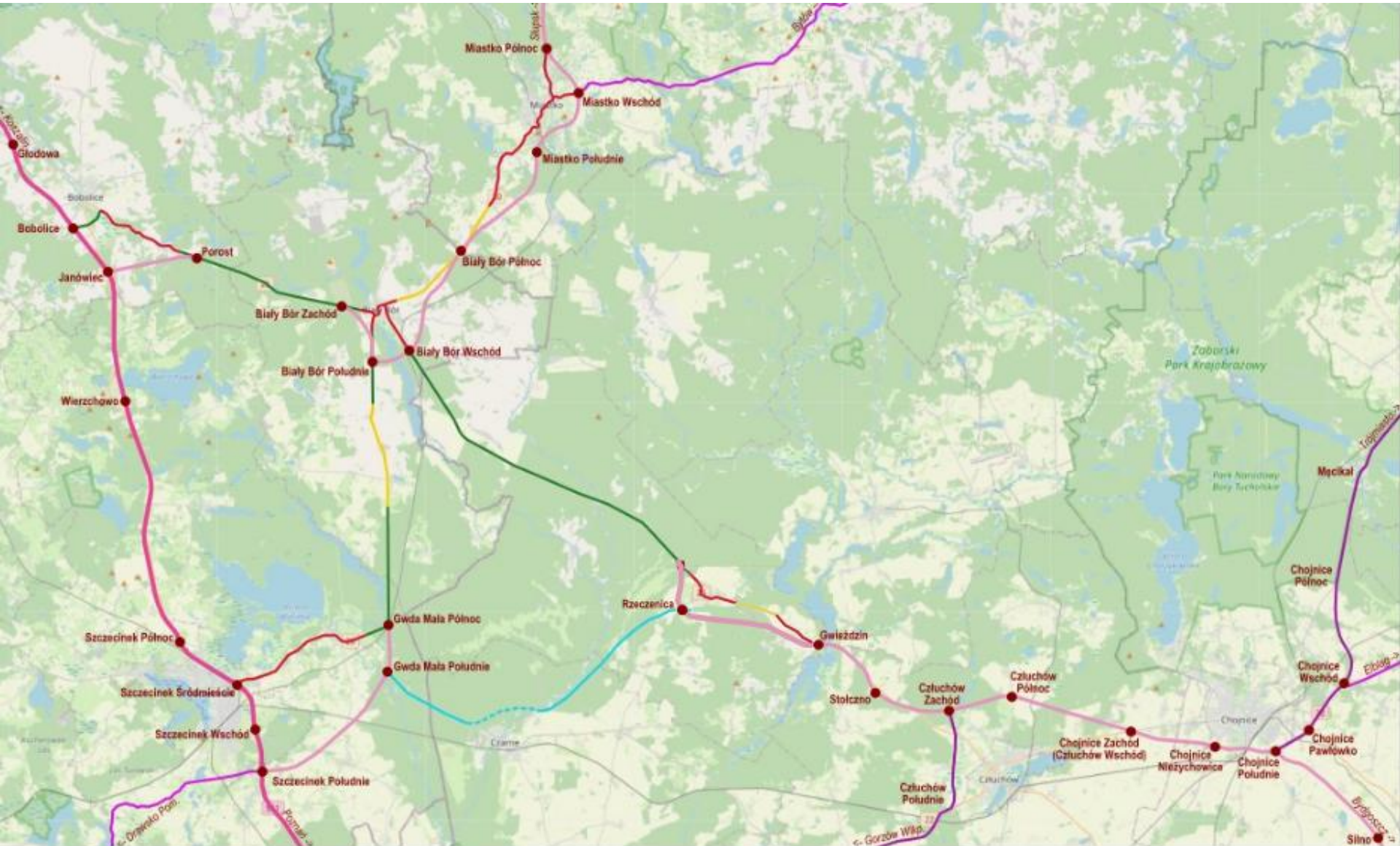
Etapowanie realizacji zadań inwestycyjnych (Etap 1 – zakres „minimalny”)

ETAP 1



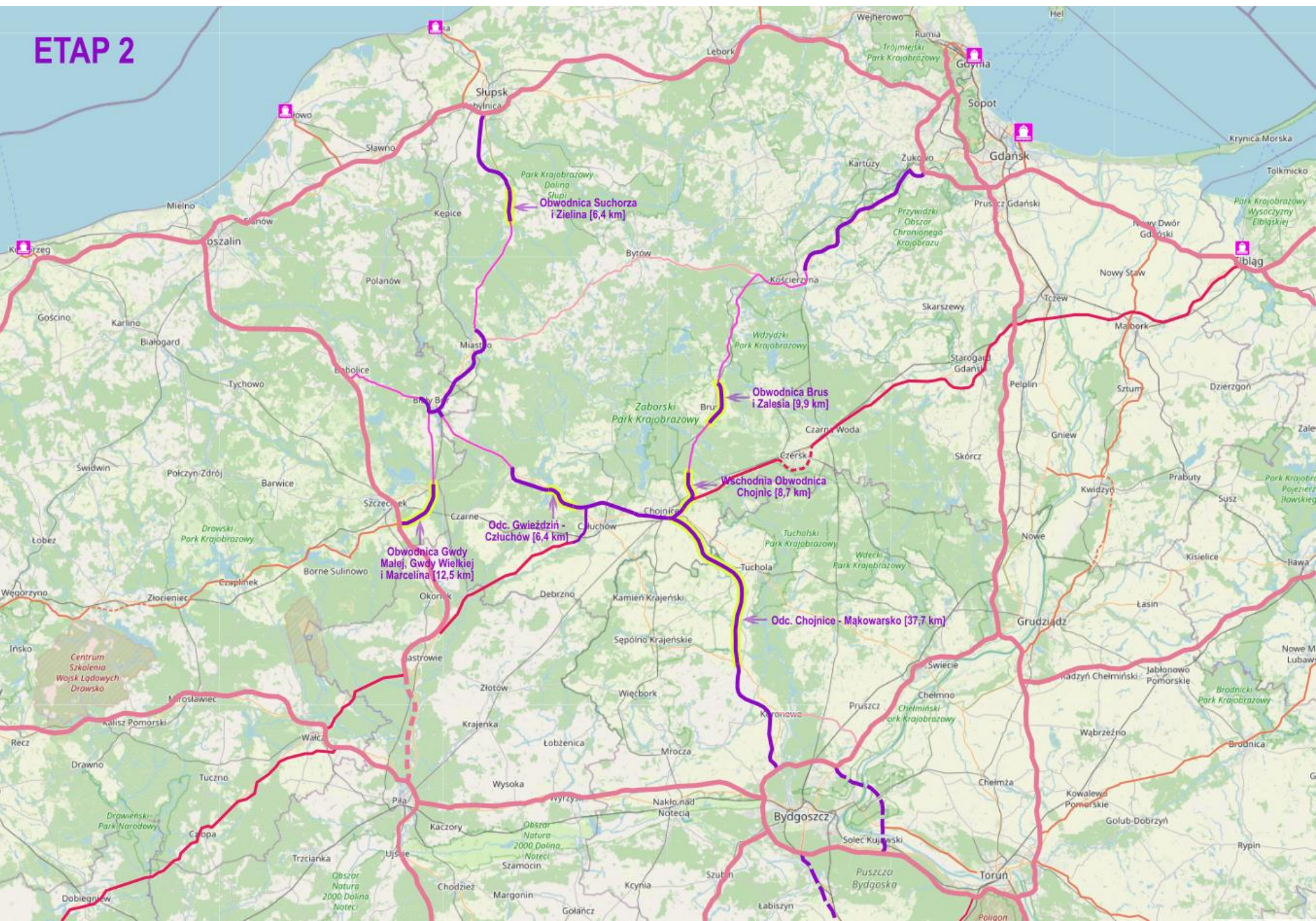
Wąskie gardła? Uciążliwe przejścia przez miejscowości (m.in. Miastko, Biały Bór, Rzeczenica, Człuchów), a także posiadające stosunkowo liczne kolizje z obszarami zabudowanymi wyloty z większych aglomeracji miejskich (przy okazji najbardziej obciążonych ruchem, przede wszystkim z Trójmiasta i Bydgoszczy).

Ominięcie uciążliwych przejść przez obszary zabudowane oraz wykorzystanie istniejących korytarzy dróg krajowych

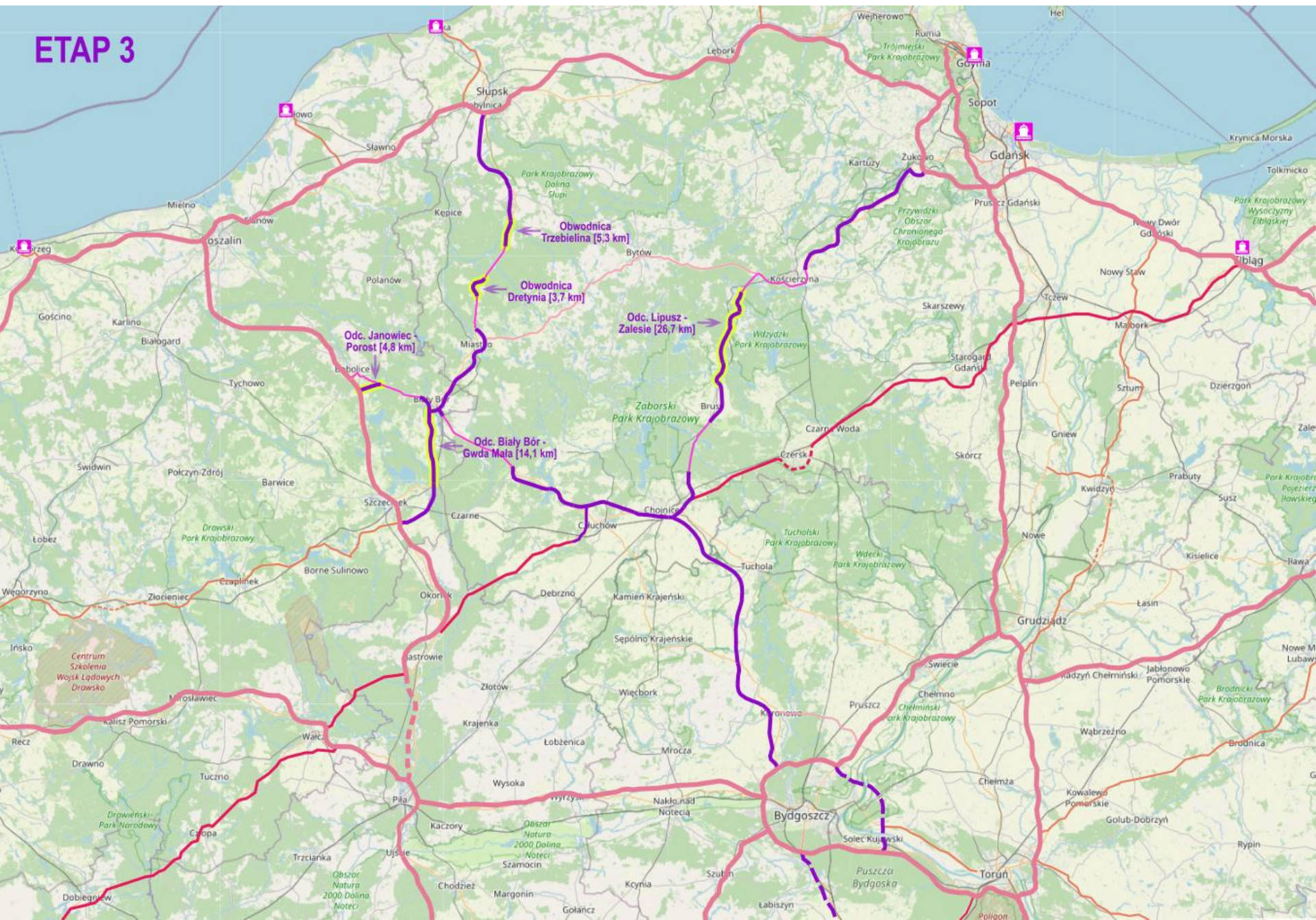


Odcinki zaznaczone kolorem: **czerwonym: trudne przejścia przez obszary zabudowane**, **żółtym: odcinki z wieloma kolizjami z obszarami zabudowanymi**, **zielonym: proste odcinki leśne**

ETAP 2

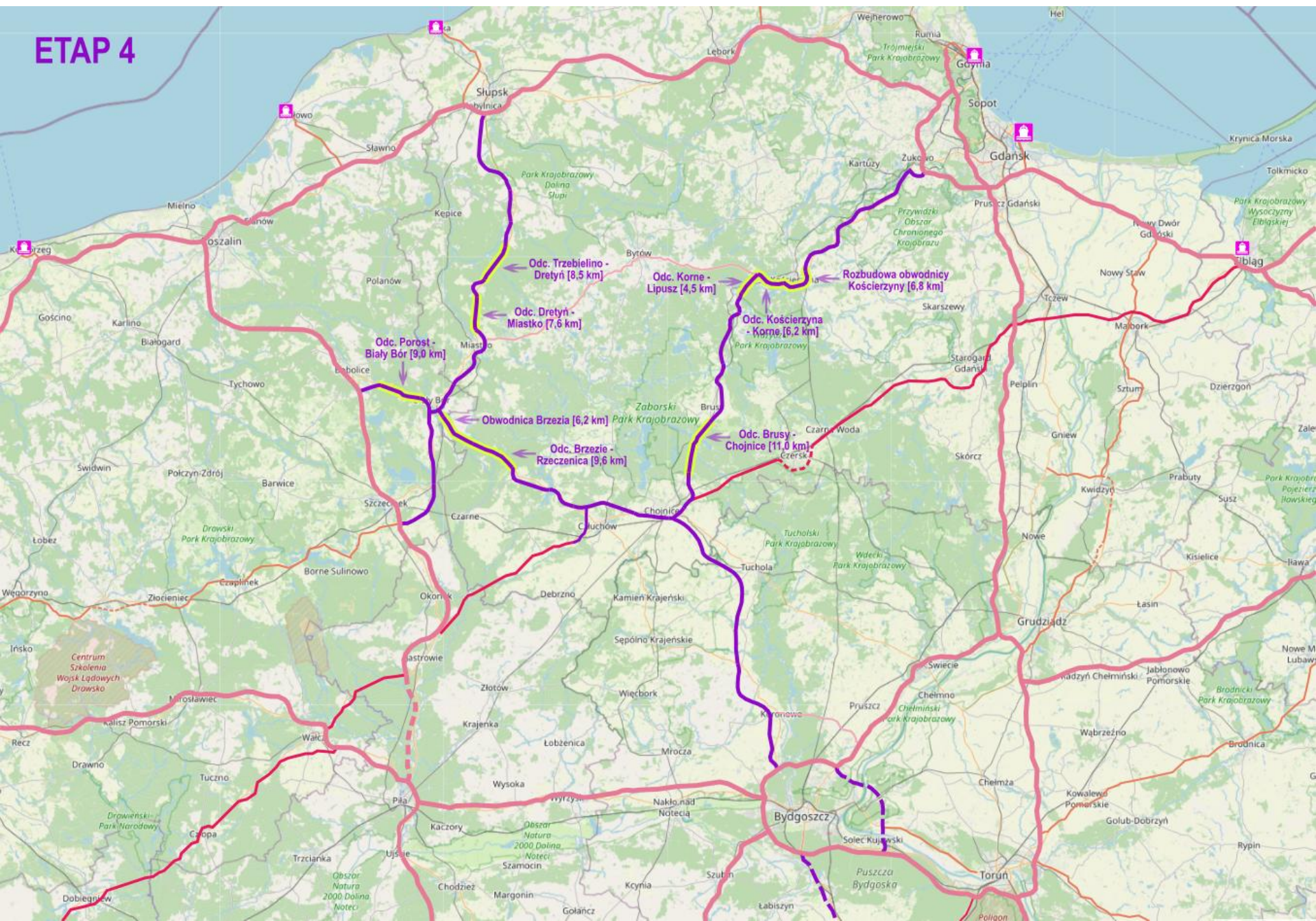


ETAP 3



Etapowanie realizacji zadań inwestycyjnych (Etap 4 – zakres „docelowy”)

ETAP 4

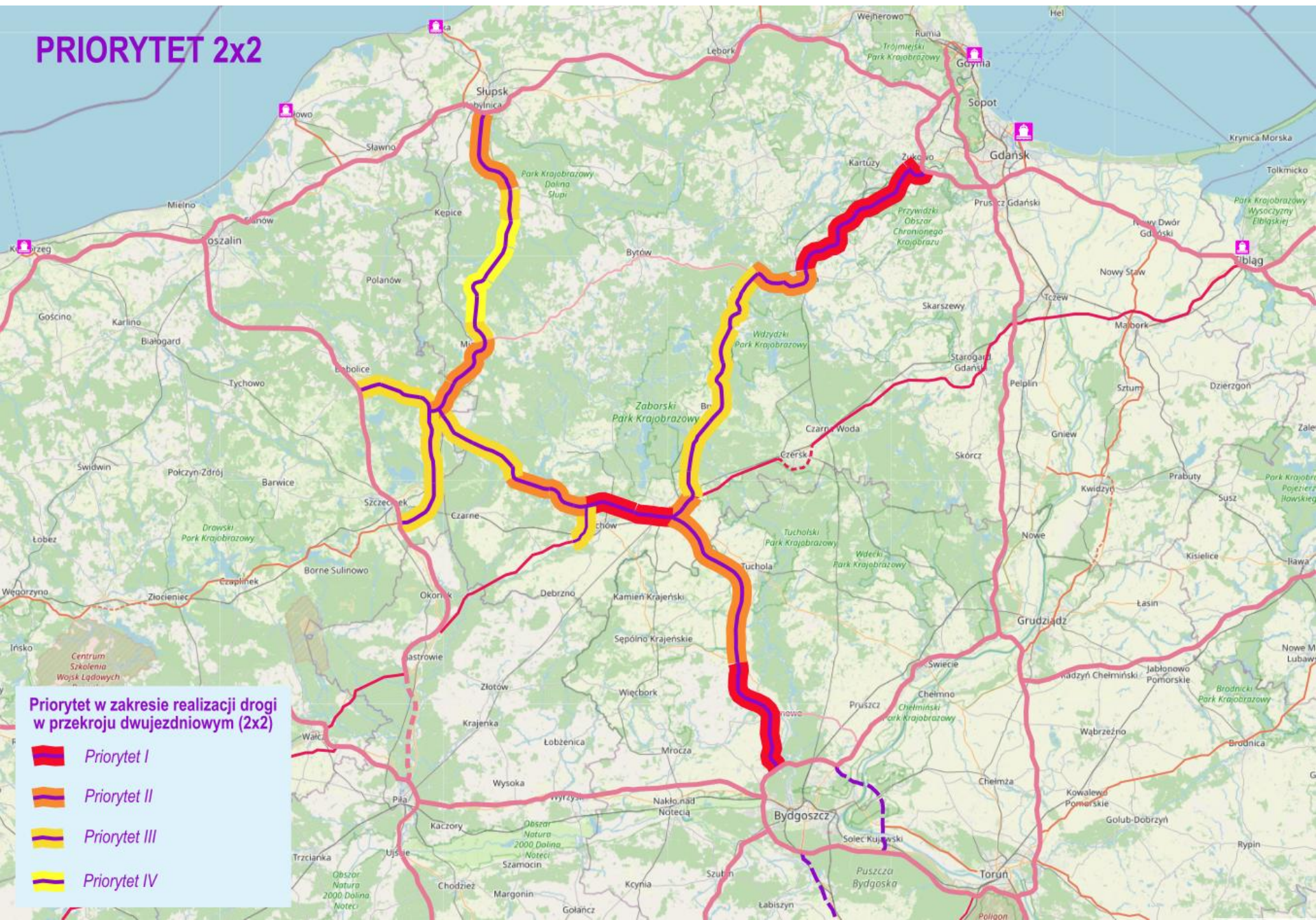


Priorytetyzacja w zakresie zastosowania przekroju dwujezdniowego

PRIORYTET 2x2

Priorytet w zakresie realizacji drogi
w przekroju dwujezdniowym (2x2)

-  *Priorytet I*
-  *Priorytet II*
-  *Priorytet III*
-  *Priorytet IV*



Etapowanie realizacji zadań inwestycyjnych
Priorytetyzacja w zakresie zastosowania przekroju dwujezdniowego

Lp.	Nazwa zadania	Długość odcinka [km]	Priorytet realizacji zadania	Priorytet zastosowania przekroju 2x2
1.	Odc. Mąkowsko - Bydgoszcz Opatowiec	25,2	I	I
2.	Odc. Glinch - Kościerzyna	33,3	I	I
3.	Rozbudowa obwodnicy Chojnic wraz z budową węzła Nieżychowice	6,1	I	I
4.	Północna obwodnica Cztuchowa	13,6	I	I
5.	Obwodnica Rzeczenicy i Gwieździna	10,7	I	II
6.	Obwodnica Białego Boru	13,7	I	II
7.	Obwodnica Miastka, Wołczy Matej i Miłocic	14,4	I	II
8.	Odc. Stupsk - Suchorze	18,4	I	II
9.	Zachodnia obwodnica Cztuchowa	6,0	I	III
10.	Obwodnica Jaromierza	3,0	I	III
11.	Odc. Chojnice - Tuchola - Mąkowsko	37,7	II	II
12.	Odc. Gwieździn - Cztuchów	6,4	II	II
13.	Wschodnia obwodnica Chojnic	8,7	II	II
14.	Obwodnica Brus i Zalesia	9,9	II	III
15.	Obwodnica Gwdy Matej, Gwdy Wielkiej i Marcelina	12,5	II	III
16.	Obwodnica Suchorza i Zielina	6,4	II	III
17.	Odc. Lipusz - Zalesie	26,7	III	III
18.	Odc. Janowiec - Porost	4,8	III	III
19.	Odc. Biały Bór - Gwda Mała	14,1	III	III
20.	Obwodnica Trzebielina	5,3	III	IV
21.	Obwodnica Dretynia	3,7	III	IV
22.	Rozbudowa obwodnicy Kościerzyny	6,8	IV	II
23.	Rozbudowa odc. Kościerzyna - Korne	6,2	IV	II
24.	Rozbudowa odc. Korne - Lipusz	4,5	IV	III
25.	Rozbudowa odc. Brusy - Chojnice	11,0	IV	III
26.	Rozbudowa odc. Brzezcie - Rzeczenica	9,6	IV	III
27.	Rozbudowa obwodnicy Brzezia	6,2	IV	III
28.	Rozbudowa odc. Porost - Biały Bór	9,0	IV	III
29.	Rozbudowa odc. Trzebielino - Dretyń	8,5	IV	IV
30.	Rozbudowa odc. Dretyń - Miastko Północ	7,6	IV	IV

Docelowa sieć głównych dróg o znaczeniu regionalnym (dróg wojewódzkich)



ZOBOWIĄZANIE SWP: Weryfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich

POTRZEBY WERYFIKACJI

- zmiany 1.01 1999 r. klasyfikacji wynikające z reformy administracyjnej państwa (Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r.) były jedynie automatycznym przekwalifikowaniem, bez kryteriów optymalizacji struktury sieci;
- niezgodność pomiędzy kategorią nominalną drogi a rzeczywistą;
- klasy dróg niedostosowane do możliwości ich uzyskiwania - niezgodność pomiędzy klasą nominalną a rzeczywistą;
- drogi o charakterze obronnym;
- nowe drogi i ich węzły – zachwiana hierarchizacja powiązań;
- trudności w racjonalnym planowaniu rozwoju sieci przy wyżej wymienionych uwarunkowaniach;

CEL WERYFIKACJI

- opracowanie struktury funkcjonalnej sieci dostosowanej do rzeczywistej funkcji połączeń w sieci istniejącej i planowanej;
- umożliwienie koncentrowania działań rozwojowych;
- przygotowanie merytorycznych podstaw do procesu przekształceń sieci i negocjacji pomiędzy poziomami zarządzania drogami.



JEDNOSTKA SAMORZĄDU
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

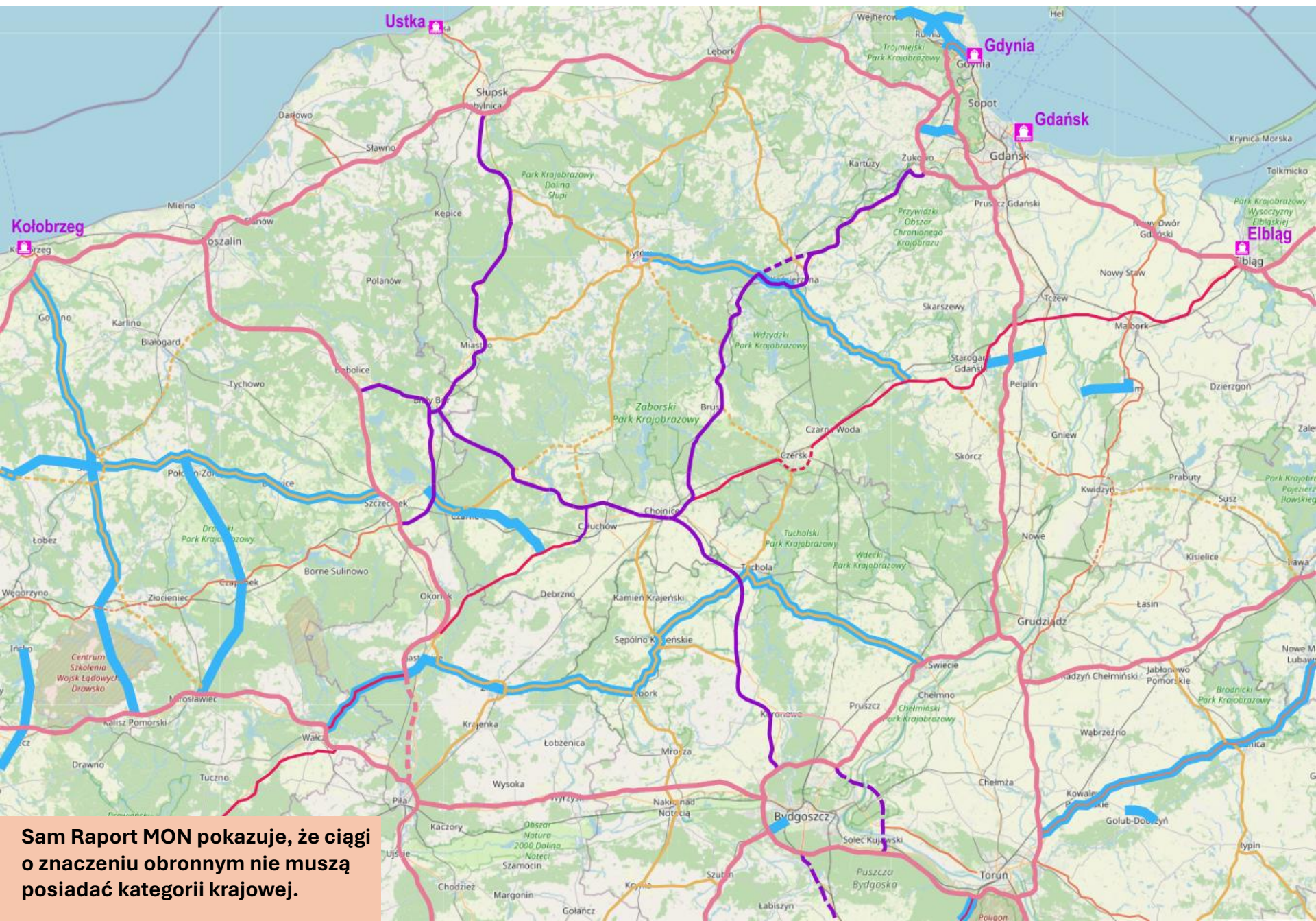


Docelowa sieć głównych dróg o znaczeniu regionalnym (dróg wojewódzkich) na tle Etapu 2 rozwoju układu Via Pomerania



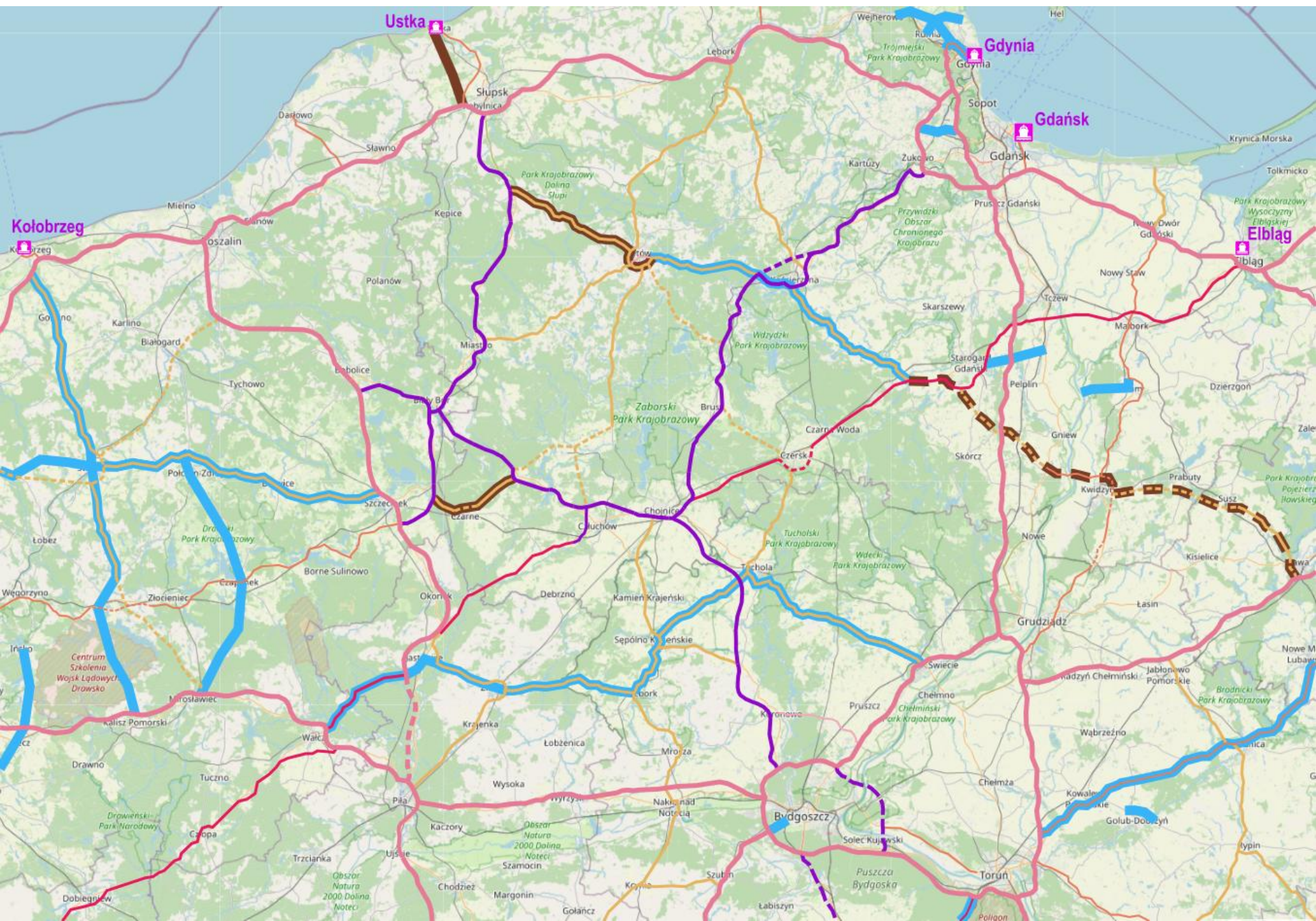
Zadania do realizacji w ramach Etapu 1 i 2 posiadają ekwiwalentną długość, co najkrótsze z propozycji przebiegu Via Pomeranii w przebiegu zbliżonym do Bytowa (plus obwodnica Człuchowa z PB1000 oraz budowa węzła Nieżychowice)

Pakt dla bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe (ciągi drogowe)



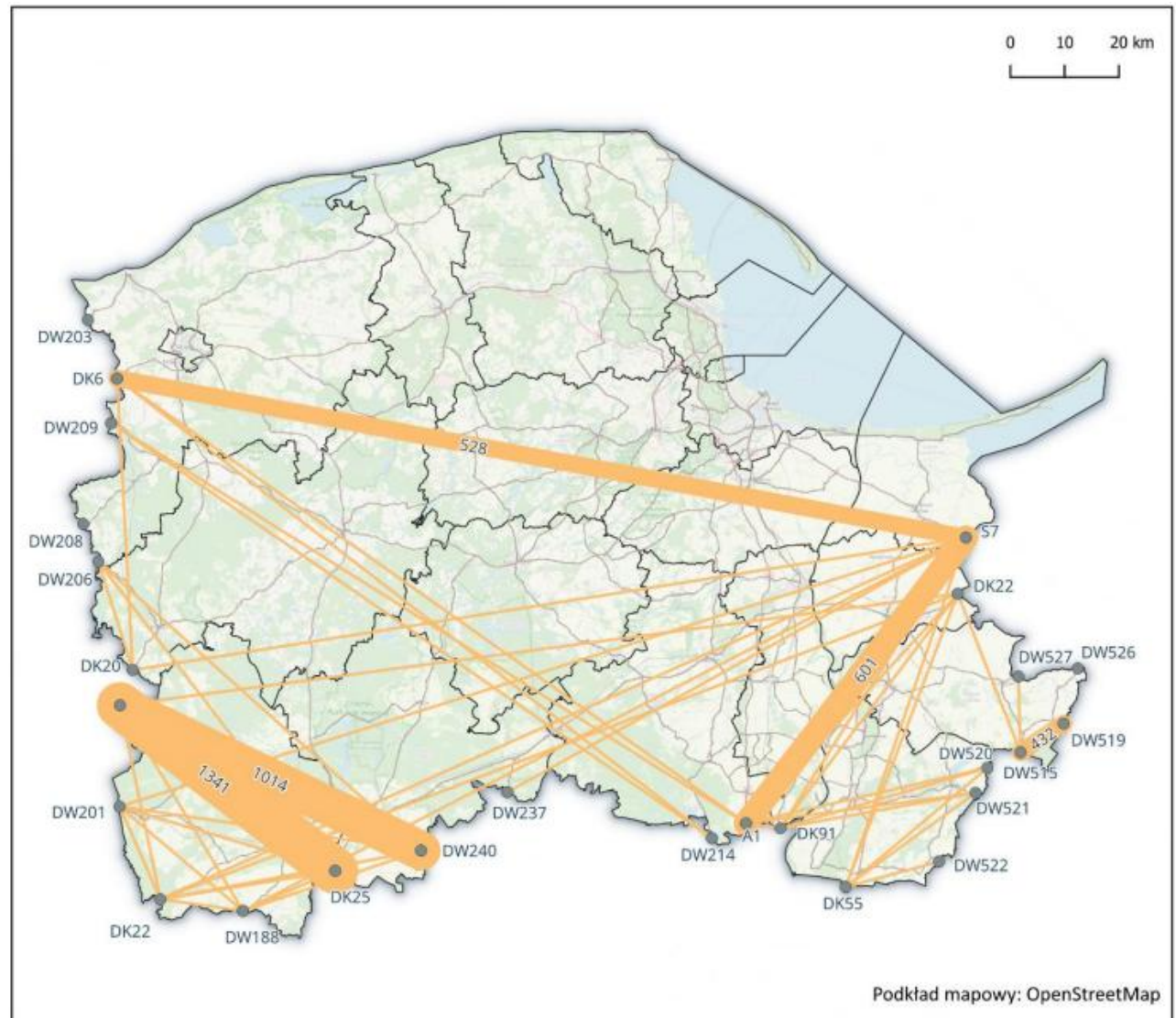
Sam Raport MON pokazuje, że ciągi o znaczeniu obronnym nie muszą posiadać kategorii krajowej.

Pakt dla bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe (ciągi drogowe – korekty/uzupełnienia)



Wieżba tranzytu – województwo pomorskie

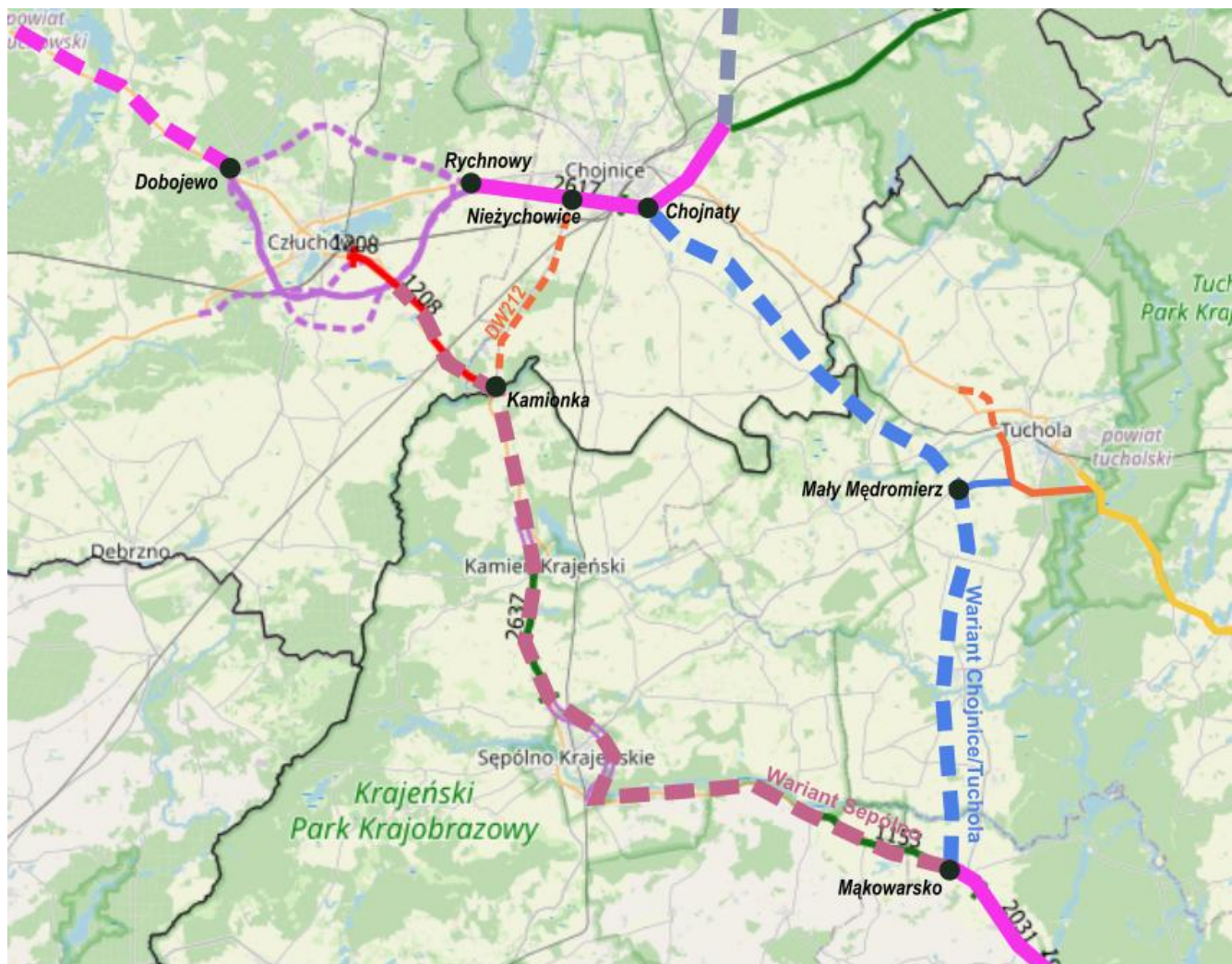
Należy mieć na uwadze, że istnieją poważne problemy z uzyskaniem decyzji środowiskowej dla odcinka S11 Szczecinek – Piła, co akurat jest uwarunkowaniem korzystnym dla większego obciążenia ruchem układu Via Pomerania (m.in. Relacja Koszalin – Bydgoszcz)



Wieżba ruchu tranzytowego w transporcie drogowym, ukazująca potencjał ruchowy łączenia potoków ruchu z korytarzy DK25 i DW240 już na wysokości Tucholi. Źródło: Raport zbiorczy z wykonania Pomorskich Badań Ruchu 2024 wraz z Gdańskimi Badaniami Ruchu 2022; PBS, Via Vistula, Rubika Consulting na zlecenie Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

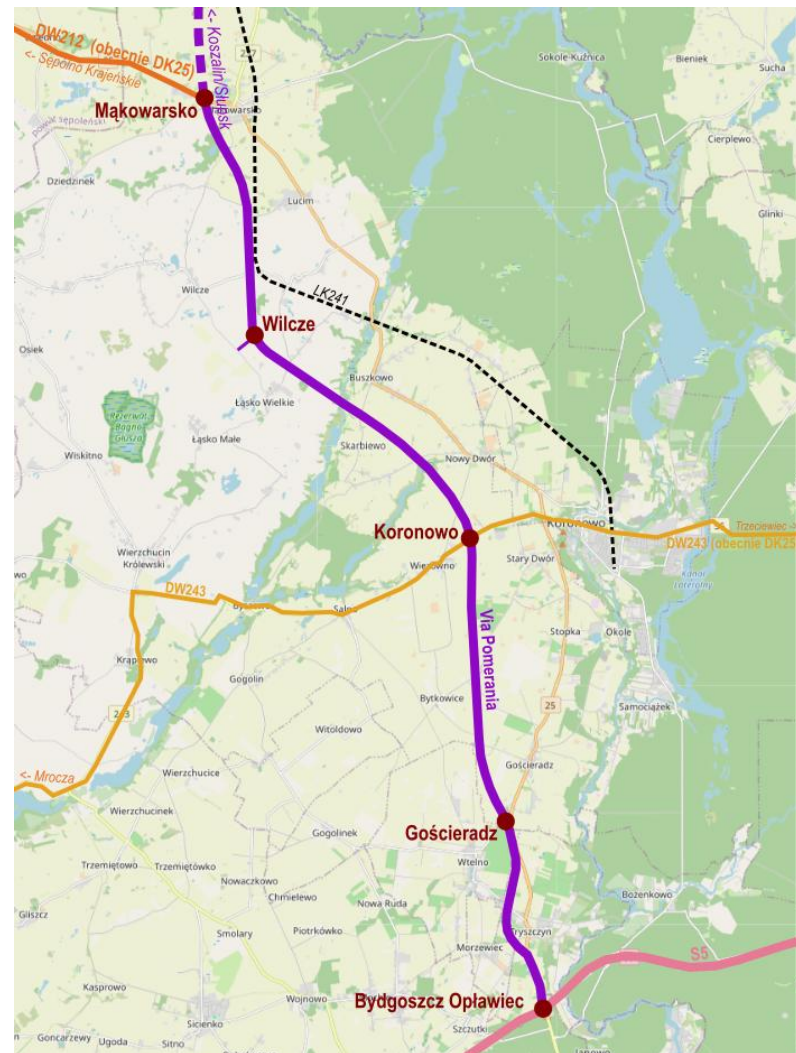
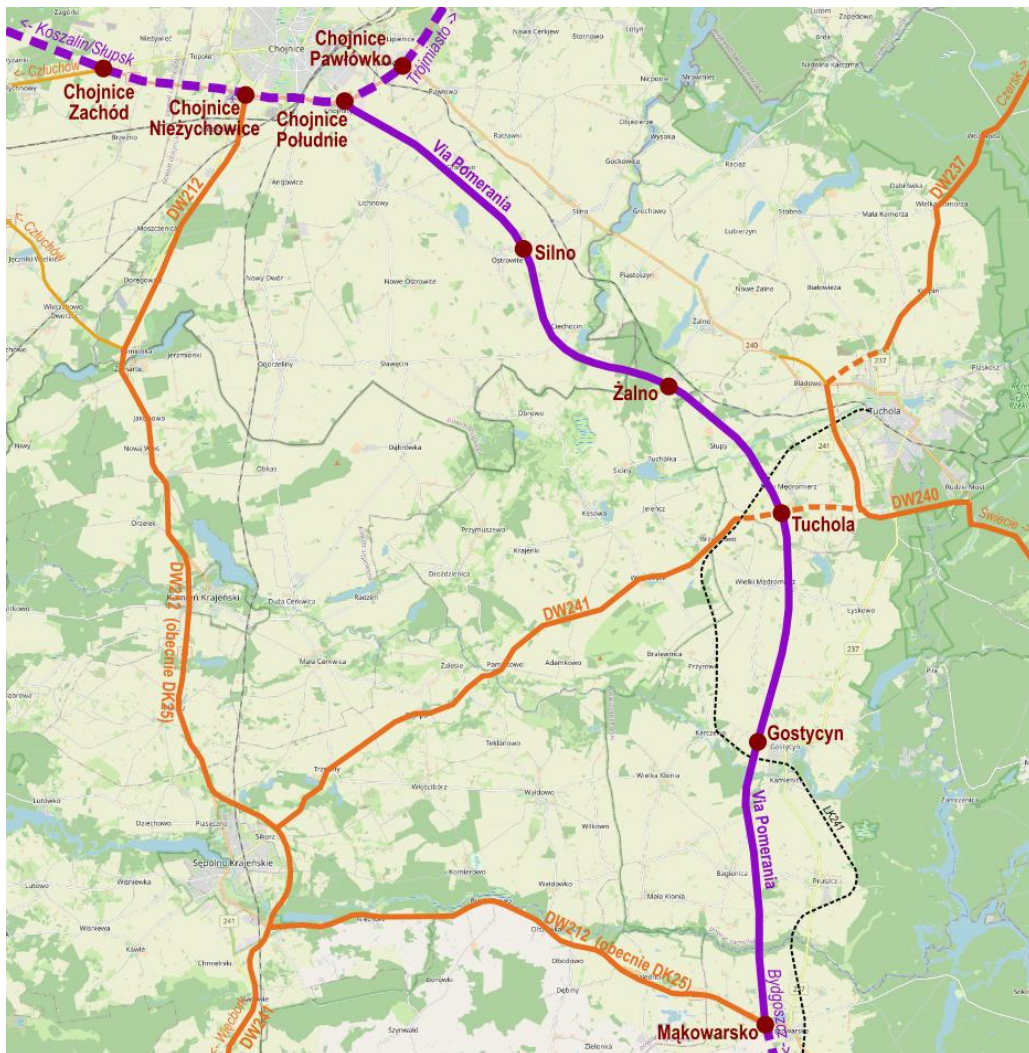
Wariant „Tuchola” jako optymalne rozwiązanie dla przebiegu drogi 2x2

- Racjonalizacja układu dróg krajowych, centrująca go na największe miasto wewnątrz obszaru WPP – **Chojnice**
- Skrócenie powiązania Chojnic (a także Bytowa i Kościerzyny) z Bydgoszczą, a dalej z Centralną Polską
- Skrócenie przebiegu odcinka uzupełniającego VP Żukowo – Kościerzyna - Chojnice
- Poprawa powiązania Grudziądza/Świecia/Chełmna z wnętrzem obszaru WPP (zastępując w sieci odcinek DW240 Chojnice – Tuchola, charakteryzujący się licznymi kolizjami z obszarami zabudowanymi)
- Poprawa powiązań Grudziądza z wnętrzem obszaru WPP (korytarz Koszalin – Grudziądz) [**Grudziądz jest miastem wielkości Słupska**]
- Poprawa powiązania Tucholi z bydgoskim i chojnickim węzłem drogowym (powiat sępoleński byłby obsługiwany w tych kierunkach odciążonymi z tranzytu nowo rozbudowanymi/zbudowanymi odcinkami/obwodnicami).
- Północny wariant obwodnicy Człuchowa poprawia docelowe powiązanie Szczecinek – Chojnice (- Trójmiasto/Bydgoszcz)



Porównanie potencjalnych przebiegów Via Pomerania na odcinku Dobojewo – Mąkowarsko w obecnym korytarzu DK25 uwzględniającym planowane obwodnice Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego oraz przebiegu częściowo wykorzystującym obwodnicę Chojnic, na tle analizowanych w STES wariantów przebiegu obwodnicy Człuchowa w ciągu DK22/25, węzłem Niezychowice wraz z zaznaczonym odcinkiem DW212 Niezychowice – Kamionka oraz wrysowanym przebiegiem planowanej obwodnicy Tucholi w ciągu DW240. Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org

Odcinek Via Pomerania Chojnice – Tuchola – Mąkowsko – Bydgoszcz



Optymalne powiązanie z układem dróg krajowych zarówno powiatu tucholskiego, jak i powiatu sępoleńskiego (poprzez odciążenie z ruchu tranzytowego właśnie realizowane nowe/rozbudowywane odcinki w ciągu obecnego śladu DK25, m.in. obwodnice Kamienia Krajeńskiego i Sępólna Krajeńskiego oraz rozbudowany odcinek Obodowo – Mąkowsko).

Docelowy układ obwodnicowy Chojnic i Człuchowa (w możliwej kolejności realizacji)

0. Istniejący odcinek obwodnicy Chojnic 2x2

1. Obwodnica Jaromierza

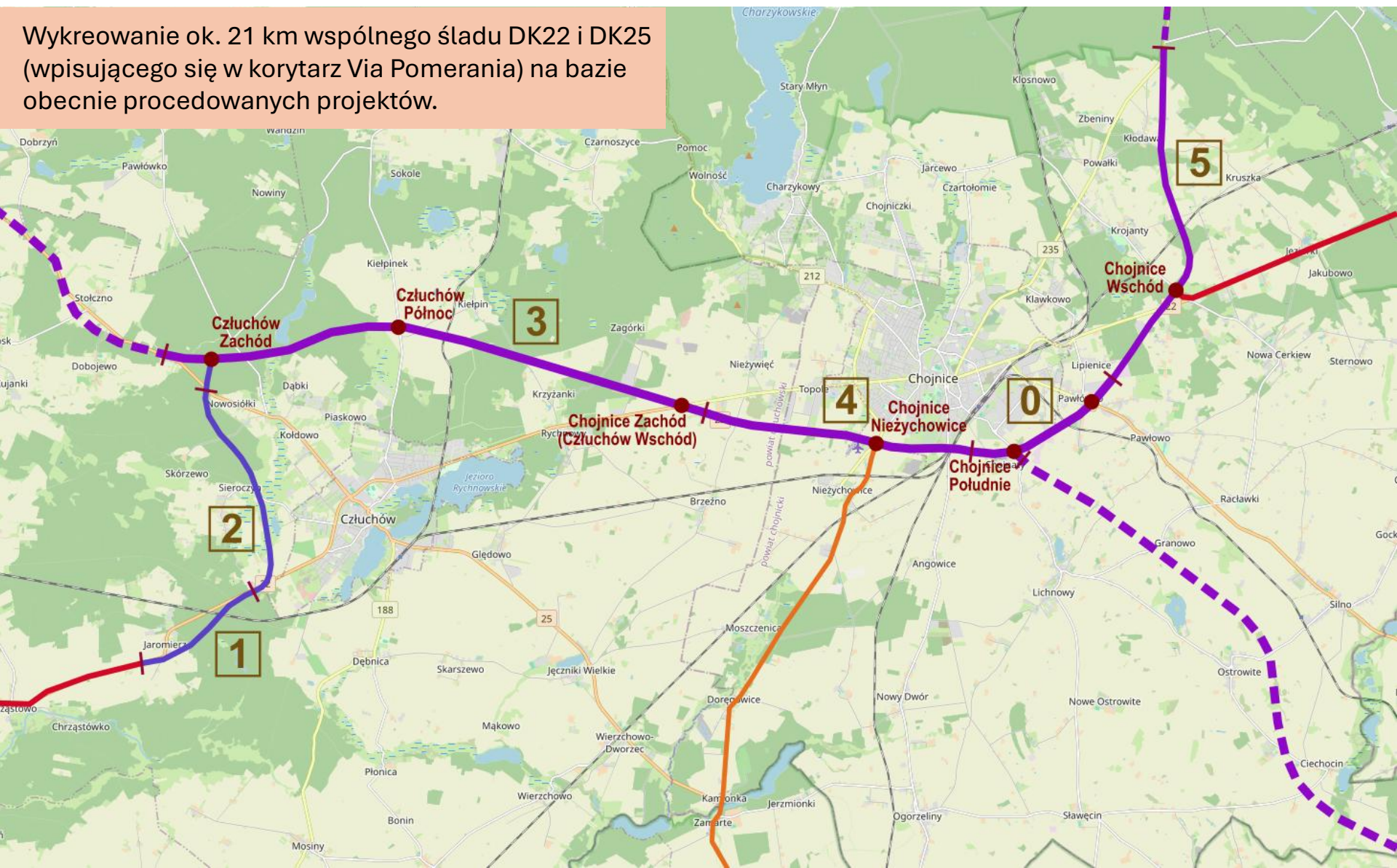
2. Zachodnia obwodnica Człuchowa

3. Północna obwodnica Człuchowa

4. Odcinek zachodni obwodnicy Chojnic (z węzłem Niezychowice, od 0+800 do 6+900)

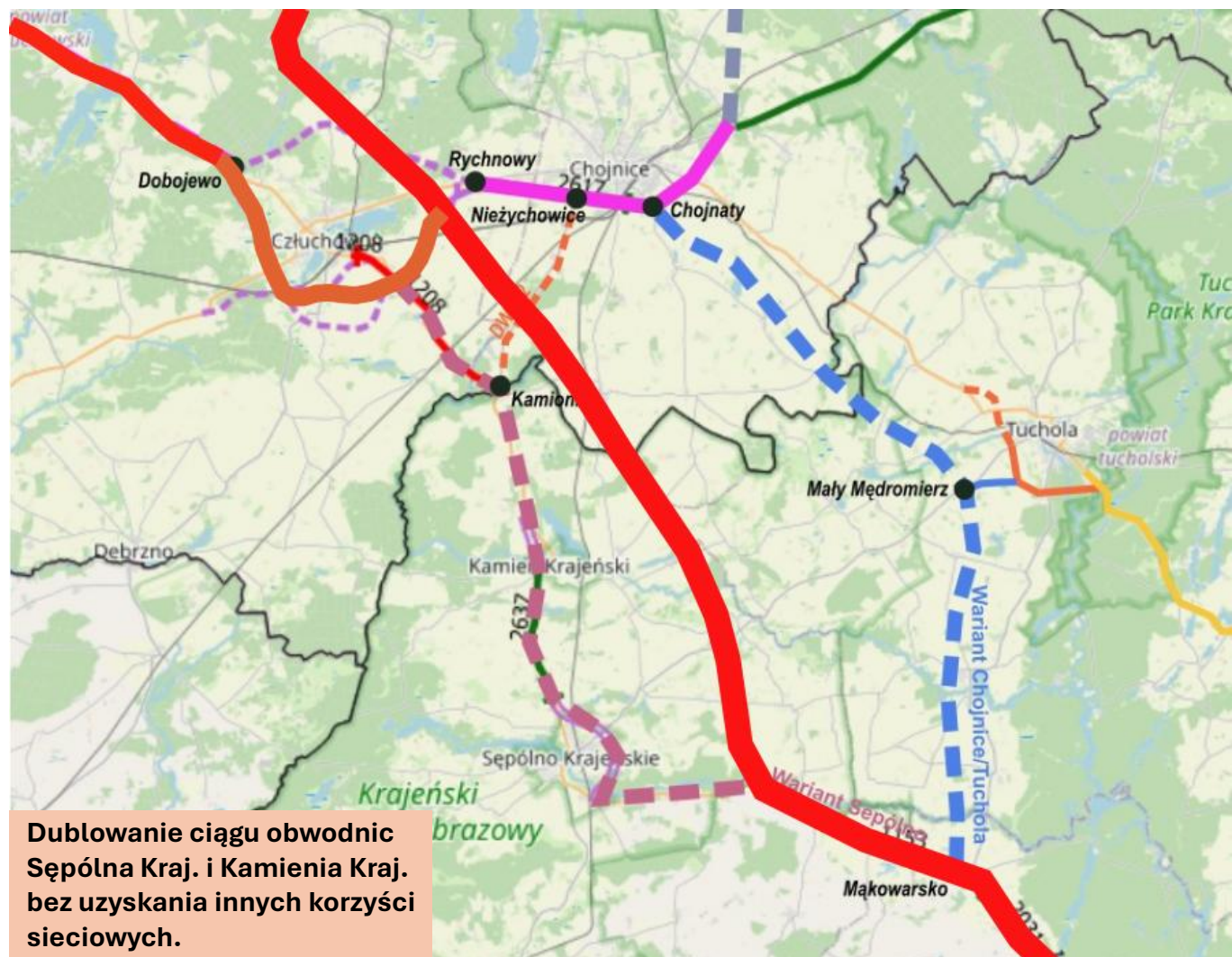
5. Wschodnia obwodnica Chojnic (wraz z rozbudową wschodniego odcinka obwodnicy Chojnic)

Wykreowanie ok. 21 km wspólnego śladu DK22 i DK25 (wpisującego się w korytarz Via Pomerania) na bazie obecnie procedowanych projektów.



- Równoległy przebieg DK25 i Via Pomeranii na wysokości Człuchowa (konieczność ominięcia obszarów „Jezioro Sporackie” oraz „Jezioro Bardze Małe”)
- **Taki wariant i tak częściowo przebiegałby w śladzie zbliżonym do wariantu północnego STES obwodnicy Człuchowa (w okolicach Kiełpina)**
- A także nie włączyłby obwodnicy Chojnic (posiadającej rezerwę pod drugą jezdnię, a także projektowanego na niej węzła Niezychowice) w przebieg Via Pomeranii (brak efektu kumulowania ruchu z wielu relacji w korytarzach DK22 i DK25, zwiększającego zasadność przyjęcia przekroju 2x2, w tym oddalenie od głównego generatora ruchu – Chojnic)
- Oznacza to, że bez względu na przyjmowane założenia rozwoju korytarza Via Pomerania i tak **należy poddać weryfikacji obecne założenia dot. budowy obwodnicy Człuchowa (to zadanie ma kosztować ok. 700 mln zł !!!)**

Wariant „Kiełpin, Rychnowy, Moszczenica, Ogorzeliny, Pamiętowo”

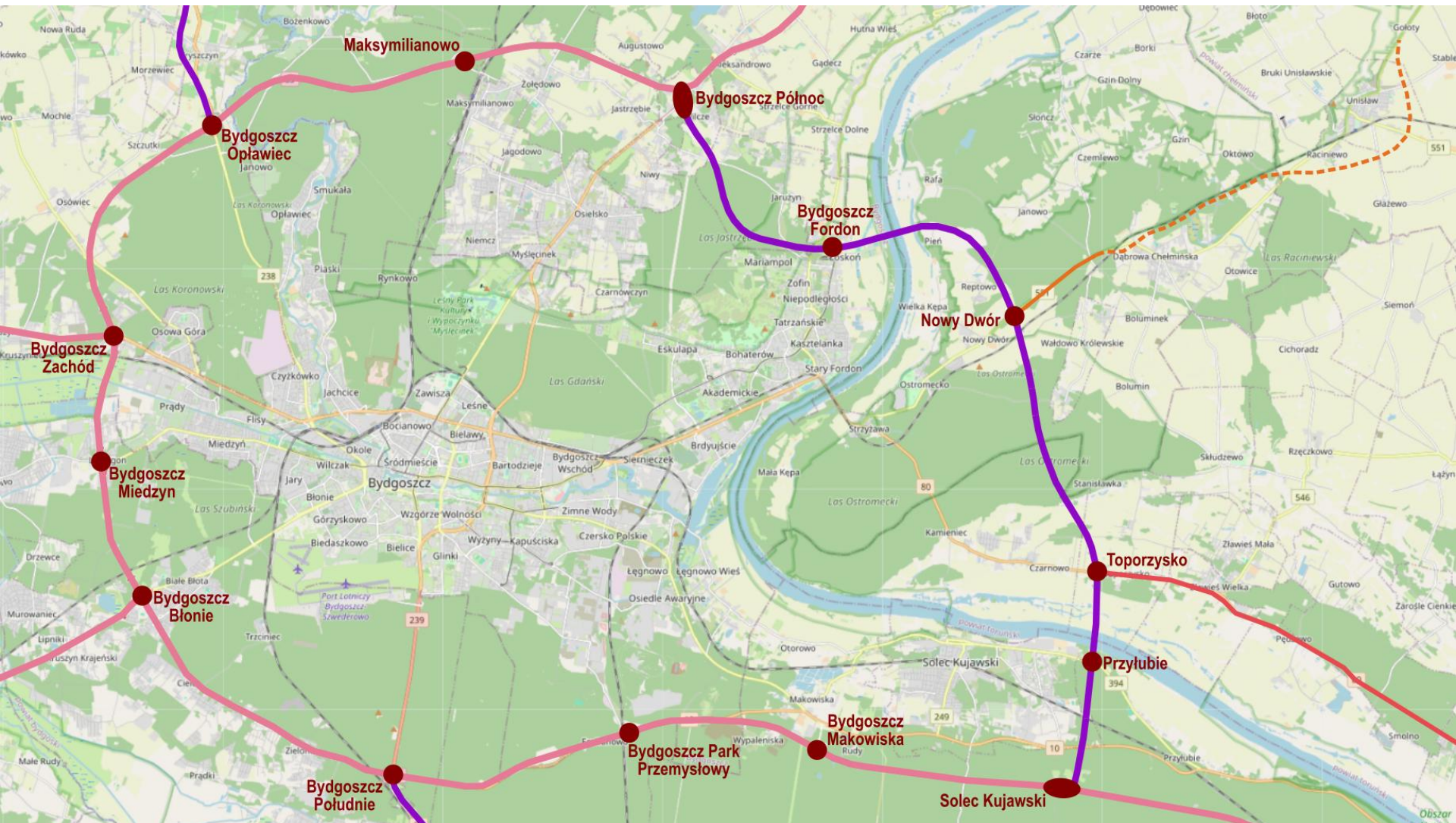


Porównanie potencjalnych przebiegów Via Pomeranii na odcinku Dobojewo – Makowarsko w obecnym korytarzu DK25 uwzględniającym planowane obwodnice Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego oraz przebiegu częściowo wykorzystującym obwodnicę Chojnic, na tle analizowanych w STES wariantów przebiegu obwodnicy Człuchowa w ciągu DK22/25, węzłem Niezychowice wraz z zaznaczonym odcinkiem DW212 Niezychowice – Kamionka oraz wrysowanym przebiegiem planowanej obwodnicy Tucholi w ciągu DW240. Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org

Via Pomerania – kluczowe działania na najbliższy czas

- 1. Zmiana rekomendowanego wariantu przebiegu obwodnicy Człuchowa na wariant omijający miasto od północny i zachodu** (w przebiegu procedowanym w STEŚ), ale za to do realizacji od razu w docelowym przekroju dwujezdniowym na odcinku północnym (odcinek zachodni w przekroju i przebiegu tak jak obecnie procedowany wariant), tak aby wspólnie z obwodnicą Chojnic oraz obecnie projektowanym na niej węzłem Nieżychowice wpisywały się w korytarz Via Pomerania (w przeciwieństwie do obecnie realizowanych obwodnic Kamienia Krajeńskiego i Sępólna Krajeńskiego, obwodnica Chojnic jest przystosowana do rozbudowy o drugą jezdnię)
- 2. 100 mln zł przewidywane do pozyskania na STEŚ dla drogi Via Pomerania należy od razu procedować w podziale na odcinki priorytetowe** zidentyfikowane w ramach studium kierunkowego „Docelowy układ sieci dróg krajowych w korytarzu Via Pomerania” (środki do podziału między zadania zidentyfikowane do realizacji w ramach etapów 1 i 2). Można zdecydowanie efektywniej wydać te potencjalne 12,65 mld zł (a przy okazji być przygotowanym na etapowanie przedsięwzięcia).

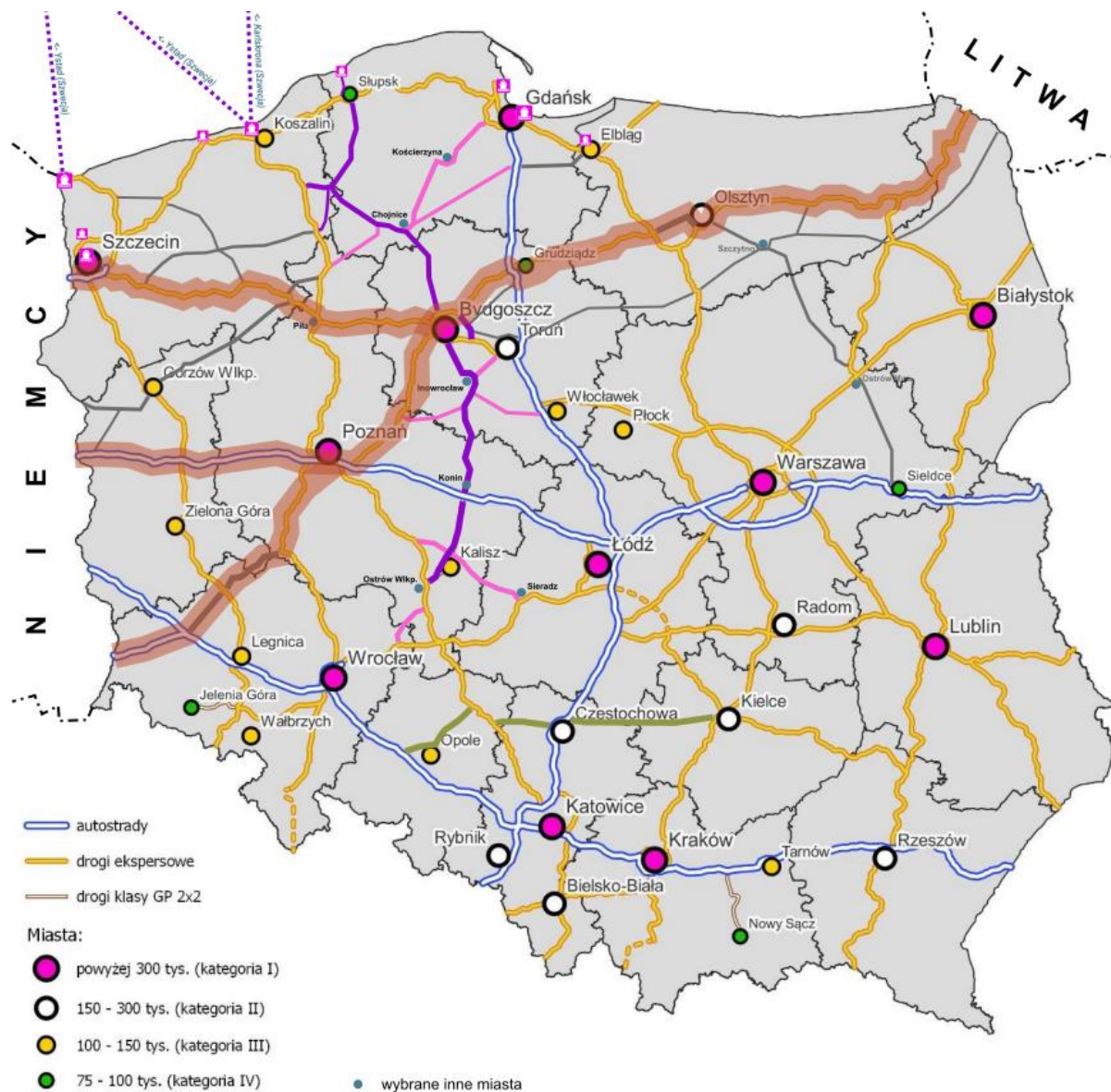
Wschodnie Drogowe Obejście Bydgoszczy (WDOB)



- Po Wrocławiu i Poznaniu, najbardziej uzasadnione do realizacji brakujące domknięcie ringu obwodnicowego.
- Wzrost znaczenia ciągu DW551 do Unisławia (a dalej do Stolna, także jako ciągu o potencjalnym znaczeniu obronnym).

- Inwestycja wpływająca na zwiększenie odporności krajowego układu drogowego poprzez jego uzupełnienie w newralgicznym „kolanie Wisty”
- Odpowiedź na kumulację ruchu tranzytowego na bydgoskim węźle drogowym wynikającą z oddawania do ruchu kolejnych dróg szybkiego ruchu (m.in. S5, S10 czy S16)
- Optymalizacja przebiegu korytarza Pomorze Środkowe – Centralna Polska
- Wrocław, Poznań i Bydgoszcz to najistotniejsze duże aglomeracje miejskie, wymagające dopełnienia ringu obwodnicowego w ciągu dróg krajowych (na wzór Krakowa i Szczecina).
- Art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy o drogach publicznych: *Do dróg krajowych zalicza się: [...] drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich*

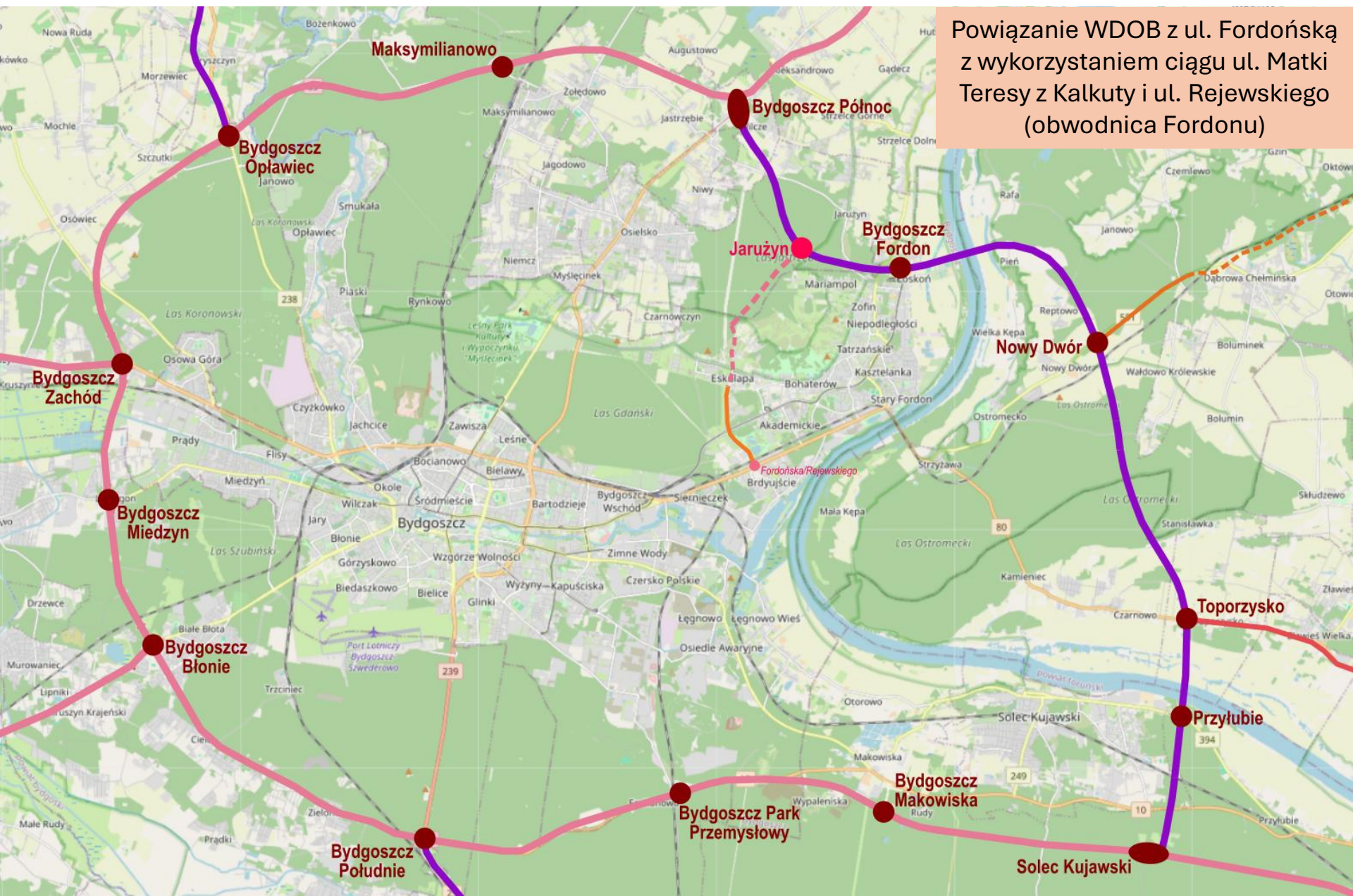
Wschodnie Drogowe Obejście Bydgoszczy (WDOB)



Rys. Położenie Bydgoszczy na tle najkrótszych korytarzy DSR przebiegających z Niemiec w kierunku Litwy (przy uwzględnieniu realizacji odcinka DSR Krzyżowa (A4/A18) – Głogów (S3 – Leszno (S5) wraz z powiązaniem w ramach korytarza Via Pomerania. Źródło: opracowanie własne.

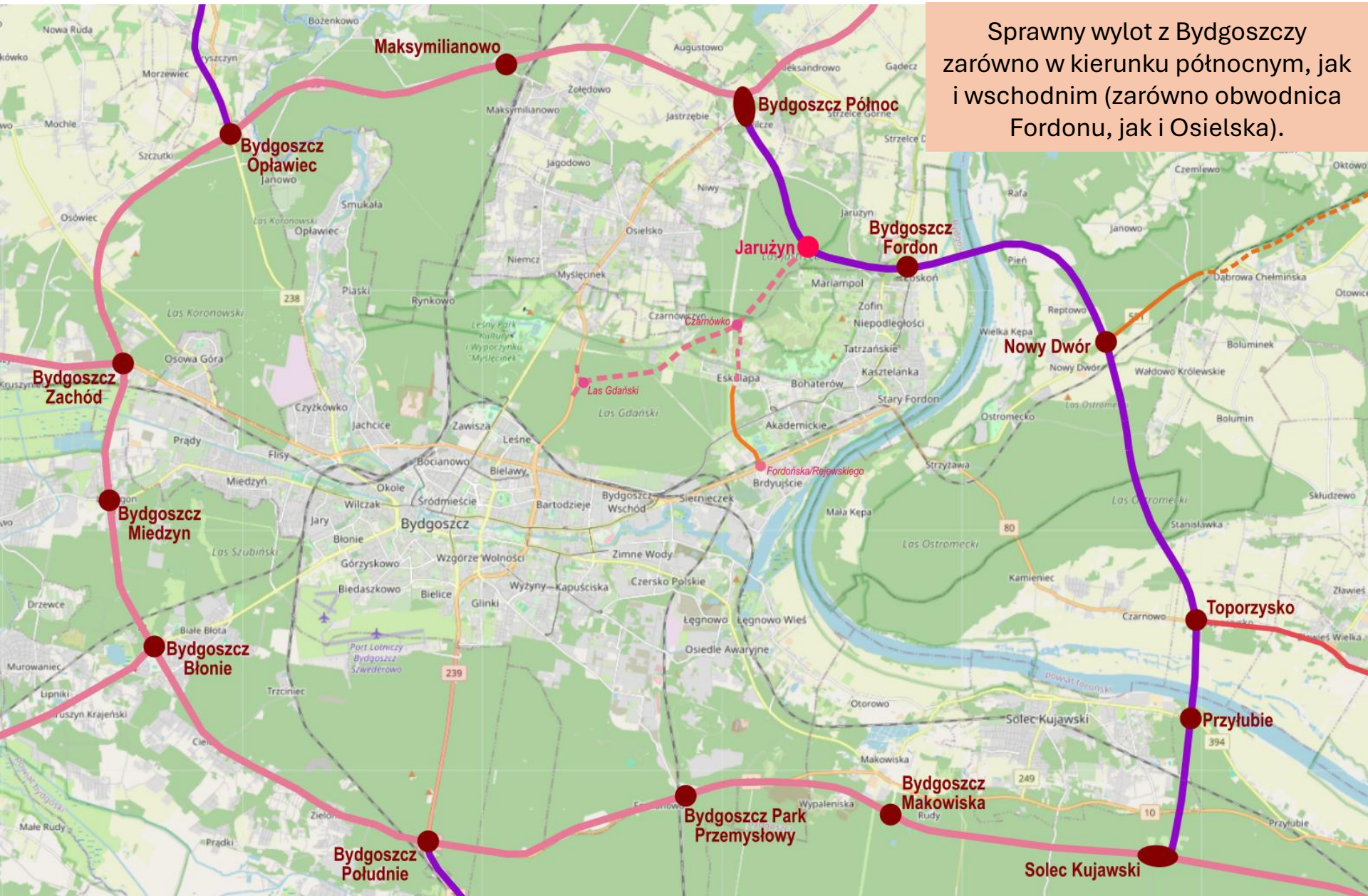
Trasa Jarużyńska – potencjalny projekt uzupełniający WDOB

Powiązanie WDOB z ul. Fordońską z wykorzystaniem ciągu ul. Matki Teresy z Kalkuty i ul. Rejewskiego (obwodnica Fordonu)



Trasa Jarużyńska – ewentualny etap 2 (przedłużenie do Al. Armii Krajowej)

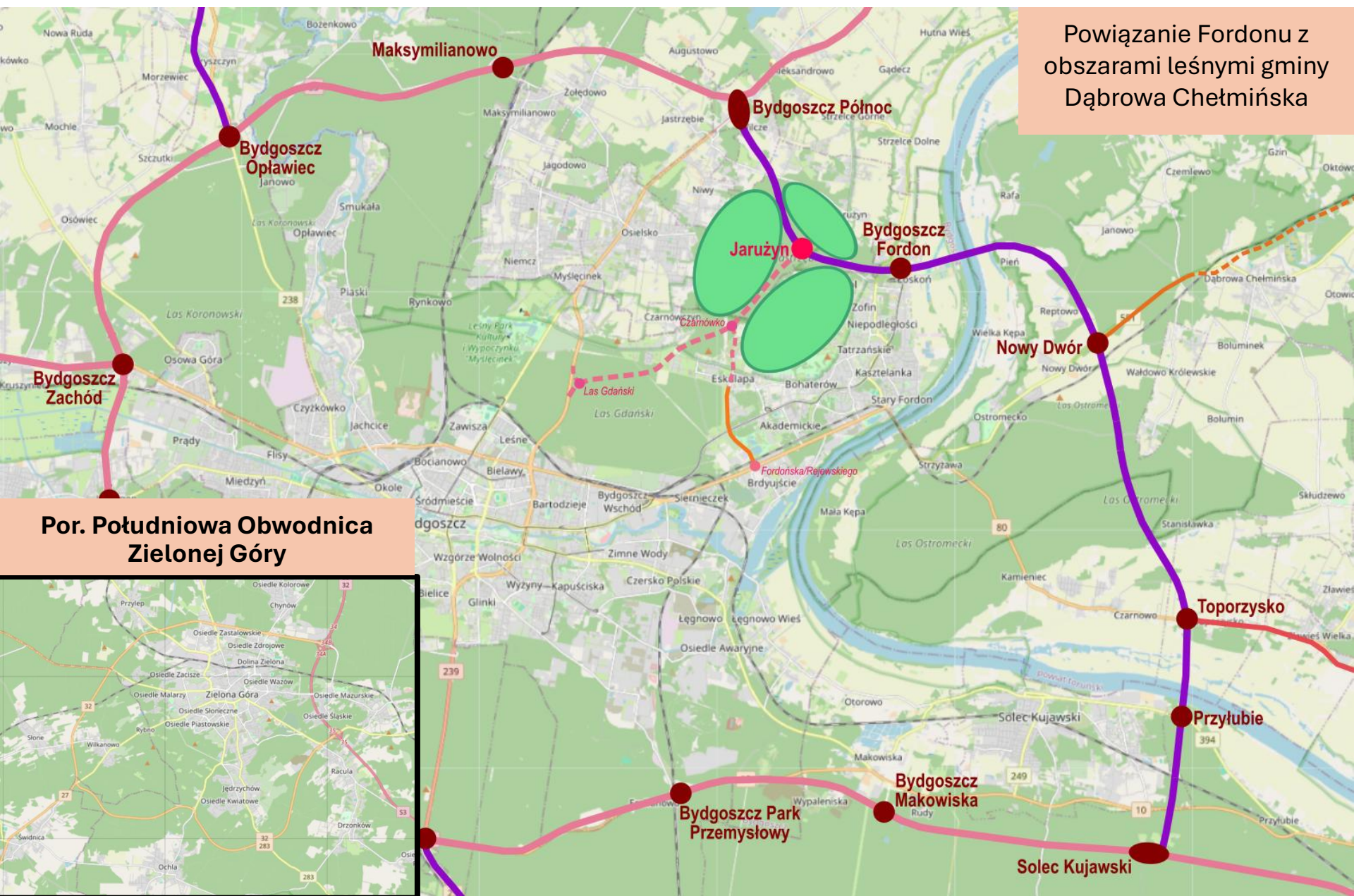
Sprawny wylot z Bydgoszczy
zarówno w kierunku północnym, jak
i wschodnim (zarówno obwodnica
Fordonu, jak i Osielska).



Przebieg w korytarzu bardziej oddalonym od zabudowy (ul. Bystrzycka – niezabudowany mpzp) niż korytarz zarezerwowany pod tzw. Północno-Wschodnią Obwodnicę Bydgoszczy (ul. Jasieniecka)

Zielone/leśne bufory oddzielające Fordon, Osielsko i Jaruzyn od nowopowstałego układu drogowego

Powiązanie Fordonu z obszarami leśnymi gminy Dąbrowa Chełmińska



Por. Południowa Obwodnica Zielonej Góry

Dlatego wskazanym jest powstrzymanie presji urbanizacyjnej na terenach zielonych Górnego Tarasu

Cieężko doprowadzić nową drogę do miasta zewsząd otoczonego lasem bez ingerencji w obszary leśne
Przykłady z Gdyni: Trasa Kwiatkowskiego oraz Obwodnica Witomina (obecnie w budowie)

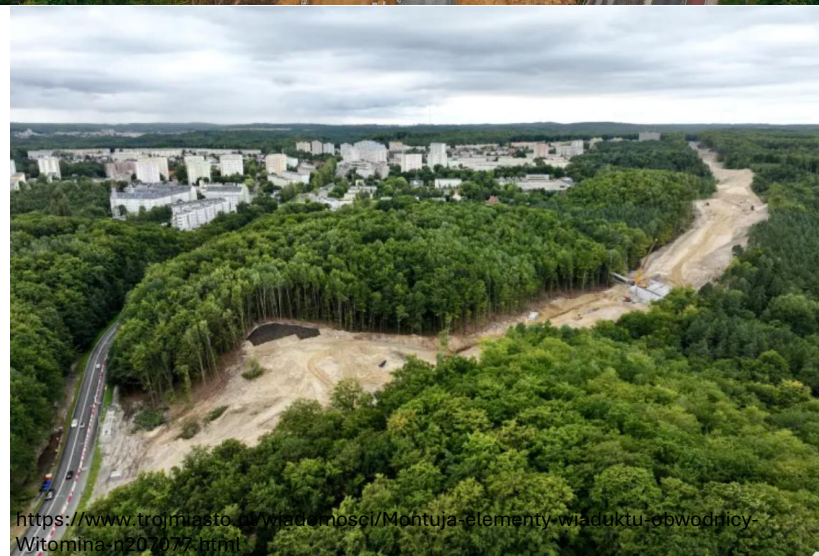


Źródło: Autorstwa John Doe, CC BY-SA 3.0,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1733923>

Budowa Trasy Kwiatkowskiego (2007)



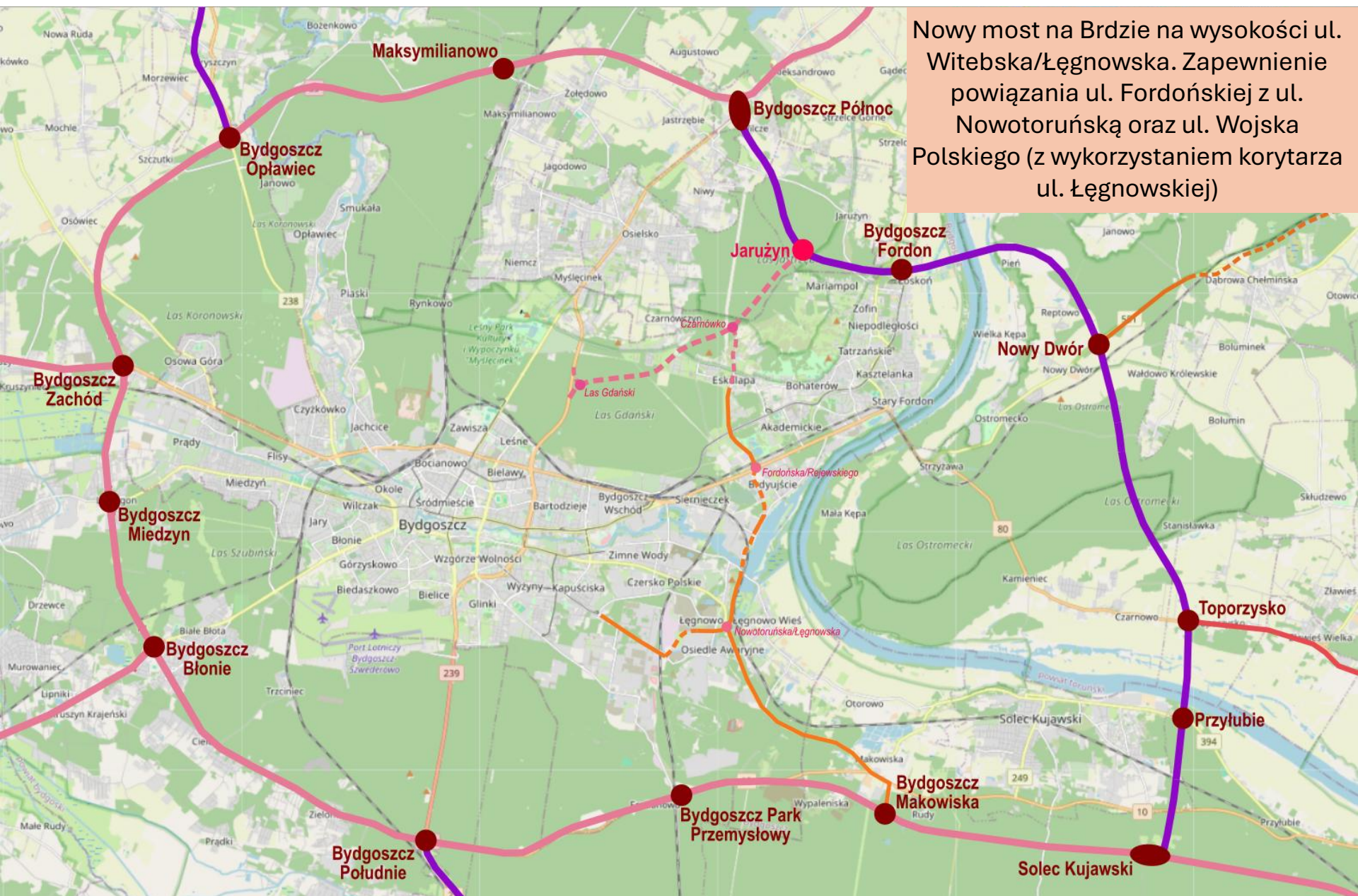
<https://www.gdynia.pl/mieszkaniec/co-nowego,2774/prace-na-budowie-obwodnicy-witomina-590029>
2024.gdynia.pl



<https://www.trojmasto.pl/wiadomosci/Montuja-elementy-wiaduktu-obwodnicy-Witomina-p202077.html>

Budowa Obwodnicy Witomina (2025)

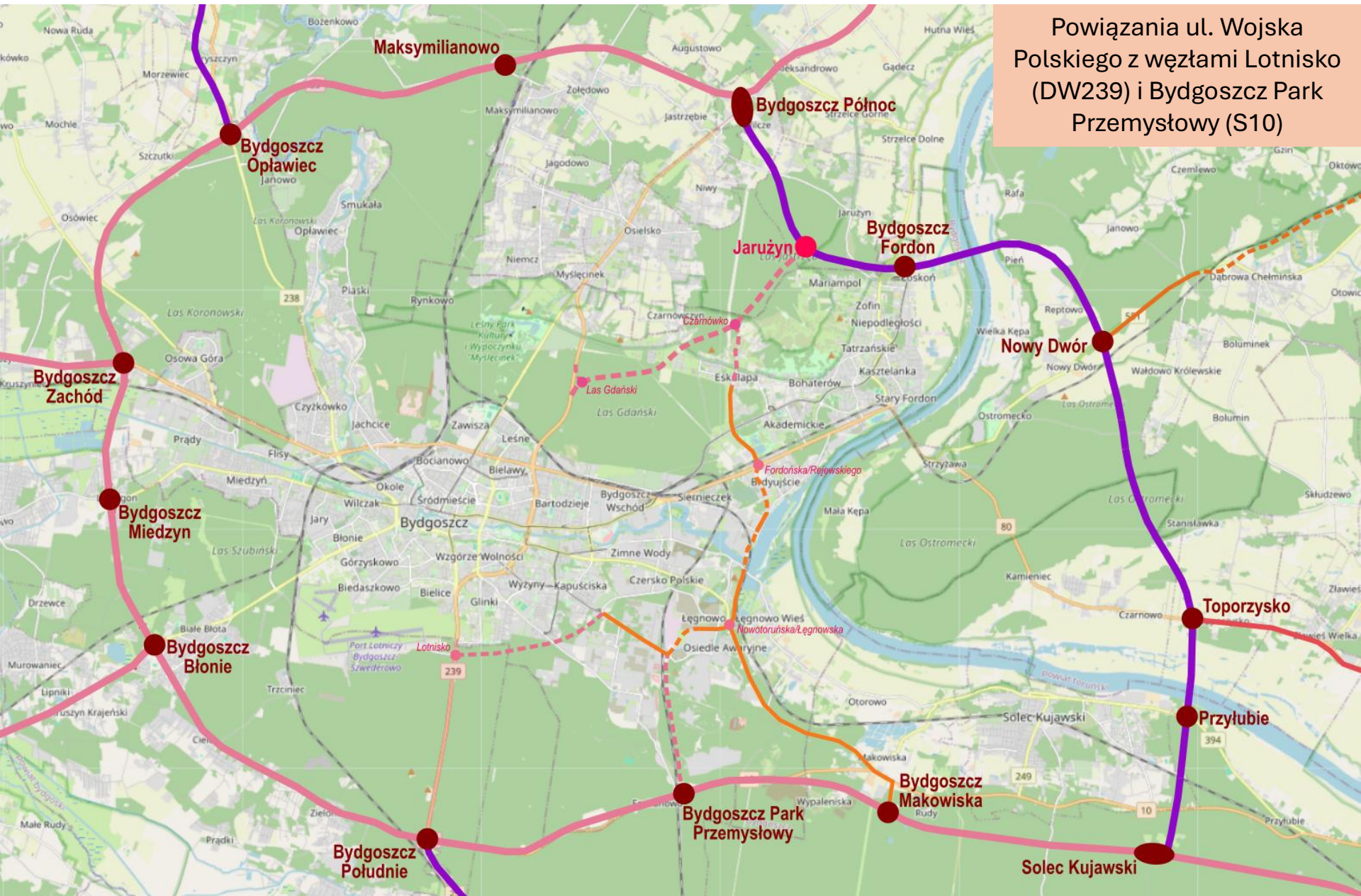
Weryfikacja możliwości rozwoju kontynuacji ciągu drogowego w korytarzu Skandynawska/Wiśłana – Witebska – Łęgnowska (nowe powiązanie Fordonu z BPPT – droga jednojezdniowa)



Nowy most na Brdzie na wysokości ul. Witebska/Łęgnowska. Zapewnienie powiązania ul. Fordońskiej z ul. Nowotoruńską oraz ul. Wojska Polskiego (z wykorzystaniem korytarza ul. Łęgnowskiej)

Uporządkowania wymagałoby przede wszystkim przejście na wysokości ul. Skandynawskiej/Wiślanej

Kolejne odcinki? Również do weryfikacji.



Częściowe wykorzystanie korytarza planowanej tzw. Południowo-Wschodniej Obwodnicy Bydgoszczy

Jednak układ drogowy to nie wszystko – konieczne jest kompleksowe podejście
Docelowy układ sieci dróg krajowych w korytarzu Via Pomerania – fragment str. 53

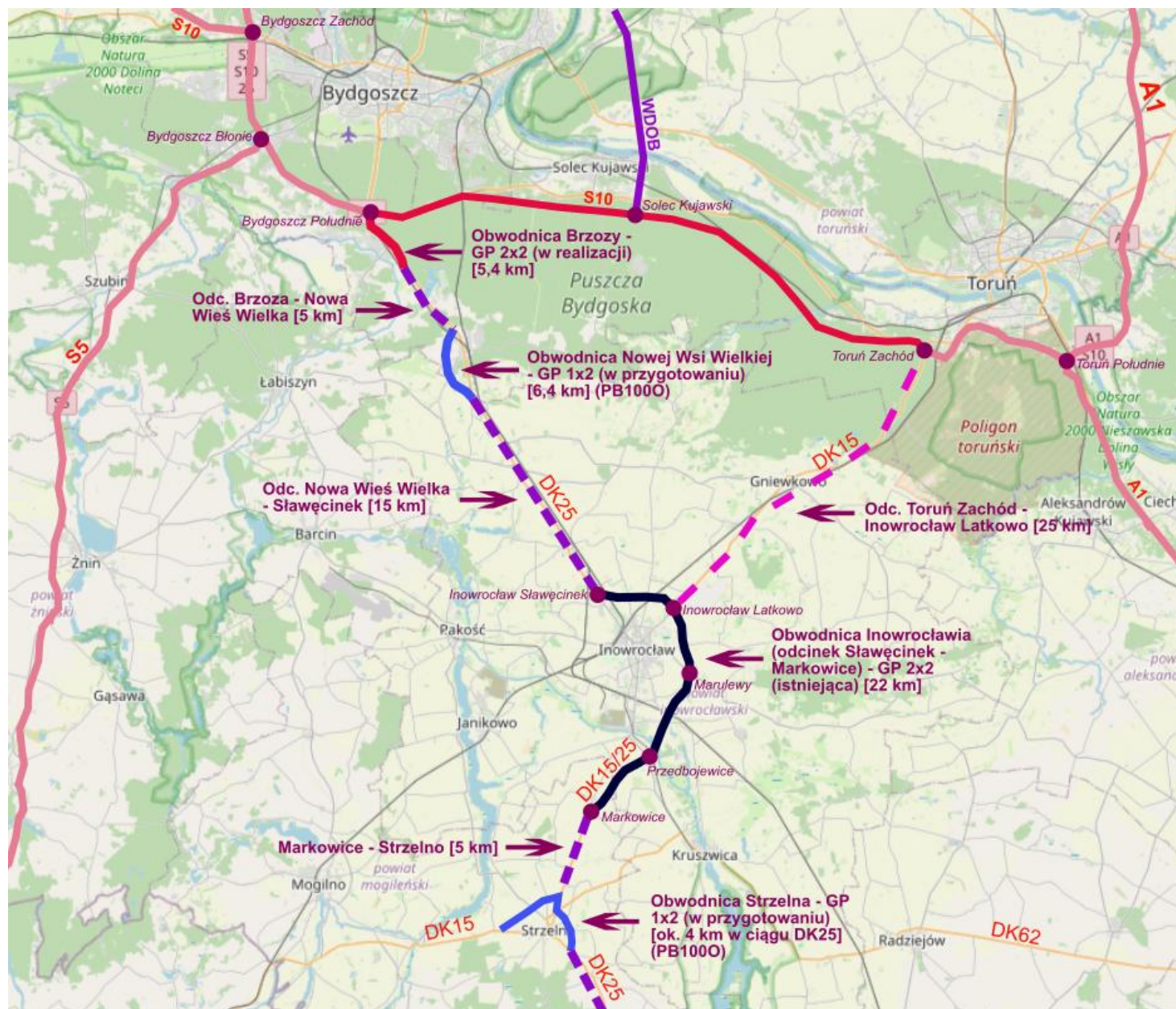
Realizacja nowych powiązań układu drogowego Bydgoszczy z WDOB powinna wynikać z kompleksowej strategii rozwoju przestrzennego wschodniej części Bydgoszczy – kluczowego obszaru w kontekście dalszego pomyślnego rozwoju miasta. Taka strategia powinna brać pod uwagę regionalną węzłowość i centrotwórczy charakter okolic stacji Bydgoszcz Wschód oraz korektę kierunków rozwoju układu kolejowego, uwzględniającego potrzeby ruchu towarowego, przewozów pasażerskich o charakterze aglomeracyjnym i regionalnym (w powiązaniu z rozwijającym się układem tramwajowym), a także docelowy układ sieci kolejowej umożliwiający efektywne włączenie Bydgoszczy w sieć połączeń kolei dużych prędkości. Tego typu kompleksowe podejście powinno mieć odzwierciedlenie w aktualizowanym *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego*, a także w obecnie opracowywanej *Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2035+* (w tym w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej stanowiącej jej integralną część).

To może „Pakt dla Bydgoszczy”? podobszar **Wschodnia Bydgoszcz**

Wykaz kluczowych przedsięwzięć z zakresu infrastruktury transportowej w podobszarze Wschodnia Bydgoszcz:

1. Wschodnie Drogowe Obejście Bydgoszczy (**wraz z realizacją węzła przesiadkowego P+R Łoskoń**)
2. Trasa Jarużyńska (wraz z powiązaniem z ul. Matki Teresy z Kalkuty)
3. Most Witebska – Łęgnowska
4. Uporządkowanie przejścia drogowego w ciągu ulic Wiślana/Skandynawska (z przedłużeniem do ul. Witebskiej)
5. Tunel drogowy Inwalidów – Łęczycka
6. Rozbudowa układu torowego LK201 na odcinku Bydgoszcz Wschód – Siernieczek wraz z rozbudową peronów Bydgoszcz Wschód i łącznicą LK18/LK201 na Siernieczku
7. Budowa linii kolejowej Żółwin – Otorowo wraz z budową stacji Bydgoszcz Żółwin oraz przystanków Bydgoszcz Siernieczek i Bydgoszcz Zimne Wody
8. Trasa tramwajowa Bydgoszcz Wschód – Siernieczek – Brdyujście – Bydgoszcz Politechnika – Przylesie
9. Trasa tramwajowa Kapuściska – Żółwin (- Łęgnowo)
10. Etapowa konwersja funkcjonalno-przestrzenna obszaru Bydgoszcz Wschód – Siernieczek – Brdyujście – Zimne Wody (tzw. Nowe Centrum Regionu)
11. Zdefiniowanie obszarów rekreacyjnych (terenów zielonych)

Rozwój korytarza Via Pomerania na odcinku Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski



Dziękuję za uwagę

Raport „Docelowy układ sieci dróg krajowych w korytarzu Via Pomerania” jest dostępny na stronie internetowej *Parlamentarnego Zespołu ds. budowy drogi ekspresowej Via Pomerania (Ustka, Słupsk, Chojnice, Tuchola/Sępólno Krajeńskie, Bydgoszcz, Inowrocław, Konin, Kalisz* (zakładka „Dokumenty”):

<https://www.sejm.gov.pl/sejm10.nsf/agent.xsp?symbol=DOKUMENTYZESP&Zesp=1147>