Bydgoszcz,10.10.2025 r.

Informacja podsumowująca przeprowadzone konsultacje społeczne dotyczące projektu
Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2035+
wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Bydgoski Obszar Funkcjonalny (BydOF) to zintegrowany obszar współpracy samorządów, który obejmuje miasto Bydgoszcz oraz otaczające je gminy i powiaty. Tworzą go: Miasto Bydgoszcz, Powiat Bydgoski i Powiat Nakielski, Gminy: Barcin, Białe Błota, Dąbrowa Chełmińska, Dobrcz, Kcynia, Koronowo, Łabiszyn, Mrocza, Nakło nad Notecią, Nowa Wieś Wielka, Osielsko, Pruszcz, Sicienko, Solec Kujawski, Szubin, Rojewo i Żnin. Jego powstanie wynikało z potrzeby zacieśnienia współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie planowania przestrzennego, transportu, gospodarki oraz rozwoju społeczno-gospodarczego całego obszaru.

Wynikiem podjętej współpracy został przedkładany pod konsultacje projekt Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2035+ wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Określone w dokumencie cele rozwojowe, kierunki działań i propozycje projektów wynikają z diagnozy sytuacji społeczno – gospodarczo - przestrzennej BydOF oraz rozpoznania najważniejszych wyzwań, potrzeb i oczekiwań mieszkańców samorządów partnerskich.

Celem konsultacji było umożliwienie mieszkańcom, instytucjom społecznym oraz podmiotom gospodarczym złożenia uwag i propozycji dotyczących projektu dokumentu strategii.

Projekt opracowania podlegał konsultacjom:

- z mieszkańcami gmin, które zawarły porozumienie,
- lokalnymi partnerami społecznymi i gospodarczymi,
- gminami sąsiednimi i ich związkami,
- Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie – Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

Informacja o konsultacjach wraz z dokumentacją dotyczącą przedmiotu konsultacji była dostępna:

- Na stronie internetowej Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz: https://www.metropoliabydgoszcz.pl
- W Biuletynie Informacji Publicznej wszystkich jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz
- W siedzibie Biura ZIT Urzędu Miasta Bydgoszczy, ul. Jagiellońska 61, 85-027 Bydgoszcz, pokój 12 – w godzinach urzędowania.

Konsultacje zostały przeprowadzone w terminie od **01 sierpnia do 10 września 2025 roku** w następujących formach:

- **Za pomocą formularza konsultacyjnego:**

- w wersji elektronicznej – poprzez wypełnienie formularza online dostępnego na stronie internetowej Metropolii Bydgoszcz
- w wersji papierowej – formularz można było pobrać:
  - w formacie PDF ze strony internetowej Metropolii Bydgoszcz
  - odebrać osobiście w siedzibie Biura ZIT (ul. Jagiellońska 61, pokój 12) w godzinach urzędowania

Podpisane formularze można było złożyć:

- drogą pocztową na adres: Stowarzyszenie Metropolia Bydgoszcz, ul. Jagiellońska 61, 85-027 Bydgoszcz (liczy się data stempla pocztowego)
- osobiście w siedzibie Biura ZIT (ul. Jagiellońska 61, 85-027 Bydgoszcz)
- w formie skanu przesłanego na adres e-mail: norbert.ossowski@um.bydgoszcz.pl

- **Poprzez udział w otwartych spotkaniach konsultacyjnych**, organizowanych w każdym z powiatów Metropolii, zgodnie z harmonogramem:
  - **Nakło nad Notecią:** Budynek Centrum Usług Społecznych (dawny MGOPS), ul. Gimnazjalna 10 – data: 28 sierpnia 2025 r., godz. 16:00–17:30
  - **Bydgoszcz:** Biuro ZIT Urzędu Miasta Bydgoszczy, ul. Jagiellońska 61 – data: 28 sierpnia 2025 r., godz. 18:30–20:00
  - **Bydgoszcz:** Biuro ZIT Urzędu Miasta Bydgoszczy, ul. Jagiellońska 61 – data: 8 września 2025 r., godz. 16:00–17:30
  - **Żnin:** Aula im. Zbigniewa Skorwidera w Urzędzie Miejskim w Żninie, ul. 700-lecia 39 – data: 8 września 2025 r., godz. 18:30–20:00

Zestawienie uwag/wniosków ogólnych do Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2035+ wraz z uzasadnieniem uwzględnienia lub braku uwzględnienia poszczególnych uwag/wniosków zawiera tabela nr 1.

Szczegółowe uwagi/wnioski do Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2035+ wraz z uzasadnieniem uwzględnienia lub braku uwzględnienia poszczególnych uwag/wniosków zawiera tabela nr 2.

Zestawienie uwag/wniosków do Prognozy oddziaływania na środowisko wraz z uzasadnieniem uwzględnienia lub braku uwzględnienia poszczególnych uwag/wniosków zawiera tabela nr 3.

W projekcie dokumentu poza w/w dokonano również drobnych zmian redakcyjnych i korekty oczywistych omyłek pisarskich.

Tabela 1 Zestawienie uwag ogólnych

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
	Gmina Koronowo	
1	W Gminie Koronowo znajdują się dwa rezerwaty przyrody Bagno Głusza oraz Różanna Dęby im. Nadleśniczego Jana Rychlickiego, natomiast w tekście jest wskazany rezerwat "Dziki Ostrów", który znajduje się w Nowej Wsi Wielkiej.	Treść dokumentu zostanie skorygowana zgodnie z uwagą.
	Stowarzyszenie Metropolia Bydgoska	
2	Ranga metropolitalna Bydgoszczy Określenie Bydgoszczy mianem ośrodka ponadregionalnego jest niewystarczające – miasto pełni bowiem funkcje metropolii ponadregionalnej i w taki sposób powinno być konsekwentnie ujmowane w dokumentach strategicznych.	Treść dokumentu zostanie skorygowana zgodnie z uwagą.
3	Gospodarka kreatywna i przemysły kultury W strategii należy uwzględnić potencjał gospodarki kreatywnej i przemysłów kultury, opierający się na zapleczu naukowym i artystycznym uczelni wyższych. Uczestnictwo w kulturze oraz działalność akademicka rozwijają kompetencje kreatywne, zdolność współpracy i innowacyjne myślenie, które stanowią kapitał niezbędny do wzmacniania konkurencyjności gospodarczej regionu. Rozwój kultury i podnoszenie wartości artystycznych jest nie tylko elementem budowania tożsamości społecznej, lecz także ważnym sektorem gospodarki kreatywnej, wpływającym na innowacyjność, atrakcyjność inwestycyjną oraz tworzenie nowych miejsc pracy. W tym kontekście Bydgoszcz powinna rozważyć rozwój kierunków artystycznych. Umożliwiłoby to kształcenie w dziedzinach sztuki, które obecnie dostępne są m.in. w Krakowie, Szczecinie czy Gdańsku na Akademiach Sztuk Pięknych.	Treść dokumentu zostanie skorygowana zgodnie z uwagą.
4	Transport i komunikacja metropolitalna Jednym z kluczowych elementów budowy sprawnej komunikacji w Metropolii Bydgoszcz powinno być stworzenie Szybkiej Kolei Metropolitalnej, na wzór funkcjonujących już rozwiązań w Szczecinie czy Trójmieście, we współpracy z Urzędem Marszałkowskim oraz PKP PLK. Konieczne jest jasne zdefiniowanie	Treść dokumentu zostanie skorygowana zgodnie z uwagą.

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
	szkieletu przyszłej kolei miejskiej, konsekwentne lobbowanie na rzecz jej uruchomienia oraz wypracowanie porozumienia z państwowym przewoźnikiem, które umożliwi podróżowanie w granicach miasta i całej metropolii na podstawie jednego biletu miesięcznego. Integracja taryfowa i organizacyjna powinna być jednym z priorytetów działań metropolitalnych.	
5	Infrastruktura lotnicza Metropolia Bydgoszcz powinna również aktywnie zabiegać w Urzędzie Marszałkowskim o realizację rozbudowy terminala, którego plany dotychczas pozostały jedynie na papierze. Brak jednoznacznego stanowiska w sprawie rozwoju portu lotniczego ogranicza jego możliwości, a bez zwiększenia przepustowości infrastruktury trudno będzie zapewnić konkurencyjne i stabilne połączenia lotnicze.	Treść dokumentu zostanie skorygowana zgodnie z uwagą.
6	Inwestycje drogowe Budowa mostu drogowego na Wiśle w rejonie Solca Kujawskiego, mającego połączyć trasę S10 z drogą krajową nr 80, jest w pełni uzasadniona. Należy jednak rozważyć przesunięcie jego lokalizacji bliżej Bydgoszczy – pomiędzy miastem a Solcem Kujawskim – co znacząco zwiększyłoby atrakcyjność komunikacyjną Bydgoskiego Parku Przemysłowego	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Nie przesądzajmy o przebiegu postulowanej obwodnicy. Przebieg ten powinien zostać określony w wyniku prac studialnych
7	Polityka osadnicza i planowanie przestrzenne Polityka osadnicza metropolii powinna jednoznacznie promować dogęszczanie istniejących układów urbanistycznych i wskazywać obszary w centrum Bydgoszczy, w których możliwa jest realizacja zabudowy wysokościowej, wykorzystującej istniejącą infrastrukturę. Obecne działania MPU w znacznym stopniu ograniczają potencjał rozwoju budownictwa wysokościowego, co skutkuje nadmiernym rozprzestrzenianiem się zabudowy i zwiększonym rozlaniem miasta. Prowadzi to również do sytuacji, w której zamiast posiadać więcej terenów zielonych wokół zwartej zabudowy, miasto traci je na rzecz rozproszonej zabudowy niskiej.	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Dokument strategiczny nie określa szczegółowych zasad lokalizacji zabudowy ani parametrów urbanistycznych, które należą do kompetencji dokumentów planistycznych niższego rzędu (studium, miejscowe plany zagospodarowania). Strategia odnosi się jedynie do ogólnych kierunków zrównoważonego rozwoju przestrzennego, w tym przeciwdziałania rozlewaniu się zabudowy i efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury.

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
8	Instytucje publiczne i metropolitalne Bydgoszcz powinna także aktywnie zabiegać o lokalizację ważnych instytucji państwowych, które w miastach o podobnej wielkości – takich jak Szczecin czy Lublin – już funkcjonują, np. Muzeum Narodowego czy Sądu Apelacyjnego. Konieczne jest jasne zdefiniowanie instytucji, które powinna posiadać rozwinięta metropolia tej skali, oraz wpisanie ich do strategii jako elementu wzmacniającego pozycję Bydgoszczy jako ośrodka decyzyjnego. Metropolia powinna również starać się o obecność instytucji o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, co dodatkowo umocniłoby jej rangę i konkurencyjność – i także powinno znaleźć odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych.	Treść dokumentu zostanie skorygowana zgodnie z uwagą.
Miejska Pracownia Urbanistyczna		
9	Nieustalenie preferencji w strefach gospodarczych Bydgoszczy, dla przedsięwzięć związanych z logistyką i magazynowaniem (str. 16, str. 110, str. 111, str. 147, str. 148). Właściwsze byłyby preferencje dla przedsięwzięć z zakresu innowacyjnych technologii, branży IT oraz nowoczesnych specjalistycznych usług biznesowych, które nie generują uciążliwości związanych z ciężkim transportem i są mniej terenochłonne, za to dają lepsze możliwości w zakresie wysokości wynagrodzeń.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
10	Niewprowadzanie obowiązku uwzględniania terenów zdegradowanych (zanieczyszczonych, wymagających remediacji) w gminnych/lokalnych programach rewitalizacji. Remediacja jest działaniem, które może, ale nie musi być prowadzone w ramach GPR, a niczym nieuzasadnione wprowadzenie takiego obowiązku może znacząco spowolnić proces remediacji (str, 73, str. 85).	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
11	Na terenach położonych w południowej i południowo-wschodniej części Bydgoszczy (tereny pozachemowskie, Czersko Polskie, Łęgnowo), nie przewiduje się żadnych nowych użytków ekologicznych. Brak tu również jakichkolwiek „mniejszych cieków wodnych” (str. 85).	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
12	W strategii należy uwzględnić potrzebę budowy przystani w Starym Fordonie. Stary Fordon jest miejscem strategicznym, w którym łączą się drogi wodne E-70 i E-40. Budowa takiej przystani ma istotne znaczenie dla rozwoju turystyki wodnej (potrzeba budowy tej przystani powinna być uwzględniona w zapisach	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
	zawartych na stronach 90, 92, 95). Jednocześnie podnosimy, iż w Bydgoszczy brak możliwości dostosowania drogi wodnej E-70 do IV klasy żeglowności (str. 95).	
13	Nie należy ograniczać lokalizacji instalacji OZE na obszarach zabudowy produkcyjnej, czy magazynowej. Zgodnie z regulacjami ustawowymi, instalacje OZE mogą być lokalizowane NIE tylko w strefach SO i SR (w przypadku ustalania takiego profilu dodatkowego w planie ogólnym), ale przede wszystkim w strefie gospodarczej SP. Strefa gospodarcza zawiera w profilu podstawowym również produkcję, w tym produkcję związaną z wytwarzaniem energii elektrycznej. Brak uzasadnienia dla ograniczania zapisów strategii wskazujących na możliwość lokalizacji OZE tylko w strefach SO i SR (str. 132). Ponadto wprowadzanie dodatkowych ograniczeń związanych z przepisami ustawowymi (zamiast „uzasadniać" stosować się do przepisów). Brak uzasadnienia dla wprowadzenia obowiązku lokalizacji urządzeń o mocy powyżej 1000kW wyłącznie na podstawie mpzp. Obowiązek sporządzenia mpzp dla potrzeb lokalizacji instalacji (a nie urządzeń) OZE o mocy powyżej 1000 kW, jest ustawowo wymagany wyłącznie dla instalacji niezamontowanych na budynkach (tj. np. na gruncie – art. 14 ust. 6a uzpzp). Zapisy należy dostosować do obowiązujących regulacji ustawowych. Wykluczenie lokalizacji instalacji OZE eliminuje instalacje zlokalizowane zarówno na gruncie jak i na budynkach, co w przypadku wykluczenia instalacji montowanych na budynkach oznacza kolizję z art. 15 ust. 4 upzp. Wprowadzenie ww. regulacji, w sytuacji, gdy jeszcze obowiązuje Studium, będzie też niezgodne z art. 58 ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw. Nie należy wykluczać jakichkolwiek lokalizacji OZE. Zakres ewentualnych ograniczeń czy wykluczeń może być ustalony na etapie sporządzania planów miejscowych. Brak podstaw prawnych dla wprowadzania obowiązku przeprowadzania	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
	„analizy oddziaływania na krajobraz, środowisko i strukturę zabudowy mieszkaniowej w procedurze sporządzania dokumentów planistycznych” (str. 133). Należy odstąpić od powyższej regulacji. Zgodnie z obowiązującymi przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, na etapie sporządzania aktu planowania przestrzennego, wykonuje się prognozę oddziaływania ustaleń projektu planu miejscowego na środowisko, w tym na poszczególne jego elementy. Przedmiotem regulacji nie powinien być sam fakt wykonania analizy oddziaływania, tylko skutki płynące z wyników takiej analizy. Niezrozumiały jest „Zakaz lokalizacji urządzeń o mocy >500kW w sąsiedztwie zwartej zabudowy miejskiej i terenów rekreacyjnych oraz obszarów o wysokiej wartości historycznej i kulturowej.” Należy dostosować użyte pojęcia do brzmienia zgodnego z przepisami ustawowymi (zamiast „urządzeń” stosować „instalacji OZE”), nie stosować pojęć, które będą rodzić wątpliwości interpretacyjne i nie zostały zdefiniowane (brak definicji zwartej zabudowy miejskiej oraz pojęcia „sąsiedztwa” (strefa do 100m czy do 500m?). Równie niezrozumiały jest zakaz „lokalizacji urządzeń >500kW w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i terenów intensywnej suburbanizacji” – należy dostosować użyte pojęcia do brzmienia zgodnego z przepisami ustawowymi (zamiast „urządzeń” stosować pojęcie „instalacji OZE”). Ponadto wprowadzenie powyższego regulacji (zaproponowany zapis nie precyzuje, czy dotyczy to wszystkich instalacji OZE, czy tylko tych niezamontowanych na budynkach). Skutkiem takiego zapisu będzie zakaz sytuowania instalacji OZE w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, a więc również na budynkach (co jest sprzeczne z art. 15 ust. 4 upzp, będzie niemożliwość sytuaowania instalacji OZE na wszystkich budynkach, w tym na budynkach zabudowy mieszkaniowej, wokół których będzie oboziazywać powyższy zakaz.	
14	Regulacje dotyczące lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (str134-135) wymagają doprecyzowania. Pojęcie „przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko” obejmuje całą gamę	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
	inwestycji i rodzajów działalności wymienionych w rozporządzeniu z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Znajdują się tu zarówno poważne elektrownie jądrowe jak i zabudowa mieszkaniowa o określonej powierzchni. Należą do nich niektóre obiekty infrastrukturalne, instalacje wydobywcze, przemysłowe, magazynowe, hotele, pola kempingowe, garaże itd. Nie można zatem zastosować tu strefowania, bo w każdej strefie któryś z tych obiektów może być potrzebny. Każdy przypadek trzeba rozpatrywać indywidualnie, uwzględniając lokalne potrzeby i uwarunkowania środowiska. Należy zatem zastosować poprawny podział przedsięwzięć uwzględniający: rodzaje przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko rodzaje przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, oraz inwestycje celu publicznego. Nie należy wskazywać preferencji dla budowy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko na terenach zdegradowanych (str. 135). Tereny zdegradowane należy w pierwszej kolejności poddać remediacji. Zakłady znacząco oddziałujące na środowisko powinny być lokalizowane tylko w niezbędnym dla funkcjonowania BOF zakresie, w odpowiedniej odległości od budynków mieszkalnych i terenów chronionych, w sposób nie kumulujący potencjalnych uciążliwości i zagrożeń dla ludności i środowiska.	
15	Na terenach pozachemowskich nie przewiduje się realizacji funkcji mieszkaniowej, nawet po przeprowadzeniu procesu oczyszczania gleby i wód gruntowych!!! (str. 139). Teren ten położony jest w obszarze oddziaływania zakładu dużego ryzyka wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (NitroChem).	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
16	Zapisy dotyczące: • tramwaju metropolitalnego (str. 89) cyt: „Idea tramwaju metropolitalnego wpisuje się w cele „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Treść dokumentu zostanie uzupełniona o tramwaj metropolitalny oraz linię

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
	Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego", który stawia na poprawę jakości transportu publicznego i ograniczenie emisji CO_2." • linii kolejowej Trzciniec–Port Lotniczy–Solec (str. 92) cyt.: „Istotnymi projektami będą również inwestycje w infrastrukturę kolejową wskazane w Strategii Przyspieszenia 2030+: budowa linii kolejowej Trzciniec – Port Lotniczy – Solec Kujawski", należy bezwzględnie rozszerzyć o wymóg wykonania stosownych analiz uzasadniających realizację tych inwestycji.	kolejową Trzciniec bez konieczności przeprowadzenia dodatkowych analiz.
17	Dodatkowo na stronach: 62: w Bydgoszczy nie ma portu rzecznego (wskazana jest jego realizacja) 67: obecny stan zagospodarowania przestrzennego NIE jest wynikiem realizacji polityk urbanistycznych prowadzonych w oparciu o studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, tylko wynikiem decyzji wizyt które tej polityki nie uwzględniały i były z nią sprzeczne 85: Stare Miasto z Wyspą Młyńską nie jest „otoczone historycznymi spichrzami" 97: Rys. 15 „Główne elementy sieci transportowej w Bydgoszczy" wymaga aktualizacji (rysunek jest z poprzedniej wersji) 119: Osiedle Leśne nie było budowane w latach 70.-90. 125 tab. 12: (rekomendacje dla Bydgoszczy do rozwoju zabudowy mieszkaniowej), proponujemy następujące tereny: Górny Taras Fordonu, Bydgoszcz Wschód, tereny uzupełnienia zabudowy na terenie Czyżkówka, Kapuścisk, Fordonu, Prądów, Smukały, Opławca, na terenach Fordon – Eskulapa, Grochol, Zamczysko 127: ustalenia dot. handlu wielkopowierzchniowego: akapit pierwszy	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
	proponuje się rezygnację z takiej formy zapisu, lokalizacja przy głównych arteriach komunikacyjnych jest możliwa, ale nie zawsze uzasadniona, podobnie lokalizacja na terenach poprzemysłowych nie zawsze będzie właściwa, może wystarczy zapis, że obiekty takie powinny być dobrze skomunikowane. Proponuje się wprowadzenie zapisu: obiekty wielkopowierzchniowe powinny być lokalizowane w wielofunkcyjnych strefach usługowych, gospodarczych, z możliwością przekształcenia na inne funkcje. 128: zapis cyt. "Wprowadzenie wymogu kompensacji inwestycji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej i przestrzeni publicznych" jest niezrozumiały, wymaga rozwinięcia. 140, akapit "Zrównoważony rozwój", tiret pierwszy w brzmieniu: "W planowaniu nowych terenów mieszkaniowych rekomenduje się zapewnienie co najmniej 30% powierzchni biologicznie czynnej w obrębie jednostek" – należy zweryfikować. Wymóg min 30% powierzchni biologicznie czynnej jest zapisany w obowiązującym prawie, więc nie może być rekomendacją. Rekomendacją może być np. wartość 40%, która umożliwi budowanie przestrzeni przyjaznej dla mieszkańców, przy jednoczesnym stosunkowo dużym intensywnym zagospodarowaniu.	
18	Ponadto korekty wymagają plansze przyrodnicze. Należy na nich wskazać granice terenów ZACHEM, o których mowa w załączniku nr 1 do ustawy o wielkoobszarowych terenach zdegradowanych. Zgodnie z regulacjami tej ustawy, teren Zakładów Chemicznych "Zachem" w Bydgoszczy należy do rozpoznanych wielkoobszarowych terenów zdegradowanych, na których jest konieczne podjęcie działań związanych z poprawą stanu środowiska (Art. 3 ust. 1 ustawy o wtz).	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
19	Należy też usunąć oznaczenie kompleksu sportowo rekreacyjnego na Biedaszkowie obecnie realizowana jest tutaj zabudowa mieszkaniowa.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
Gmina Nowa Wieś Wielka		
20	str. 15 – w NWW następuje modernizacja i rozbudowa dróg o znaczeniu ponadlokalnym – DW 254, DK 25, S 10;	Treść dokumentu zostanie uzupełniona we wskazanym zakresie w części przestrzennej.

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
21	str. 34 – atrakcyjność dla inwestorów z zaznaczeniem sieci TENT, portu intermodalnego i parku przemysłowego w Emilianowie;	Treść dokumentu zostanie uzupełniona we wskazanym zakresie w części przestrzennej.
22	str. 40 – Via Pomerania nie tylko od Bałtyku do Bydgoszczy, ale również na południe przez Inowrocław do A2 (dalej w tym śladzie DK25 jest rozbudowywana);	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
23	str. 45 – tabela, II.2. – uzupełnić o port intermodalny w Emilianowie jako jedyny taki obiekt w naszym Województwie (jesteśmy chyba jedynym województwem w kraju bez portu intermodalnego);	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Kwestie dotyczące platformy multimodalnej z portem rzecznym i terminalu intermodalnego zostały uwzględnione w innych częściach strategii. Tabela ta nie służy do szczegółowego wskazywania poszczególnych obiektów.
24	str. 57 – Ostromecko należy do Bydgoszczy a nie do Dąbrowy Chełmińskiej;	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Zapisy Strategii oddają stan faktyczny.
25	str. 68 – pierwszy akapit na stronie – bliskość NWW nie tylko trasy S 5, ale również S 10 (przede wszystkim);	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
26	str. 78 – Rezerwat „Dziki Ostrów" jest w NWW. Nie wiem czy ta nazwa występuje również w Koronowie;	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
27	str. 88 – trzecia linijka na stronie – DK 25 ma się stać Via Pomeranią oraz wymieniane drogi wojewódzkie uzupełnić o DW 254 (z Brzozy przez Łabiszyn, Barcin do Wylatowa	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Dokładny przebieg drogi 'Via Pomerania' nie został jeszcze ostatecznie ustalony.
28	str. 90 - ścieżka rowerowa na terenie Gminy NWW wzdłuż DW 254 już jest. Brakuje kontynuacji na terenie Gminy Łabiszyn i dalej;	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
29	str. 91 – „Obszary peryferyjne …" są dwa przecinki ze spacja obok siebie – albo coś miało być albo …;	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
30	str. 105 – tekst pod mapką – część Gminy NWW jest faktycznie wykluczona komunikacyjnie, ale przy realizacji (jeszcze w ramach Programu Inwestycji Strategicznych) zadania: Postępowanie ID: 1090586 : ZP.272.1.7.2025 Prace projektowe i roboty drogowe w systemie zaprojektuj i wybuduj dla zadania pn. Rozbudowa drogi Inowrocław-Solec Kujawski oraz Nowa Wieś Wielka-Leszyce, jest szansa na realną poprawę zjawiska wykluczenia właśnie w tym fragmencie Gminy NWW, jak i Rojewie.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
31	str. 108 – oprócz Solca Kuj., Dobrcza, Pruszcza, Barcina i Szubina również Gmina NWW przy założeniu realizacji portu intermodalnego i parku	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
	przemysłowego w Emilianowie stanie się terenem rozwoju funkcji logistyczno-przemysłowych;	
32	str. 125 – w tabeli – w miejsce aktualnego wpisu dotyczącego Gminy NWW wstawić: Wszystkie miejscowości Gminy NWW – dalszy rozwój osiedli jednorodzinnych. Pozostawić wpis odnośnie zabudowy wielorodzinnej w miejscowości NWW;	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
33	str. 140 – wykreślić odległość od przystanku transportu publicznego w przypadku nowych terenów mieszkaniowych W miejscu „ zapewnienie dobrej dostępności" do dróg wstawić dążenie do zapewnienia … W miejscu „Zaleca się" odnośnie kanalizacji w nowej zabudowie wstawić postuluje się … W Infrastrukturze technicznej i społecznej: nie „zapewnić" przed rozpoczęciem inwestycji tylko dążyć do zapewnienia, szkoły i przedszkola objęte są dowozem więc cały ten punkt w przypadku samorządów wiejskich traci rację bytu – usunąć, zapisy dotyczące placów zabaw i boisk do usunięcia (wielkości nierealne),	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Nie jest zasadne obniżania standardów. Zapisy zostaną złagodzone – unikać będzie się kategorycznych nakazów i zakazów, a zastąpione one zostaną zaleceniami.
34	str. 141 – "zalecenie" zielonych dachów zmienić na preferowane;	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Nie jest zasadne obniżania standardów. Zapisy zostaną złagodzone – unikać będzie się kategorycznych nakazów i zakazów, a zastąpione one zostaną zaleceniami.
35	str. 142 – w Standardach zieleni publicznej odległość 300 m od strefy zamieszkania nie powinna dotyczyć terenów wiejskich, Dostęp do szkoły itd. dla dzieci mieszkających powyżej 3 km zapewniony jest przez ich dowóz – ten zapis wykreślić, „weryfikacja obciążeń powinna być zmieniona na analizę obciążeń;	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Nie jest zasadne obniżania standardów. Zapisy zostaną złagodzone – unikać będzie się kategorycznych nakazów i zakazów, a zastąpione one zostaną zaleceniami.
Gmina Osielsko		
36	Str. 40. Mowa jest o wschodniej obwodnicy zamiast o północno-wschodniej, z odcinkiem Fordońska- węzeł Bydgoszcz Północ.	Uwaga uznana jest za bezzasadną. W nomenklaturze planistycznej jest to wschodnia obwodnica Bydgoszczy.

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
37	str. 88 Brak informacji o obwodnicy północno-wschodniej.	Uwaga uznana jest za bezzasadną. W tekście wskazuje się podstawowe korytarze.
38	str. 93. Mowa jest o wschodniej obwodnicy zamiast o północno-wschodniej, z odcinkiem Fordońska- węzeł Bydgoszcz Północ. Przebieg na mapie źle zaznaczony.	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Dokonuje się zmiany nazwy na „Węzeł Lotnisko - Węzeł Bydgoszcz Północ". Równocześnie uwzględniono przebieg z dotychczasowych opracowań.
39	Str. 94 - pojawia się informacja o obwodnicy wschodniej lecz brak w opracowaniu informacji o obwodnicy północno – wschodniej.	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Obwodnica Wschodnia Bydgoszczy jest konsekwentnie wspominana i oznaczona na planszach. Obwodnica domykająca w ciągu dróg ekspresowych ze strategii województwa zaznaczona na planszy w postaci strzałek.
40	Str. 108 – pkt. 4.2.3.1 – nadal nie dopisano Osielska.	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Zapisy te wynikają z przeprowadzonej diagnozy, z której nie wynika, żeby Gmina Osielsko miała charakter logistyczno-przemysłowy.
41	Str. 121 – nadal nie dopisano wszystkich miejscowości Gminy Osielsko. Pozostały tylko: Niemcz, Niwy i Maksymilianowo.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
42	Str. 140 zmieniono zapis z: „Szkoły, przedszkola, przychodnie powinny być dostępne w promieniu do 1 km od nowej zabudowy lub planowane równolegle" na: „Szkoły i przedszkola powinny być dostępne w promieniu do 1,5 km od nowej zabudowy w mieście lub 3 km poza miastem, albo planowane równolegle" WPISAĆ JAKO ZALECENIE PRZYNAJMNIEJ POZA MIASTAMI.	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Nie jest zasadne obniżania standardów. Zapisy zostaną złagodzone – unikać będzie się kategorycznych nakazów i zakazów, a zastąpione one zostaną zaleceniami.
43	Str. 140 – pozostał zapis: „Co najmniej jeden plac zabaw na każde 100 mieszkań i jedno boisko na każde 500 mieszkań" WPISAĆ JAKO ZALECENIE PRZYNAJMNIEJ POZA MIASTAMI.	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Nie jest zasadne obniżania standardów. Zapisy zostaną złagodzone – unikać będzie się kategorycznych nakazów i zakazów, a zastąpione one zostaną zaleceniami.
44	Str. 142 – utrzymano zapis: „Zapewnienie dostępności terenów zielonych w odległości nie większej niż 300 m od miejsca zamieszkania" WPISAĆ JAKO ZALECENIE PRZYNAJMNIEJ POZA MIASTAMI.	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Nie jest zasadne obniżania standardów. Zapisy zostaną złagodzone – unikać będzie się kategorycznych nakazów i zakazów, a zastąpione one zostaną zaleceniami.
45	Str. 142 – zmieniono zapis z: „Zapewnienie dostępu do szkoły podstawowej w promieniu do 1 km i do przychodni lekarskiej w promieniu do 500 m" na: „Zapewnienie dostępu do szkoły podstawowej w promieniu do 1,5 km w	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Nie jest zasadne obniżania standardów. Zapisy zostaną złagodzone – unikać

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
	miastach i 3 km poza miastami" WPISAĆ JAKO ZALECENIE PRZYNAJMNIEJ POZA MIASTAMI.	będzie się kategorycznych nakazów i zakazów, a zastąpione one zostaną zaleceniami.
46	Str. 143 – pozostawiono zapis: „Zwiększenie powierzchni do ruchu pieszego (np. place i szlaki piesze w centrach miast), z chodnikami min. 1,5 m szerokości;" – WPISAĆ „stosowanie wytycznych projektowych WR-D."	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
47	Str. 143 – zmieniono zapis z: „ Modernizacja przejść dla pieszych, w tym sukcesywne uzupełnianie o sygnalizację;" na: „Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez tworzenie nowych i modernizację istniejących przejść, obejmującą m.in. montaż oświetlenia dedykowanego oraz wdrożenie środków uspokajających ruch pojazdów; sukcesywne uzupełnianie o sygnalizację na głównych ciągach ulicznych i drogowych;" ZAPISAĆ W FORMIE ZALECENIA NA TERENACH POZAMIEJSKICH.	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Nie jest zasadne obniżania standardów. Zapisy zostaną złagodzone – unikać będzie się kategorycznych nakazów i zakazów, a zastąpione one zostaną zaleceniami.
	Gmina Sicienko	
48	Str. 13 – Inwestycja w infrastrukturę sportową i rekreacyjną w celu zmniejszenia różnic między partnerami obszaru BydOF. – w passusie 2 w zdaniu „Tylko nieliczne gminy, jak Osielsko czy Nowa Wieś Wielka, inwestują w rozbudowę zaplecza sportowego w sposób planowy i kompleksowy" należy dopisać także Sicienko. Zdanie to powinno brzmieć „Tylko nieliczne gminy, jak Osielsko czy Nowa Wieś Wielka i Sicienko, inwestują w rozbudowę zaplecza sportowego w sposób planowy i kompleksowy". Przemawia za tym szereg inwestycji w tym obszarze wykonanych przez Gminę Sicienko w ostatnich latach m.in. Gminne Centrum Sportu w Sicienku (2023-2024), boisko piłkarskie w Wojnowie, plaża w Wierzchucinku, cztery boiska ogólnodostępne o sztucznej nawierzchni wykonane w 2024 r. w ramach ZIT, modernizacja boiska Orlik 2012.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
49	str. 34 – II.2. Zwiększanie atrakcyjności obszaru dla inwestorów W ramach tego kierunku możliwe do realizacji są m.in.: Druga kropka – prosimy rozszerzyć zapis o Sicienko. Treść tego punktu powinna brzmieć: „koordynację bazy danych o dostępnych terenach inwestycyjnych i ich uzbrojeniu – szczególnie w gminach takich jak Nowa Wieś Wielka, Solec	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
	Kujawski, Łabiszyn, Białe Błota, Sicienko czy Koronowo, gdzie istnieje potencjał do lokalizacji nowych zakładów przemysłowych lub centrów usług." Za dodaniem Sicienka do tego pkt przemawia fakt istnienia w Pawłówku w bliskim sąsiedztwie węzła drogowego Bydgoszcz Zachód obszarów inwestycyjnych o pow. ok. 22 ha dla którego obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Na terenie tym rozpoczęto budowę zaplecza produkcyjno-magazynowego o pow. ok. 50 000 m².	
50	Uwagi do załączników mapowych: Mapa Kierunki rozwoju infrastruktury technicznej w Bydgoskim Obszarze Funkcjonalnym (uwagi były zgłoszone wcześniej i nie zostały naniesione): a) ujęcia wód podziemnych – nie zostało zaznaczone istniejące (obecnie modernizowane) ujęcie wód podziemnych w miejscowości Teresin, b) ujęcia wód podziemnych – nie zostało zaznaczone istniejące ujęcie wód podziemnych w miejscowości Wojnowo, c) ujęcie wody podziemnej w Sicienku jest niewidoczne, oznaczenie graficzne ukryte jest pod napisem Sicienko. Mapa Kierunki rozwoju sieci osadniczej BOF: a) w miejscowości Pawłówek (po północnej stronie DK 10) w bliskiej odległości od Węzła Drogowego „Bydgoszcz Zachód" zaznaczono wyłącznie teren zabudowy mieszkaniowej. Zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, część tego terenu ok. 22 ha powinna być zaznaczona jako teren aktywności gospodarczej i infrastruktury technicznej. Mapa Kierunki rozwoju infrastruktury społecznej w BOF: a) Szkoły podstawowe – nie zostały zaznaczone istniejące szkoły podstawowe w miejscowościach: Strzelcewo i Sicienko, b) Przychodnie POZ – nie została zaznaczona istniejąca POZ w miejscowości	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
	Kruszyn, c) Obiekty sportowe – nie zostały zaznaczone istniejące obiekty sportowe w miejscowości Sicienko.	
Biuro ZIT		
51	Umieszczenie projektu "Budowa Kampusu Medycznego w Bydgoszczy - zielona przestrzeń kształcenia, innowacji, integracji społeczne oraz bezpieczeństwa infrastrukturalnego" w projekcie dokumentu.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
PGGW Wody Polskie (Bydgoszcz, Poznań, Gdańsk)		
52	zgodnie z załącznikami	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagami.
Wydział Funduszy - Urząd Miasta Bydgoszczy		
53	Tabela wskaźników zgodnie z załącznikiem	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagami.
Uwagi Wykonawcy (po ponownym przeanalizowaniu dokumentu oraz uwag i opinii zgłoszonych przez interesariuszy)		
54	korekty redakcyjne do dokumenty strategii, zmiana słownictwa	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
55	Uzupełnienie dokumentu strategii o dodatkowe aspekty związane z pełnieniem funkcji metropolitarnych w zakresie międzynarodowym i ogólnopolskim, zwłaszcza w rozdziale 1.2. oraz 3.3.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
56	W treści strategii należy doprecyzować informacje dotyczące pozycji Bydgoszczy w sieci osadniczej województwa.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
57	Uzupełnienie dokumentu o jeden rysunek modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
58	Uzupełnieniem polityki przestrzennej o projekty oraz inicjatywy wynikające z dokumentów strategicznych wyższego szczebla	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

L.p.	Uwagi	Ustosunkowanie się do uwag
59	Ponowna weryfikacja projektu strategii oraz edycja tekstu	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

Tabela 2 Zestawienie uwag szczegółowych

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga, wniosek,	Istniejący zapis	Propozycja zmiany (konkretny sugerowany zapis)	Uzasadnienie (uwagi, opinie)	Ustosunkowanie się do uwag
1	I.3. Wzmacnianie potencjału kulturowego – str. 25-26	(1) „W diagnozie zidentyfikowano wyraźne dysproporcje w dostępności oferty kulturalnej pomiędzy Bydgoszczą – silnym i dobrze rozwiniętym ośrodkiem kultury – a mniejszymi gminami, które często borykają się z ograniczoną infrastrukturą, kadrami i środkami finansowymi. Podczas gdy w Bydgoszczy funkcjonują instytucje o znaczeniu ponadregionalnym, takie jak Opera Nova, Filharmonia Pomorska, Teatr Polski, Miejskie Centrum Kultury czy Muzeum Okręgowe, to w wielu gminach obszaru BydOF działalność kulturalna jest realizowana głównie przez lokalne ośrodki kultury o ograniczonych zasobach i możliwościach programowych”.	Dodanie do ww. tekstu: (1) Jednocześnie w samym mieście Bydgoszcz niezbędne są dalsze inwestycje w rozbudowę, modernizację oraz dostosowanie istniejącej infrastruktury kulturalnej do współczesnych potrzeb, rosnących oczekiwań mieszkańców i wyzwań rozwoju metropolitalnego. Modernizacja i rozwój instytucji w Bydgoszczy mają kluczowe znaczenie nie tylko dla lokalnej społeczności, lecz także w kontekście pełnienia przez miasto funkcji centrum kulturalnego regionu. Przykładem innowacyjnego projektu o potencjale ponadregionalnym jest planowana w Młynach Rothera wystawa Brainspace — unikatowa,	Jako kluczowe kierunki rozwoju wskazano rozbudowę i modernizację infrastruktury kulturalnej w mniejszych gminach, pomijając inwestycje na terenie miasta Bydgoszczy. Proponuję, by dodać zapisy dotyczące konieczności realizacji inwestycji kulturalnych w Bydgoszczy – która zgodnie z wnioskami z Diagnozy pełni rolę głównego centrum kulturalnego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego. Realizacja nowych inwestycji/tworzenie nowych produktów kulturalnych o znaczeniu ponadregionalnym zgodna jest z celem strategicznym ujętym w dokumencie pn. „Rozwój potencjału turystycznego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+” – Zapewnienie wysokiej jakości produktów i usług kulturalnych i rekreacyjno-sportowych.	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Ostatni akapit pkt I.3. rozszerzony zostanie o planowane działania związane z rozwojem/wsparciem instytucji kultury w Bydgoszczy, ale na wyższym poziomie ogólności - bez podawania konkretnych przykładów - wystaw, instytucji, imprez itp.

			interaktywna ekspozycja poświęcona ludzkiemu mózgowi, integrująca elementy nauki, sztuki i nowych technologii. Ta realizowana we współpracy z ekspertami wystawa ma szansę stać się jedną z najważniejszych atrakcji edukacyjno-kulturalnych nie tylko w regionie, ale i w Polsce - wizytówką miasta na mapie wydarzeń i produktów kulturalnych o zasięgu krajowym i międzynarodowym.		
2	I.3. Wzmacnianie potencjału kulturowego – str. 25-26	(2) Dlatego jednym z kluczowych celów kierunku będzie rozbudowa i modernizacja infrastruktury kulturalnej, zarówno w formie inwestycji w istniejące obiekty, jak i tworzenia nowych, funkcjonalnych przestrzeni kultury dostosowanych do współczesnych standardów i potrzeb mieszkańców. Możliwe działania w ramach kierunku obejmują:	Dodanie do ww. tekstu: (2) • wsparcie kluczowych projektów modernizacyjnych i inwestycyjnych w bydgoskich instytucjach kultury o znaczeniu ponadregionalnym.	Jako kluczowe kierunki rozwoju wskazano rozbudowę i modernizację infrastruktury kulturalnej w mniejszych gminach, pomijając inwestycje na terenie miasta Bydgoszczy. Proponuję, by dodać zapisy dotyczące konieczności realizacji inwestycji kulturalnych w Bydgoszczy – która zgodnie z wnioskami z Diagnozy pełni rolę głównego centrum kulturalnego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego. Realizacja nowych inwestycji/tworzenie nowych produktów kulturalnych o znaczeniu ponadregionalnym zgodna jest z celem strategicznym ujętym w dokumencie pn. „Rozwój potencjału turystycznego	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Zapisy w tym wypunktowaniu nie odnoszą się do konkretnej lokalizacji, są sformułowane ogólnie dla całego obszaru. Do możliwych działań w ramach kierunku dodany zostanie zapis o inwestycjach i modernizacjach instytucji kultury o znaczeniu

		• modernizację oraz budowę domów kultury i świetlic, bibliotek oraz wyposażenie ich w nowoczesny sprzęt multimedialny i poprawę dostępności architektonicznej, • adaptację nieużytkowanych budynków i obiektów poprzemysłowych na cele kulturalne (np. dawnych świetlic, szkół, magazynów kolejowych), • rozwój plenerowej infrastruktury kulturalnej (sceny, amfiteatry, pawilony artystyczne), szczególnie w miejscowościach turystycznych i rekreacyjnych.		Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+" – Zapewnienie wysokiej jakości produktów i usług kulturalnych i rekreacyjno-sportowych.	regionalnym i ponadregionalnym.

3	3.3.4. Cel Strategiczny IV: Spójna i funkcjonalna metropolia IV.1. Wzmocnienie zewnętrznych powiązań transportowych Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego na poziomie regionalnym i krajowym. Strona nr 40.	Podejmowanie działań lobbingowych i przygotowawczych na rzecz budowy drogi Via Pomerania, która połączy Bydgoszcz ze środkowym wybrzeżem (Koszalin, Słupsk, Trójmiasto) i zwiększy dostępność metropolii w kierunku północnym	Podejmowanie działań lobbingowych i przygotowawczych na rzecz budowy drogi Via Pomerania, która połączy Bydgoszcz ze środkowym wybrzeżem (Koszalin, Słupsk, Trójmiasto) i zwiększy dostępność metropolii w kierunku północnym. Uwzględnienie w planowaniu drogi Via Pomerania Wschodniego Drogowego Obejścia Bydgoszczy (WDOB) (na rysunku poniżej fioletowa linia). MAPA W ZAŁĄCZNIKU	Realizacja WDOB w przebiegu przecinającym kolano Wisły umożliwiłaby wytyczenie dwóch uzupełniających korytarzy mobilności w kierunku wschodnim i północno-wschodnim, których realizacja na bazie istniejącego (czy nawet rozbudowanego i zlokalizowanego w skorygowanej lokalizacji) Mostu Fordońskiego nie byłaby funkcjonalna ze względu na przebieg przez wewnętrzny układ drogowy Miasta Bydgoszczy.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą w część związane z planowanie przestrzennym.

4	I.1. Poprawa dostępu do usług społecznych i zdrowotnych – str. 23-24	Działania w ramach tego kierunku mają na celu zwiększenie dostępności i jakości usług społecznych i zdrowotnych na całym obszarze Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego, ze szczególnym uwzględnieniem gmin peryferyjnych, które obecnie borykają się z istotnymi deficytami infrastrukturalnymi i kadrowymi. Diagnoza wykazała znaczące zróżnicowanie w poziomie dostępu do opieki zdrowotnej i usług opiekuńczych – podczas gdy Bydgoszcz jako główny ośrodek oferuje szeroką i wyspecjalizowaną sieć placówek, w wielu mniejszych gminach brakuje podstawowych usług, takich jak gabinety lekarzy rodzinnych, apteki, dzienne domy opieki czy wsparcie środowiskowe dla osób niesamodzielnych i starszych. Uzupełnieniem tego	(1) Działania w ramach tego kierunku mają na celu zwiększenie dostępności i jakości usług społecznych i zdrowotnych na całym obszarze Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego, ze szczególnym uwzględnieniem specyficznych potrzeb poszczególnych gmin, które borykają się z istotnymi deficytami infrastrukturalnymi i kadrowymi. Uzupełnieniem tego kierunku będą działania wykorzystujące potencjał metropolitalny Bydgoszczy jako ośrodka akademickiego i medycznego. Współpraca z uczelniami wyższymi (w tym kształcącymi na kierunkach medycznych i związanych z ochroną zdrowia) umożliwi rozwój programów edukacyjnych, praktyk zawodowych oraz partnerstw dla projektów innowacyjnych w zakresie opieki zdrowotnej i	W Bydgoszczy w dalszym ciągu występują duże potrzeby wsparcia infrastruktury społecznej i zdrowotnej. Jest to miasto, w którym negatywny tren demograficzny oraz problem starzejącego się społeczeństwa występuje od lat.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

		kierunku będą działania wykorzystujące potencjał metropolitalny Bydgoszczy jako ośrodka akademickiego i medycznego. Współpraca z uczelniami wyższymi (w tym Collegium Medicum UMK) umożliwi rozwój programów edukacyjnych, praktyk zawodowych oraz partnerstw dla projektów innowacyjnych w zakresie opieki zdrowotnej i społecznej. Zjawiska starzenia się społeczeństwa oraz rosnące obciążenie demograficzne wymagają systemowych działań wzmacniających lokalne systemy wsparcia społecznego. Szczególnego znaczenia nabiera rozwój lokalnych form opieki nad osobami starszymi – w tym dziennych i całodobowych domów opieki, usług środowiskowych i opieki domowej – a także poprawa dostępności do świadczeń zdrowotnych w miejscowościach o niskiej	społecznej. Zjawiska starzenia się społeczeństwa oraz rosnące obciążenie demograficzne wymagają systemowych działań wzmacniających lokalne systemy wsparcia społecznego. Szczególnego znaczenia nabiera rozwój lokalnych form opieki nad osobami starszymi – w tym dziennych i całodobowych domów opieki, usług środowiskowych i opieki domowej – a także poprawa dostępności do świadczeń zdrowotnych w miejscowościach o niskiej gęstości zaludnienia. Niedostateczna ilość rodzin oferujących gotowość pełnienia pieczy zastępczej, także dowodzi konieczności wzmocnienia i ciągłego wsparcia tego rodzaju opieki zarówno w formie rodzinnej, jak i instytucjonalnej.		

		gęstości zaludnienia. 2) Priorytetem będzie wyrównywanie różnic terytorialnych w dostępie do podstawowych usług oraz integracja działań jednostek samorządu terytorialnego, organizacji społecznych i placówek ochrony zdrowia.	(2) Priorytetem będzie współpraca i integracja działań jednostek samorządu terytorialnego, organizacji społecznych i placówek ochrony zdrowia.		
5	I.3. Wzmacnianie potencjału kulturowego – str. 25-26	(1) „W diagnozie zidentyfikowano wyraźne dysproporcje w dostępności oferty kulturalnej pomiędzy Bydgoszczą – silnym i dobrze rozwiniętym ośrodkiem kultury – a mniejszymi gminami, które często borykają się z ograniczoną infrastrukturą, kadrami i środkami finansowymi. Podczas gdy w Bydgoszczy funkcjonują instytucje o znaczeniu ponadregionalnym, takie jak Opera Nova,	Wskazanie pełnych nazw instytucji oraz dodanie brakujących instytucji takich jak Teatr Kameralny im. Wandy Rucińskiej oraz Centrum Nauki i Kultury Młyny Rothera wraz z propozycją poniższego tekstu do ww. tekstu: (1) Jednocześnie w Bydgoszczy – jako głównym ośrodku kulturotwórczym - zgodnie z rosnącymi oczekiwaniami odbiorców i wyzwaniami rozwoju	Wskazanie konieczności rozbudowy i modernizacji infrastruktury kulturalnej w mniejszych gminach, z pominięciem inwestycji na terenie Bydgoszczy, kładzie kłam logice tezy o kulturotwórczej roli Bydgoszczy w metropolii bydgoskiej. Realizacja nowych inwestycji/tworzenie nowych produktów kulturalnych o znaczeniu ponadregionalnym zgodne jest z celem strategicznym ujętym w dokumencie pn. „Rozwój potencjału turystycznego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+” – Zapewnienie wysokiej jakości produktów i usług kulturalnych i rekreacyjno-sportowych.	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Zasadne jest wskazanie pełnych nazw i rozszerzenie katalogu instytucji kultury w Bydgoszczy poprzez dodanie m.in. Teatru Kameralnego, Centrum Nauki i Kultury Młyny Rothera, Galerii Miejskiej bwa, Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej, Muzeum Wojsk Lądowych,

		Filharmonia Pomorska, Teatr Polski, Miejskie Centrum Kultury czy Muzeum Okręgowe, to w wielu gminach obszaru BydOF działalność kulturalna jest realizowana głównie przez lokalne ośrodki kultury o ograniczonych zasobach i możliwościach programowych”.	metropolitalnego, niezbędną jest kontynuacja inwestycji w rozbudowę, modernizację, doposażenie oraz dostosowanie istniejącej infrastruktury kulturalnej do współczesnych potrzeb. Przykładami takich działań mogą być: • planowana w Młynach Rothera wystawa Brainspace — unikatowa, interaktywna ekspozycja poświęcona ludzkiemu mózgowi, która ma szansę stać się jedną z najważniejszych atrakcji edukacyjno-kulturalnych nie tylko w regionie, ale i w Polsce, • modernizacja i doposażenie infrastruktury zabytkowego kompleksu pałacowo-parkowego w Ostromecku (Miejskie Centrum Kultury w Bydgoszczy), • przebudowa i doposażenie infrastruktury Miejskiego		Kujawsko-Pomorskiego Centrum Kultury oraz wskazanie potrzeby kontynuacji inwestycji w rozbudowę, modernizację, doposażenie oraz dostosowanie istniejącej infrastruktury kulturalnej do współczesnych potrzeb w Bydgoszczy. Jednocześnie nie zostaną wskazane konkretne projekty inwestycyjne, gdyż dokument ten powinien mieć charakter ramowy i strategiczny.

			Centrum Kultury w Bydgoszczy przy ul. Gawędy – przystani dla artystów oraz miłośników sztuki, także użytkowej, jako przykład architektury zrównoważonej oddającej w pełni założenia Nowego Europejskiego Bauhausu, • restauracja i udostepnienie zwiedzającym kolejnych obiektów na terenie DAG Fabrik w Bydgoszczy (Exploseum Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego), • rozbudowa i doposażenie Muzeum Kanału Bydgoskiego, • ochrona Kanału Bydgoskiego i ujęcie go na liście Pomników Historii.		

6	I.3. Wzmacnianie potencjału kulturowego – str. 25-26	(2) Dlatego jednym z kluczowych celów kierunku będzie rozbudowa i modernizacja infrastruktury kulturalnej, zarówno w formie inwestycji w istniejące obiekty, jak i tworzenia nowych, funkcjonalnych przestrzeni kultury dostosowanych do współczesnych standardów i potrzeb mieszkańców. Możliwe działania w ramach kierunku obejmują: • modernizację oraz budowę domów kultury i świetlic, bibliotek oraz wyposażenie ich w nowoczesny sprzęt multimedialny i poprawę dostępności architektonicznej, • adaptację nieużytkowanych budynków i obiektów poprzemysłowych na cele kulturalne (np. dawnych świetlic, szkół, magazynów kolejowych), • rozwój plenerowej infrastruktury kulturalnej (sceny, amfiteatry,	(2) Wsparcie kluczowych projektów modernizacyjnych i inwestycyjnych w bydgoskich instytucjach kultury o znaczeniu ponadregionalnym. (3) Ponadto warto rozważyć wskazanie konieczności dalszego wsparcia kontynuacji i rozwoju niezależnych inicjatyw kulturalnych o znaczeniu ponadregionalnym, tak jak festiwale: * MÓZG Festiwal, * Vintage Photo Fesival, * Oko Nigdy Nie Śpi, * muzyki dawnej Bydgoskiej Sceny Barokowej, * Fonomo Music & Film Festival.	Wskazanie konieczności rozbudowy i modernizacji infrastruktury kulturalnej w mniejszych gminach, z pominięciem inwestycji na terenie Bydgoszczy, kładzie kłam logice tezy o kulturotwórczej roli Bydgoszczy w metropolii bydgoskiej. Realizacja nowych inwestycji/tworzenie nowych produktów kulturalnych o znaczeniu ponadregionalnym zgodne jest z celem strategicznym ujętym w dokumencie pn. „Rozwój potencjału turystycznego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+” – Zapewnienie wysokiej jakości produktów i usług kulturalnych i rekreacyjno-sportowych.	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Do możliwych działań dodane zostaną: kontynuacja i rozwój niezależnych festiwali kulturalnych o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym. Pełnią one funkcję ambasadorów regionu, wzbogacają ofertę kulturalną, wspierają środowisko twórcze i mają realny wpływ na atrakcyjność turystyczną oraz gospodarczą. Nie zostaną wskazane jednak konkretne nazwy, gdyż dokument ten powinien mieć charakter ramowy.

		pawilony artystyczne), szczególnie w miejscowościach turystycznych i rekreacyjnych.			
7	Strona 40	• rewitalizacja linii 356 Bydgoszcz - Szubin - Kcynia - granica województwa, linii 206 Inowrocław - Żnin, linii 281 Kcynia - Nakło - Chojnice, linii 241 Koronowo - Tuchola, odbudowa linii 392 Szubin - Żnin, budowa linii Bydgoszcz – Koronowo,	• rewitalizacja linii 356 Bydgoszcz – Szubin, linii 356 Kcynia - granica województwa, linii 206 Inowrocław - Żnin, linii 281 Kcynia - Nakło - Chojnice, linii 241 Koronowo - Tuchola, budowa linii Nowa Wieś Wielka – Barcin, budowa linii Bydgoszcz – Koronowo,	W okolicznościach, gdy Bydgoszcz nie posiada żadnych połączeń kolejowych z aż czterema miastami powiatowymi okalającymi otaczający ją powiat bydgoski, tj. z Chełmnem, Świeciem, Sępólnem Krajeńskim i Żninem, a także z dwoma ok. 10-tysięcznymi miastami, które można zaliczyć do strefy podmiejskiej Bydgoszczy, czy też znajdującym się w porównywalnej odległości od Bydgoszczy – Barcinem, który również należy do BydOF, w zapisach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2035+ jako kluczowe zadanie wpisano rewitalizację drugiego korytarza kolejowego łączącego Bydgoszcz z 4-tysięczną Kcynią. W tej relacji, już odcinek linii kolejowej 281 Nakło nad Notecią – Kcynia będzie zapewniał powiązanie kolejowe Kcyni z jego miastem powiatowym (Nakłem nad Notecią) oraz najbliższym miastem wojewódzkim (Bydgoszczą), a także	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Zapis "rewitalizacja linii 356 Bydgoszcz - Szubin - Kcynia - granica województwa" jest zgodny z Krajowym Programem Kolejowym oraz „Strategią rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+” . Zadania ujęte w Strategii Województwa powinny znaleźć odzwierciedlenie w Strategii Ponadlokalnej.

				ciągłość korytarza Bydgoszcz – Poznań. Proszę o usunięcie tego nieadekwatnego postulatu z treści dokumentu. Usunąć należy również postulat odbudowy linii kolejowej nr 392 na odcinku Szubin – Żnin. Wskutek budowy drogi ekspresowej S5, budowa takiej linii i tak częściowo wiązałoby się z realizacją w nowym śladzie. Powiązanie Żnina (a przy okazji także Barcina) byłoby możliwe dzięki budowie linii kolejowej o porównywalnej długości na odcinku Nowa Wieś Wielka – Barcin.	
8	Strona 89	Pozostałe linie kolejowe mają znaczenie głównie lokalne. Dotyczy to linii nr 209 (Bydgoszcz – Chełmża) oraz linii nr 281 (Oleśnica – Chojnice) czy nr 356 (Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna), obecnie nieczynnych w ruchu pasażerskim, ale przewidzianych do rewitalizacji. W powiązaniu z postulowaną budową nowych odcinków (Szubin – Żnin i Stronno – Koronowo) kolej ma szansę stać się ważnym elementem	Pozostałe linie kolejowe mają znaczenie głównie lokalne. Dotyczy to linii nr 206, 209, 281 i 356, obecnie nieczynnych w ruchu pasażerskim, lecz odcinkowo przewidzianych do przywrócenia przewozów pasażerskich. W powiązaniu z postulowaną budową nowych odcinków, tj. Nowa Wieś Wielka – Barcin czy Maksymilianowo/Stronno – Koronowo, kolej ma szansę stać się ważnym elementem systemu transportowego BydOF.	W okolicznościach, gdy Bydgoszcz nie posiada żadnych połączeń kolejowych z aż czterema miastami powiatowymi okalającymi otaczający ją powiat bydgoski, tj. z Chełmnem, Świeciem, Sępólnem Krajeńskim i Żninem, a także z dwoma ok. 10-tysięcznymi miastami, które można zaliczyć do strefy podmiejskiej Bydgoszczy, czy też znajdującym się w porównywalnej odległości od Bydgoszczy – 8-tysięcznym Barcinem, który również należy do BydOF, w zapisach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2035+ jako kluczowe zadanie wpisano rewitalizację drugiego korytarza kolejowego łączącego Bydgoszcz z 4-tysięczną Kcynią. W tej relacji, już odcinek linii kolejowej 281 Nakło nad Notecią –	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Postulaty te nie zostały ujęte w żadnych dokumentach strategicznych. Kształtowanie układu sieci kolejowej należy do kompetencji rządu i samorządu województwa; brak takich zapisów w strategii wojewódzkiej.

		multimodalnego systemu transportowego BydOF.	Ponadto w ramach planowanej budowy linii nr 400 Okonek – Złotów – Nakło nad Notecią, wskazana jest przebudowa nakielskiego węzła kolejowego, uwzględniająca budowę odcinka linii kolejowej Witosław – Nakło nad Notecią, która umożliwiłaby kursowanie pociągów Chojnice – Sępólno Krajeńskie – Więcbork – Nakło nad Notecią – Bydgoszcz bez zmiany kierunku jazdy. Zadaniami na sieci kolejowej zlokalizowanymi poza obszarem BydOF, ale koniecznymi dla zapewnienia odpowiednich powiązań z sąsiednimi ośrodkami powiatowymi położonymi poza BydOF (Świeciem i Chełmnem), jest odbudowa i przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej nr 240 Terespol Pomorski – Świecie oraz	Kcynia będzie zapewniał powiązanie kolejowe Kcyni z jego miastem powiatowym (Nakłem nad Notecią) oraz najbliższym miastem wojewódzkim (Bydgoszczą), a także ciągłość korytarza Bydgoszcz – Poznań. Proszę o usunięcie tego nieadekwatnego postulatu z treści dokumentu. Usunąć należy również postulat odbudowy linii kolejowej nr 392 na odcinku Szubin – Żnin. Wskutek budowy drogi ekspresowej S5, budowa takiej linii i tak częściowo wiązałoby się z realizacją w nowym śladzie. Powiązanie Żnina (a przy okazji także Barcina) byłoby możliwe dzięki budowie linii kolejowej o porównywalnej długości na odcinku Nowa Wieś Wielka – Barcin.	

			nr 246 Chełmno – Unisław.		
9	Cele strategiczne i kierunki działań	I.4. Rozwój narzędzi partycypacji i dostępność cyfrowa	I.4. Rozwój partycypacji jako włączenia mieszkańców	a nie samych narzędzi	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Celem kierunku jest rozwój i upowszechnienie narzędzi partycypacji społecznej.
10	Cele strategiczne i kierunki działań	IV.1 Wzmocnienie zewnętrznych powiązań transportowych BOF na poziomie (…)	IV.1. Wzmocnienie zewnętrznych powiązań transportu drogowego i kolejowego BOF na poziomie (…)	wyraźnie wskazuje o jakie środki transportu chodzi	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
11	Cele strategiczne i kierunki działań	IV.2. Zrównoważone planowanie przestrzenne	IV.2. Równomierne zagospodarowanie przestrzenne obszaru BOF	chodzi o równomierny rozwój przestrzenny, a nie dam zrównoważony akt planowania	Uwaga uznana jest za bezzasadną. "Zrównoważone planowanie przestrzenne" oznacza podejście do kształtowania przestrzeni miejskiej i wiejskiej, które łączy cele społeczne, ekonomiczne i środowiskowe; tj. łączy rozwój infrastruktury i

					zabudowy z ochroną środowiska oraz poprawą jakości życia mieszkańców.
12	Cele strategiczne i kierunki działań	IV.4. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz obszaru BOF	Zwiększenie dostępności transportu drogowego i kolejowego wewn. BOF	wskazanie o jakie środku transportu chodzi; używanie jednolitego nazewnictwa (słowo "komunikacja" może być rozumiane szerzej niż "transport", np. poprzez internet; podobnie "transport publiczny" a nie "komunikacja publiczna"	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Nazewnictwo tego celu nie powinno wprowadzać w błąd, ponieważ w strategii wyjaśniono o jaką dostępność komunikacyjną chodzi – nie w znaczeniu komunikacji internetowej - lecz w znaczeniu mobilności mieszkańców metropolii, zwłaszcza w zakresie połączeń międzygminnych. Podano, że celem tego kierunku jest poprawa spójności i jakości transportu publicznego w skali całego BydOF, poprzez jego wielopłaszczyznową integrację oraz rozwój nowoczesnej, dostępnej i atrakcyjnej

					infrastruktury komunikacyjnej. Infrastruktura komunikacyjna nie dot. jedynie transportu kolejowego i drogowego - środkiem lokomocji są także rowery i wtedy będzie chodziło o infrastrukturę dla rowerzystów. Przemieszczanie rowerem jest jednym z rodzajów mobilności mieszkańców.
13	Polityka przestrzenna i suburbanizacja (str. 45–47)	Ogólne wskazania dotyczące suburbanizacji, brak odniesienia do konfliktów funkcji wzdłuż S5 i S10.	Dodać zapis o konieczności rewizji MPZP przy trasach ekspresowych S5 i S10, rozdzieleniu funkcji mieszkaniowych i gospodarczych oraz wprowadzeniu stref buforowych.	Obowiązujące plany dopuszczają mieszanie zabudowy mieszkaniowej i produkcyjno-usługowej, co generuje narastające konflikty społeczne i gospodarcze oraz obniża atrakcyjność inwestycyjną gminy Białe Błota.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

14	Transport i mobilność (str. 65–68)	Ogólne zapisy o poprawie dostępności komunikacyjnej	Ująć budowę alternatywnych tras dojazdowych dla nowych i istniejących inwestycji, budowę bezpośredniego zjazdu z S5 do strefy Panattoni w Lisim Ogonie oraz modernizację dróg powiatowych.	Brak alternatywnych dojazdów powoduje nadmierne obciążenie drogi powiatowej nr 1926C, stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa i obniża komfort życia mieszkańców.	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Postulaty są zbyt szczegółowe. Strategia powinna wyznaczać ogólne ramy i cele strategiczne.
15	Bezpieczeństwo ruchu drogowego (str. 66–68)	Brak szczegółowych zapisów dotyczących bezpieczeństwa w rejonie dróg ekspresowych.	Wprowadzić zapisy o budowie bezpiecznych węzłów i zjazdów, ciągów pieszo-rowerowych z przejściami bezkolizyjnymi, instalacji punktów odcinkowego pomiaru prędkości oraz programów edukacyjnych.	Drogi szybkiego ruchu (S5, S10) i lokalne przejmujące ich ruch są szczególnie obciążone, co skutkuje wysokim ryzykiem wypadków i nadmiernymi prędkościami.	Uwaga uznana jest za bezzasadną. W tym zakresie obowiązują oddzielne przepisy.
16	Hałas komunikacyjny i przemysłowy (str. 78–80)	Ogólne zapisy o ochronie środowiska i emisji hałasu.	Dodać zapisy o opracowaniu mapy akustycznej, stałym monitoringu hałasu, budowie ekranów i zieleni izolacyjnej oraz ograniczaniu nocnych operacji transportowych.	Ponadnormatywny hałas w Białych Błotach i Lisim Ogonie negatywnie wpływa na zdrowie i komfort życia mieszkańców.	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Te kwestie regulują przepisy krajowe i dyrektywy unijne.
17	Infrastruktura społeczna i usługi publiczne (str. 90–92)	Ogólne wskazania na rozwój usług publicznych.	Wpisać równomierny rozwój żłobków, przedszkoli, szkół i przychodni w gminach podmiejskich.	Dysproporcje w dostępie do usług między Bydgoszczą a gminami podmiejskimi ograniczają atrakcyjność osiedleńczą.	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Projekt strategii zakłada uwzględnianie infrastruktury społecznej (w tym żłobki, szkoły,

					przedszkola) przy intensyfikacji zabudowy mieszkaniowej w strefie podmiejskiej. Ewentualne dysproporcje w dostępie do usług nie ograniczają atrakcyjności gmin podmiejskich, ponieważ dla wielu osób decydujące znaczenie mają koszty, jakość środowiska i styl życia. Proces suburbanizacji dowodzi, że mieszkańcy świadomie wybierają gminy podmiejskie, traktując dojazd do usług w Bydgoszczy jako naturalny element życia w metropolii.
18	Turystyka i kultura – Kanał Górnonotecki i Kanał Bydgoski (str. 102–105)	Ogólny zapis o rozwoju turystyki w BydOF.	Ująć Kanał Górnonotecki, w powiązaniu z Kanałem Bydgoskim, jako flagowy projekt turystyczny i kulturowy Strategii BydOF. Rozwinąć zapis o konieczność rozwoju	Kanał Górnonotecki wraz z Kanałem Bydgoskim tworzy spójny system hydrotechniczny i kulturowy – fragment międzynarodowego Szlaku Wodnego E70. Ich połączenie ma znaczenie przyrodnicze, turystyczne, historyczne i gospodarcze. Oba kanały stanowią	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Kanał Bydgoski i Kanał Górnonotecki to unikatowe elementy dziedzictwa hydrotechnicznego o

			infrastruktury wodnej (przystanie, miejsca cumowania, mała infrastruktura turystyczna), stworzenia ciągów pieszo-rowerowych i edukacyjnych wzdłuż kanału, organizacji wydarzeń promocyjnych i kulturalnych oraz wprowadzenia programów ochrony przyrody	dziedzictwo inżynierii wodnej i potencjalnie jeden z najcenniejszych produktów turystycznych regionu. Z tego względu powinny być wpisane do Strategii BydOF jako flagowe zadanie strategiczne w obszarze turystyki i kultury. Kanał Górnonotecki (zbudowany w XIX wieku) połączył Górną Noteć z kilkoma jeziorami (Jezioro Gopło, Jezioro Pakoskie i inne). Dzięki temu stał się „dopływem" dla Noteci, a więc i dla Kanału Bydgoskiego. Kanał Bydgoski (ukończony w XVIII wieku) łączy Noteć z Brdą, a dalej z Wisłą. Był to kluczowy element międzynarodowej drogi wodnej Odra–Wisła. Woda z Górnej Noteci (uregulowanej i częściowo poprowadzonej kanałem górnonoteckim) zasila Kanał Bydgoski i reguluje jego żeglowność. Bez Kanału Górnonoteckiego nie byłoby możliwe utrzymanie odpowiedniego poziomu wody w Kanale Bydgoskim, zwłaszcza w jego części zachodniej. Kanał Górnonotecki pełnił więc funkcję „doprowadzającą" wodę i zwiększającą drożność szlaku żeglugowego. Oba kanały razem stanowią element historycznego szlaku żeglugowego łączącego dorzecza Odry i Wisły.	znaczeniu ponadregionalnym. Jakkolwiek można opisać ważność Kanału i konieczność utrzymania go w dobrym stanie i wykorzystania jako potencjał to proponujemy nie wskazywać konkretnych projektów inwestycyjnych, gdyż dokument ten powinien mieć charakter ramowy i strategiczny. Nie posiada listy projektów kluczowych.
19	Rewitalizacja (str. 110–112)	Zapis o znaczeniu rewitalizacji w wybranych gminach.	Wpisać konieczność opracowania Gminnych Programów Rewitalizacji	Kanał Górnonotecki, jako element międzynarodowego Szlaku Wodnego E70 i integralna część systemu wodnego	Uwaga uznana jest za bezzasadną. W obecnej

			(GPR) w gminach podmiejskich oraz uwzględnić rewitalizację Kanału Górnonoteckiego jako przedsięwzięcia strategicznego, realizowanego we współpracy z Wodami Polskimi i partnerami społecznymi.	z Kanałem Bydgoskim, posiada ogromny, niewykorzystany potencjał turystyczny, przyrodniczy i kulturowy. Jego degradacja (zarastanie, brak infrastruktury rekreacyjnej, ograniczony dostęp) powoduje, że nie pełni on swojej roli w rozwoju obszaru metropolitalnego. Rewitalizacja kanału powinna obejmować: • współpracę z Wodami Polskimi jako właścicielem infrastruktury wodnej w zakresie prac hydrotechnicznych, • budowę i modernizację infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej (ścieżki rowerowe i piesze, przystanie, punkty widokowe, tereny rekreacyjne), • wprowadzenie programów ochrony przyrody i działań edukacyjnych, • wykorzystanie kanału jako osi integrującej rozwój turystyki w gminach podmiejskich oraz w samej Bydgoszczy. Rewitalizacja Kanału Górnonoteckiego byłaby najważniejszym projektem rewitalizacyjnym w gminie Białe Błota i jednocześnie jednym z najcenniejszych zadań dla całej metropolii. Podkreślamy, że tylko ujęcie tego przedsięwzięcia w Strategii umożliwi późniejsze staranie	perspektywie UE działania w zakresie rewitalizacji realizowane są na terenie miast powyżej 50 tys. mieszkańców. Na terenie gmin poniżej 50 tys. realizowane są działania w zakresie odnowy przestrzeni publicznych, nie jest wymagany GPR, a ujęcie zgłoszonych projektów we właściwej strategii terytorialnej, strategii ZIT. Nie ma podstaw by wpisywać konieczność posiadania GPR przez wszystkie gminy. W dokumencie nie wskazujemy konkretnych projektów inwestycyjnych, gdyż powinien on mieć charakter ramowy i strategiczny. Nie posiada listy projektów kluczowych.

				się o środki unijne i krajowe na realizację inwestycji.	
20	Duże projekty infrastrukturalne – obwodnica Lisiego Ogona (str. 120–123)	Wskazanie inwestycji drogowych, głównie w Bydgoszczy	Ująć budowę obwodnicy Lisiego Ogona, z zapisem o odsunięciu jej od zabudowy mieszkaniowej oraz zastosowaniu stref ochronnych i buforowych.	Obwodnica jest niezbędna, by wyprowadzić tranzyt z Lisiego Ogona, poprawić bezpieczeństwo i jakość życia, a jednocześnie nie może być lokalizowana kosztem komfortu mieszkańców.	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Brak zgody na trasowanie obwodnicy Lisiego Ogona przez tereny zabudowy jednorodzinnej w Bydgoszczy. Rekomendujemy, aby w dokumencie nie wskazywać pojedynczych projektów inwestycyjnych, gdyż jego charakter powinien pozostać ramowy i strategiczny.
21	Duże projekty infrastrukturalne – Via Pomerania i układ dróg ekspresowych (str. 124–127)	Ogólne wskazania dotyczące poprawy spójności sieci transportowej.	Wskazać konieczność traktowania dróg S5 i S10 na terenie gminy Białe Błota jako elementów krajowego układu transportowego, które muszą zostać powiązane z planowaną Via Pomerania w jeden spójny system komunikacyjny. Strategia powinna rekomendować także budowę obwodnicy	Drogi ekspresowe S5 i S10 obsługują nie tylko ruch lokalny, ale pełnią funkcję korytarzy ogólnopolskich i międzynarodowych. Planowana Via Pomerania dodatkowo zwiększy ich obciążenie. Dlatego konieczne jest myślenie całościowe, łączące wszystkie trasy w jeden system. Jednocześnie nowe inwestycje, w tym obwodnica Lisiego Ogona, muszą być projektowane z zachowaniem odpowiednich odległości od zabudowy mieszkaniowej oraz z zastosowaniem stref ochronnych	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Brak zgody na trasowanie obwodnicy Lisiego Ogona przez tereny zabudowy jednorodzinnej w Bydgoszczy. Rekomendujemy, aby w dokumencie nie wskazywać pojedynczych projektów

			Lisiego Ogona w sposób zapewniający maksymalną ochronę terenów mieszkaniowych.	i buforowych (zieleń izolacyjna, ekrany akustyczne, pasy techniczne). Takie podejście pozwoli połączyć rozwój infrastruktury z ochroną jakości życia mieszkańców.	inwestycyjnych, gdyż jego charakter powinien pozostać ramowy i strategiczny.
22	Nr strony: 90	“W Nakle nad Notecią oraz niektórych lokalnych centrach (Solec Kujawski, Koronowo) istnieją systemy rowerów miejskich, które powinny zostać zintegrowane w metropolitalną sieć rowerową.”	“W Nakle nad Notecią istnieje system rowerów miejskich, który powinien zostać zintegrowany w metropolitalną sieć rowerową razem z Bydgoszczą i Toruniem."	W Koronowie i Solcu Kujawskim nie istnieje system rowerów miejskich.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
23	Nr strony: 90	“Przewiduje się, że szlaki te zostaną zmodernizowane i uzupełnione o nowe odcinki, m.in. ciąg rowerowo-pieszy wzdłuż DW 254 w Nowej Wsi Wielkiej, ścieżkę rowerową wzdłuż DK 56 (Koronowo–Trzeciewiec), wzdłuż DW 243 (Mrocza–Sicienko), czy DW 251 (Żnin).”	“Przewiduje się, że szlaki te zostaną zmodernizowane i uzupełnione o nowe odcinki, m.in. drogę dla pieszych i rowerów wzdłuż DW 254 w Nowej Wsi Wielkiej, drogę dla rowerów wzdłuż DK 56 (Koronowo–Trzeciewiec), wzdłuż DW 243 (Mrocza–Sicienko), czy DW 251 (Żnin)”	Należy używać poprawnej nomenklatury technicznej zgodnej z prawem powszechnie obowiązującym.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
24	Nr strony: 91	“Rozwój infrastruktury drogowej w obszarach peryferyjnych, , poprawi płynność ruchu i bezpieczeństwo użytkowników dróg. W strukturze przestrzennej	“Rozwój infrastruktury drogowej w obszarach peryferyjnych poprawi płynność ruchu i bezpieczeństwo użytkowników dróg. W strukturze przestrzennej	Należy używać poprawnej interpunkcji oraz poprawnej nomenklatury technicznej zgodnej z prawem powszechnie obowiązującym.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

		obszary peryferyjne powinny być wspierane również przez rozwój sieci pieszo-rowerowej, w tym budowę ścieżek rowerowych wzdłuż dróg lokalnych, co zwiększy mobilność lokalną i dostępność do usług w większych ośrodkach.”	obszary peryferyjne powinny być wspierane również przez rozwój sieci pieszo-rowerowej, w tym budowę dróg dla rowerów wzdłuż dróg lokalnych, co zwiększy mobilność lokalną i dostępność do usług w większych ośrodkach.”		
25	Nr strony: 95	“Strategia zakłada utrzymanie śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, a także jej rozszerzenie na obszary z deficytem miejsc postojowych – również w obrębie osiedli mieszkaniowych. Uzupełnieniem śródmiejskiej strefy płatnego parkowania powinna być sieć parkingów kubaturowych typu P&Go i P&R, lokalizowanych na obrzeżach ścisłego centrum.”	“Strategia zakłada wprowadzenie śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, a także rozszerzenie strefy płatnego parkowania na obszary z deficytem miejsc postojowych – również w obrębie osiedli mieszkaniowych. Uzupełnieniem strefy płatnego parkowania powinna być sieć parkingów kubaturowych typu P&Go, lokalizowanych na obrzeżach ścisłego centrum i i P&R, lokalizowanych na obrzeżach miasta.”	Zgodnie z definicjami ustawowymi w Bydgoszczy obecnie nie ma śródmiejskiej strefy płatnego parkowania (ŚSPP). Funkcjonuje tylko strefa płatnego parkowania (SPP). Należy dążyć do wprowadzenia ŚSPP na terenie Śródmieścia, co przyniosłoby dodatkowe narzędzia do kształtowania polityki transportowej Miasta. Parkingi Park&Go powinny być lokalizowane na obrzeżach ścisłego centrum, ale Park&Ride na obrzeżach miasta (w okolicach najdalej wysuniętych punktów przesiadkowych).	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Zmieniony zostanie zapis dotycząc ŚSPP.
26	Turystyka i kultura – Kanał Górnonotecki i Kanał Bydgoski (str. 102–105)		Ująć Kanał Górnonotecki – w powiązaniu z Kanałem Bydgoskim – jako flagowy projekt	Kanał Górnonotecki wraz z Kanałem Bydgoskim tworzy spójny system hydrotechniczny i kulturowy, stanowiący fragment	Uwaga uznana za zasadną częściowo. . Opisana zostanie ważność Kanału i

			turystyczny i kulturowy Strategii BydOF. Rozszerzyć zapis o: • rozwój infrastruktury wodnej (przystanie, miejsca cumowania, mała infrastruktura turystyczna, punkty serwisowe dla kajakarzy i żeglarzy), • budowę i modernizację ciągów pieszo-rowerowych oraz tras edukacyjnych wzdłuż kanałów, • organizację cyklicznych wydarzeń promocyjnych, historycznych i kulturalnych, • rozwój oferty turystyki wodnej i przyrodniczej (spływy, rejsy, edukacja ekologiczna), • wprowadzenie programów ochrony przyrody i działań renaturyzacyjnych, • wdrożenie systemu promocji opartego o markę wspólną dla obu kanałów, spójnej z promocją Szlaku Wodnego E70.	międzynarodowego Szlaku Wodnego E70. Ich połączenie ma znaczenie: • przyrodnicze – stanowi korytarz ekologiczny o unikatowej bioróżnorodności, • turystyczne – łączy Bydgoszcz i gminy ościenne w atrakcyjny szlak wodny, • historyczne – jest świadectwem rozwoju inżynierii wodnej od XVIII w., • gospodarcze – może stymulować rozwój usług turystycznych, gastronomii i rekreacji. Oba kanały są jednym z najcenniejszych zasobów dziedzictwa inżynieryjnego regionu i mogą stać się jednym z kluczowych produktów turystycznych BydOF. Ich rozwój zwiększy rozpoznawalność metropolii w kraju i w Europie oraz wzmocni jej tożsamość kulturową.	konieczność utrzymania go w dobrym stanie i wykorzystania jako potencjał. Nie zostanie jednak wskazany konkretny projekt inwestycyjna. Strategia powinna mieć charakter ramowy i strategiczny. Nie posiada listy projektów kluczowych.

27	Rewitalizacja Kanału Górnonoteckiego i terenów przyległych		Wprowadzić do dokumentu zapis o konieczności: • opracowania Gminnych Programów Rewitalizacji (GPR) w gminach podmiejskich, • uwzględnienia rewitalizacji Kanału Górnonoteckiego jako przedsięwzięcia strategicznego realizowanego we współpracy z Wodami Polskimi, gminami BydOF, organizacjami społecznymi i partnerami biznesowymi.	Kanał Górnonotecki, będący integralnym elementem Szlaku Wodnego E70, posiada ogromny, wciąż niewykorzystany potencjał turystyczny, przyrodniczy i kulturowy. Obecny stan techniczny i przyrodniczy (zarastanie, ograniczony dostęp, brak infrastruktury) sprawia, że nie pełni on swojej roli w rozwoju metropolii. Rewitalizacja powinna obejmować: • współpracę z Wodami Polskimi w zakresie prac hydrotechnicznych i regulacji, • budowę i modernizację ścieżek rowerowych i pieszych, punktów widokowych, terenów rekreacyjnych, • rozwój przystani i miejsc do cumowania, tworzenie stref edukacyjnych, • programy ochrony przyrody i edukacji ekologicznej (warsztaty, tablice informacyjne, monitoring przyrody), • wykorzystanie kanału jako osi integrującej turystykę w gminach BydOF i w samej Bydgoszczy, • włączenie lokalnych społeczności i NGO w proces planowania i promocji. • Rewitalizacja Kanału Górnonoteckiego może stać się najważniejszym projektem rewitalizacyjnym gminy Białe Błota oraz jednym z kluczowych projektów całej metropolii. Ujęcie przedsięwzięcia w Strategii BydOF	Uwaga jest bezzasadna. W obecnej perspektywie UE działania w zakresie rewitalizacji realizowane są na terenie miast powyżej 50 tys. mieszkańców. Na terenie gmin poniżej 50 tys. realizowane są działania w zakresie odnowy przestrzeni publicznych, nie jest wymagany GPR, a ujęcie zgłoszonych projektów we właściwej strategii terytorialnej, strategii ZIT. Nie ma podstaw by wpisywać konieczność posiadania GPR przez wszystkie gminy. W dokumencie nie wskazujemy konkretnych projektów inwestycyjnych, gdyż powinien on mieć charakter ramowy i strategiczny. Nie

				umożliwi ubieganie się o środki unijne i krajowe w perspektywie 2027+ i zwiększy szanse na kompleksową realizację inwestycji.	posiada listy projektów kluczowych.
28	strona 141, sekcja „Parametry środowiskowe i przeciwdziałanie smogowi i hałasowi”	Brak zapisu o uszczelnieniu przepisów dotyczących norm hałasu. Obecnie normy hałasu wynikają jedynie z ustaw o ochronie środowiska a dla wielu terenów te nie są ustalone nawet na bardzo wysokim poziomie (np. terenów rekreacyjnych leśnych na cele społeczne, gruntów rolnych).	Do sekcji „Parametry środowiskowe i przeciwdziałanie smogowi i hałasowi” dodanie punktu o brzmieniu „uszczelnienie przepisów dotyczących norm hałasu”.	Bardzo dużym problemem w 2023 roku dla mieszkańców Kruszyna Krajeńskiego (którego jestem mieszkańcem), Białych Błot i Lipnik był znaczący hałas przez wiele godzin dziennie w weekendy powodowany działaniem tunelu aerodynamicznego „MaxFly” przy drodze S5. W tej sytuacji Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska odpowiedział o braku podstaw do podjęcia działań w celu wyeliminowania hałasu, z uwagi na charakter klasyfikacji działki z której wydobywał się hałas (grunty orne) i działki sąsiadującej (leśna o charakterze ochronnym, przeznaczona na cele rekreacyjne) z uwagi na brak decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu. Na terenach leśnych które służą mieszkańcom jako tereny spacerowe pomiary skalibrowanym sonometrem wskazywały na ponad 89 dB przez 6 a czasem więcej godzin w weekendy, więc mówimy już tu o szkodliwym poziomie hałasu i praktycznym wyłączeniu terenów z użytku. Sam wielokrotnie opuszczałem swój dom na cały dzień, ponieważ hałas był nie do zniesienia, nie mówiąc już o niemożliwości zapraszania znajomych i rodziny. Aby dać wyobrażenie poziomu	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Te kwestie regulują przepisy krajowe i dyrektywy unijne.

				natężenia hałasu – stojąc po drugiej stronie trasy S5 (a więc trasa S5 oddziela nas od tunelu aerodynamicznego) w trakcie hałasu nie było słychać przejeżdżających Tirów. Naturalnie hałas wypłoszył na cały rok wszystkie okoliczne zwierzęta, łączenie z ptactwem. Powyższe zmiany motywuję nieszczelnością przepisów, które możemy rozwiązać dla naszej aglomeracji przyjmując nawet najluźniejsze normy. Sam prowadzę działalności i uważam że należy wspierać przedsiębiorczość, ale nie możemy dopuszczać do pozwalania działalności ludzkiej na wyrządzanie faktycznej szkody. Zdaję sobie sprawę że przepisy nie są w stanie przewidzieć wszystkich możliwości, ale w takich sytuacjach powinny być uszczelnione przynajmniej na poziomie lokalnym i immisja ciągłego hałasu na poziomie szkodliwym powinna być absolutnie minimalną normą dla każdego rodzaju terenu. Jeśli mogę przekazać bardziej szczegółową dokumentację, proszę o kontakt.	
29	4.2.3.1 Obszary strategicznej interwencji o wysokim potencjale rozwojowym		Ująć za cel strategiczny osiągnięcie przez Bydgoszcz statusu węzła sieci bazowej TEN-T kolejowodrogowego	W strategii wielokrotnie podkreśla się, że Bydgoszcz to ważny węzeł logistyczny w TEN-T, jednak w żaden sposób nie wskazuje się celu strategicznego do którego powinniśmy dążyć. Takim celem, który został kilka lat temu wyznaczonym sobie przez społeczność	Uwaga uznana za zasadną częściowo. Bydgoszcz zostanie uwzględniona w odpowiednim OSI.

				lokalną, co zawarto w stanowiskach organów stanowiących samorządów: Województwa, Bydgoszczy, Solca Kujawskiego, Powiatu Bydgoskiego jest uzyskanie statusu węzła sieci bazowej TEN-T.	
30	3.3.4. Cel Strategiczny IV: Spójna i funkcjonalna metropolia IV.1. Wzmocnienie zewnętrznych powiązań transportowych Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego na poziomie regionalnym i krajowym. Strona nr 40.	Podejmowanie działań lobbingowych i przygotowawczych na rzecz budowy drogi Via Pomerania, która połączy Bydgoszcz ze środkowym wybrzeżem (Koszalin, Słupsk, Trójmiasto) i zwiększy dostępność metropolii w kierunku północnym.	Podejmowanie działań lobbingowych i przygotowawczych na rzecz budowy drogi Via Pomerania, która połączy Bydgoszcz ze środkowym wybrzeżem (Koszalin, Słupsk, Trójmiasto) i zwiększy dostępność metropolii w kierunku północnym. Oraz uzupełnienie drogi Via Pomerania o odcinek Wschodniego Obejścia Bydgoszczy (WOB) (od węzła Bydgoszcz Północ do węzła Solec Kujawski) w standardzie drogi ekspresowej będącego domknięciem ringu obwodnicowego.	Dlaczego WOB jest potrzebne? 1. Uzupełnienie ringu obwodnicowego: Bydgoszcz, podobnie jak Wrocław czy Poznań, wymaga domknięcia układu obwodnicowego na poziomie dróg krajowych. WOB jest brakującym elementem, który zapewni płynność i bezpieczeństwo ruchu drogowego w aglomeracji. 2. Znaczenie gospodarcze i logistyczne: Trasa ta będąc częścią korytarza Via Pomerania (Ustka – Słupsk – Chojnice – Bydgoszcz), zwiększa dostępność komunikacyjną portu w Ustce, a jednocześnie wzmocnia rolę Bydgoszczy jako kluczowego węzła transportowego. Dodatkowo WOB odciąży centrum miasta, poprawiając warunki dla mieszkańców i przedsiębiorców. 3. Względy obronne: Lokalizacja przeprawy przez Wisłę w rejonie tzw. „kolana Wisły” nadaje inwestycji istotne znaczenie w zakresie mobilności wojskowej i bezpieczeństwa państwa. 4. Podstawa prawna i możliwość finansowania: Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy o drogach publicznych, obwodnice dużych aglomeracji mogą	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą. Uzupełniony zostanie o nią rozdział dot. planowania przestrzennego.

				być zaliczone do kategorii dróg krajowych, co otwiera możliwość finansowania inwestycji z budżetu centralnego. Według wstępnych szacunków Ministerstwa Infrastruktury tylko odcinek Via Pomeranii między Słupskiem a Bydgoszczą kosztowałby ok. 12 mld zł, stąd kluczowe jest wsparcie państwa w realizacji tak dużego zadania.	
31	3.3.4 Cel strategiczny IV: Spójna i funkcjonalna metropolia		Uwaga dotycząca kolei dużych prędkości. Koncepcja rządu Mateusza Morawieckiego do której odwołuje się propozycja strategii nie jest akceptowalna samorządowo w województwie kujawskopomorskim. Postuluje się o zapis: - wsparcie działań związanych ze skomunikowaniem Bydgoszczy z Centralnym Portem Komunikacyjnym i Szczecinem oraz Kołobrzegiem w ramach kolei dużych prędkości.	Koncepcja szybkiej kolei w przebiegu między CPK – Bydgoszczą i Szczecinem jest zgodna z: - z deklaracją z 7 marca 2024 roku współpracy na rzecz doprowadzenia do ujęcia w planach realizacji sieci Kolei Dużych Prędkości w Polsce nowej linii realizowanej w najwyższym standardzie, z prędkością projektową 350 km/h, biegnącej od linii Warszawa/CPK - Trójmiasto przez Włocławek, Toruń do Bydgoszczy, z możliwością jej przedłużenia do Szczecina, która została podpisana w Urzędzie Marszałkowskim ponad podziałami; - stanowiskiem Zespołu Parlamentarnego Ziemi Bydgoskiej z czerwca 2024 roku w sprawie budowy linii Kolei Dużych Prędkości Z uwagi na prowadzony lobbing wydaje się błędem opieranie się w konsultowanej strategii na linii kolejowej nr 18, której parametry w	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą. Uzupełniony zostanie o nią rozdział dot. planowania przestrzennego.

				ramach komponentu CPK poprawią się nieznacznie. Ostatnio dużo dyskusji odbywało się wokół koncepcji modernizacji linii nr 131 do 200 km/h nie tylko do Inowrocławia, ale dalej do okolic Szatka, gdzie planowana jest szybka magistrala kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź. Skomunikowanie linią nr 131 z ,,Y" pozwoliłoby uzyskać dla obszaru metropolitalnego znacznie lepsze parametry niż możliwa modernizacja linii nr 18. Wydaje się zasadnym rozważenie, czy nie należy delikatnie w strategii wesprzeć te starania. Zapisek o szybkiej kolei z Bydgoszczy do Kołobrzegu to techniczne ujęcie planowanej przy okazji projektu CPK linii nr 400, która jest pominięta w niniejszym dokumencie.	
32	3.3.4 Cel strategiczny IV: Spójna i funkcjonalna metropolia		Zapisy celów strategicznych wymagają uszczegółowienia i zaktualizowania: 1. W strategii pominięto linię kolejową nr 209, która przechodzi obecnie modernizację. 2. Postuluje się o poprawę parametrów niektórych linii kolejowych, ale już nie o zwiększenie natężenia	Linia nr 209 odgrywa istotną rolę, gdyż przebiega przez cały Fordon. Jest to czynna linia, która obecnie przechodzi modernizację na bydgoskim odcinku, w ramach czego powstanie nowy przystanek Bydgoszcz Stary Fordon. Jednocześnie liczba pociągów na tej trasie nie może zadowalać. Jednym z zadań dokumentów strategicznych jest wskazywanie kierunków interwencji, a za takowym można uznać zabieganie o organizatora transportu o zwiększanie liczby połączeń na oczekiwanych	Uwaga uznana za zasadną częściowo w kwestii potrzeby wskazania linii nr 209. W pozostałym zakresie nie wymaga uwzględnienia. W strategii nie powinno się omawiać kwestii dot. podziału linii 281 na odcinki. Sugerowany lobbing dot. alternatywnego

			ruchu pociągów. Proponuje się dodanie punktów: - zwiększenie przepustowości i standardów linii regionalnych oraz zabieganie o zwiększenie liczby połączeń: 209 Bydgoszcz Wschód – Chełmża, 281 Nakło – Kcynia - zabieganie o uruchomienie alternatywnego skomunikowania Metropolii Bydgoszcz z Berlinem (przez Kostrzyn) - w przypadku linii nr 131 warto sprecyzować, że odcinek Inowrocław – Bydgoszcz – Tczew powinien mieć parametry 200 km/h	trasach. W konsultowanym dokumencie linia 281 się pojawia jako do rewitalizacji. Wydaje się, że można by ją podzielić na odcinek Nakło – Kcynia, gdzie do końca bieżącego roku ma zakończyć się modernizacja i jest planowany powrót ruchu od końca 2026 roku (tak długi okres wynika z formalności przetargowych) oraz odcinek Nakło – Chojnice, który nie jest planowany na razie do modernizacji. W przypadku odcinka Nakło – Kcynia wydaje się zasadne zabieganie o atrakcyjną ofertę przewozową. Za cel strategiczny dla obszaru metropolitalnego można uznać także lobbing o połączenia o charakterze długodystansowym. Stad propozycja zabiegów o alternatywne skomunikowanie z Berlinem nową trasą, które z uwagi na tańsze bilety (obecny pociąg ma klasę expressu) mogłoby przyciągnąć turystów z zachodu. Jeżeli chodzi o linię nr 131, to modernizacja do prędkości 200 km/h znajduje się jako zadanie na liście rezerwowej Krajowej Programu Kolejowego	połączenia z Berlinem także nie jest zasadny. Linia nr 131 jest linią znaczenia państwowego, jej modernizacja jest przewidziana w planach inwestycyjnych PKP PLK S.A.

33	3.3.4 Cel strategiczny IV: Spójna i funkcjonalna metropolia		1. Ujęcie wśród celów strategicznych utworzenie kolei metropolitalnej oraz integracji biletowej 2. Ujęcie w planach utworzeniach nowych stacji kolejowych na linii nr 356: Białe Błota (okolice dawnego Prefabet) Szubin – Powstańców Wielkopolskich	Obszar metropolitalny może z jednej strony lobbować o kierunki rozwoju regionalnej kolei, ale też być jej współorganizatorem, dlatego wydaje się za zasadne ujęcie tego elementu w strategii metropolitalnej. Modelowym przykładem linii metropolitalnej mogłaby być trasa wzdłuż linii nr 209, 18 i 356 łącząca budowany przystanek Bydgoszcz Stary Fordon z Szubinem, a część pociągów w wariancie wydłużonym z Kcynią. Wymaga to podjęcia działań inwestycyjnych, ale taką wizje regularnych połączeń Szubinem przedstawiał chociażby na grudniowej budżetowej sesji Sejmiku Województwa marszałek Piotr Całbecki. Ten kierunek powinien zostać zatem podparty także w konsultowanej strategii. Wskazywane nowe przystanki mają z kolei na celu przybliżenie kolei do skupisk ludzkich.	Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą. Uzupełniony zostanie o nią rozdział dot. planowania przestrzennego.

Tabela 3 Zestawienie uwag dotyczących Prognozy oddziaływania na środowisko

Lp.	**Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga, wniosek,**	**Istniejący zapis**	**Propozycja zmiany (konkretny sugerowany zapis)**	**Uzasadnienie (uwagi, opinie)**	**Ustosunkowanie się do uwag**
1	strona 50, 3.4.2.1. Hałas przemysłowy	Brak zapisu o uszczelnieniu przepisów dotyczących norm hałasu. Obecnie normy hałasu wynikają jedynie z ustaw	Dodanie zapisu: „Mimo dobrego rozpoznania zagadnienia hałasu dotyczącego hałasu na terenach zakładów,	Bardzo dużym problemem w 2023 roku dla mieszkańców Kruszyna Krajeńskiego (którego jestem mieszkańcem), Białych Błot i Lipnik był znaczący hałas przez wiele godzin dziennie w weekendy	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Te kwestie regulują przepisy krajowe i dyrektywy unijne.

		o ochronie środowiska a dla wielu terenów te nie są ustalone nawet na bardzo wysokim poziomie (np. terenów rekreacyjnych leśnych na cele społeczne, gruntów rolnych).	należy przeprowadzić rozpoznanie emisji hałasu przez urządzenia na terenach których nie obowiązują właściwe normy hałasu. Oddziaływanie hałasu na środowisko jest tak samo znaczące niezależnie od klasyfikacji gruntów, których ustawa o ochronie środowiska nie normuje. Należy jednak zbadać i przyjąć minimalne ograniczenia hałasu dla wszystkich terenów celem ochrony środowiska i mieszkańców.”	powodowany działaniem tunelu aerodynamicznego „MaxFly” przy drodze S5. W tej sytuacji Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska odpowiedział o braku podstaw do podjęcia działań w celu wyeliminowania hałasu, z uwagi na charakter klasyfikacji działki z której wydobywał się hałas (grunty orne) i działki sąsiadującej (leśna o charakterze ochronnym, przeznaczona na cele rekreacyjne) z uwagi na brak decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu. Na terenach leśnych które służą mieszkańcom jako tereny spacerowe pomiary skalibrowanym sonometrem wskazywały na ponad 89 dB przez 6 a czasem więcej godzin w weekendy, więc mówimy już tu o szkodliwym poziomie hałasu i praktycznym wyłączeniu terenów z użytku. Sam wielokrotnie opuszczałem swój dom na cały dzień, ponieważ hałas był nie do zniesienia, nie mówiąc już o niemożliwości zapraszania znajomych i rodziny. Aby dać wyobrażenie poziomu natężenia hałasu – stojąc po drugiej stronie trasy S5 (a więc trasa S5 oddziela nas od tunelu aerodynamicznego) w trakcie hałasu nie było słychać przejeżdżających Tirów. Naturalnie hałas wypłoszył na cały rok wszystkie okoliczne zwierzęta, łączenie z ptactwem. Powyższe zmiany motywuję nieszczelnością przepisów,	

				które możemy rozwiązać dla naszej aglomeracji przyjmując nawet najluźniejsze normy. Sam prowadzę działalności i uważam że należy wspierać przedsiębiorczość, ale nie możemy dopuszczać do pozwalania działalności ludzkiej na wyrządzanie faktycznej szkody. Zdaję sobie sprawę że przepisy nie są w stanie przewidzieć wszystkich możliwości, ale w takich sytuacjach powinny być uszczelnione przynajmniej na poziomie lokalnym i immisja ciągłego hałasu na poziomie szkodliwym powinna być absolutnie minimalną normą dla każdego rodzaju terenu. Jeśli mogę przekazać bardziej szczegółową dokumentację, proszę o kontakt.	
2		Położenie Metropolii Bydgoszcz w poszczególnych regionach wodnych	Brakuje wskazania region wodnego Noteci		Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
3		Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odr	Błędnie wskazano dane identyfikujące wskazane dokumenty.		Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.
4		Zagrożenie powodziowe występuje na terenach Metropolii Bydgoszcz	Nie wskazano, że występuje też zagrożenie zalaniem w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia budowli		Treść dokumentu zostanie uzupełniona zgodnie z uwagą.

			pierzącej (dot. zapory zbiornika Pakość)		