



Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania  
Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku

# RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROJEKTU REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO NA LATA 2021-2027

Zespół autorski:

Szymon Piotr Bryzgalski

Krzysztof Derc

Zespół Rozwoju Regionalnego w Bydgoszczy

Bydgoszcz 2022

## Spis treści

1	Informacje ogólne o konsultowanym dokumencie.....	3
2	Organizacja procesu konsultacji społecznych .....	4
2.1	Cel i podstawy prawne konsultacji społecznych .....	4
2.2	Tryb i harmonogram konsultacji społecznych.....	4
3	Przebieg konsultacji społecznych.....	4
3.1	Spotkania konsultacyjne .....	4
3.2	Zgłaszanie uwag.....	5
4	Podsumowanie konsultacji społecznych .....	6
4.1	Zgłoszone uwagi .....	6
4.2	Zmiany w projekcie RPT będące odpowiedzią na zgłaszane uwagi.....	6

# 1 Informacje ogólne o konsultowanym dokumencie

*Regionalny Plan Transportowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027 (RPT)* jest dokumentem operacyjnym z zakresu inwestycji transportowych przewidzianych do realizacji w oparciu o fundusze europejskie przyznane Samorządowi Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027. Analogiczną funkcję dla perspektywy 2014-2020 pełnił dotychczas *Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej 2014 - 2020*.

Omawiany dokument stanowi branżowe uzasadnienie kierunków działań wskazywanych w programie regionalnym *Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza 2021-2027 (FEoKP)*, gdzie w ramach priorytetu 4 przewiduje się interwencję w zakresie regionalnej infrastruktury transportowej. Ponadto RPT został osadzony w polityce rozwoju prowadzonej przez województwo kujawsko-pomorskie poprzez umieszczenie go jako jeden z programów rozwoju i polityk województwa, kluczowych do realizacji ustaleń *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+* (SRW) w obszarze „Przestrzeń”.

W efekcie, poza uzasadnieniem i opisem inwestycji w zakresie infrastruktury transportu zgodnym z wytycznymi Komisji Europejskiej, RPT ma tworzyć podstawy do wdrożenia ustaleń SRW z zakresu inwestycji transportowych szczebla regionalnego. W związku z ww. okolicznościami nie należy postrzegać RPT jako samodzielnego dokumentu strategiczno-planistycznego, który formułuje pola polityki transportowej województwa kujawsko-pomorskiego, a jedynie tworzy warunki realizacji ustaleń SRW w kontekście środków przyznanych na finansowanie projektów w ramach *celu polityki nr 3* za pośrednictwem FEoKP 2021-2027.

Formalne prace nad RPT zainicjowała uchwała nr 3/98/22 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 stycznia 2022 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia projektu *Regionalnego planu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027*. Sporządzenie projektu RPT powierzono Dyrektorowi Departamentu Planowania, Zrównoważonego Rozwoju i Nauki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Dyrektorowi Kujawsko-Pomorskiego Biura Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku. Jednocześnie przyjęty przez Zarząd Województwa 27 października 2021 r. *Plan realizacji Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+* wskazał dodatkowo Departament Funduszy Europejskich, Departament Infrastruktury Drogowej oraz Departament Transportu jako podmioty współodpowiedzialne za opracowanie projektu RPT.

RPT składa się z 11 rozdziałów, które można pogrupować względem poszczególnych funkcji. Rozdziały od 2. do 4. stanowią próbę holistycznego opisu stanu i uwarunkowań rozwoju systemu transportowego regionu. Podejmują one zarówno tematykę niebezpośrednio związaną z prowadzeniem działalności transportowej mającej jednak istotny wpływ na jej ostateczny kształt (uwarunkowania społeczno-gospodarcze i środowiskowe), aspekty formalne wynikające z obecnego otoczenia prawnego a także zawierają szerokie i wielowątkowe analizy systemu transportowego pod kątem infrastruktury, organizacji oraz bezpieczeństwa.

Kolejną odrębną częścią jest rozdział 5., którego celem było ukazanie potencjału ruchowego, ciężarów i przemieszczeń na poziomie regionalnym. Wykorzystane w tym rozdziale dane pozwoliły na wiarygodne odzwierciedlenie zachowań transportowych różnych grup użytkowników transportu indywidualnego i zbiorowego, określenie obszarów wykluczenia transportowego czy też wskazania przepływów w ruchu towarowym. Dokonana w podrozdziale 5.7. synteza pozwoliła na uzyskanie kluczowych wniosków w zakresie mocnych i słabych stron systemu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego.

Następnie wyróżnić należy rozdziały od 6. do 8. gdzie dokonano identyfikacji celów i działań o charakterze kierunkowym wskazując jednocześnie projekty rekomendowane do realizacji w perspektywie finansowej 2021-2027 wzbogacone o szczegółową, dedykowaną analizę scenariuszowo-prognostyczną ukazującą spodziewany efekt ich wdrożenia w horyzoncie czasowym do 2030 r.

Kończącą część RPT stanowią rozdziały 9. – 11. opisujące metodykę realizacji *warunkowości podstawowej* w ramach dokumentu a także określono w tym miejscu aspekty związane z realizacją jego ustaleń i dalszego monitoringu.

## 2 Organizacja procesu konsultacji społecznych

### 2.1 Cel i podstawy prawne konsultacji społecznych

Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwałą nr 19/742/22 z dnia 17 maja 2022 roku przyjął projekt *Regionalnego planu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027* (dalej RPT) oraz skierował go do konsultacji społecznych. Wykonanie tej uchwały, czyli przeprowadzenie konsultacji społecznych Zarząd Województwa powierzył Dyrektorowi Kujawsko-Pomorskiego Biura Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku.

### 2.2 Tryb i harmonogram konsultacji społecznych

W cytowanej uchwale Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego podkreślono, iż przeprowadzenie konsultacji społecznych projektu RPT nie jest obligatoryjne z uwagi na brak dedykowanej dla tego dokumentu podstawy prawnej w polskim systemie legislacyjnym. Jednakże z uwagi na charakter tego dokumentu oraz rolę jaką będzie pełnił, wyrażono wolę przeprowadzenia konsultacji projektu RPT m.in. z jednostkami samorządu terytorialnego i partnerami społeczno-gospodarczymi. Konsultacje miały trwać nie krócej niż 35 dni od dnia ogłoszenia na stronie internetowej informacji o ich rozpoczęciu. Jednocześnie w ich ramach miały odbyć się dwa stacjonarne spotkania konsultacyjne. Założono, że po zakończeniu konsultacji zostanie przygotowane sprawozdanie z ich przebiegu i wyników zawierające podsumowanie oraz określające sposób ustosunkowania się Samorządu Województwa względem zgłoszonych do projektu uwag czego odzwierciedleniem jest niniejszy dokument.

## 3 Przebieg konsultacji społecznych

Konsultacje społecznie projektu RPT trwały od 27 maja 2022 r. do 4 lipca 2022 r. W tym okresie możliwe było zgłaszanie uwag i wniosków na dedykowanym formularzu elektronicznym lub ustnie do protokołu podczas wizyty w oddziale KPBPPiR w Toruniu. Jednocześnie w ramach konsultacji zaplanowano dwa spotkania konsultacyjne w dniach 15 czerwca 2022 r. i 22 czerwca 2022 r. Spotkania odbyły się w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu (Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń). Na spotkania zgłosiło się łącznie 11 osób.

### 3.1 Spotkania konsultacyjne

Spotkania składały się zasadniczo z dwóch części. W pierwszej członkowie zespołu autorskiego z KPBPPiR zaprezentowali treści opisujące projekt RPT: wprowadzenie opisujące czym jest dokument, jaką pełni rolę i z czego się składa; omówienie zagadnień analizowanych na etapie diagnostycznym dokumentu; omówienie kierunkowej części dokumentu. Na drugą część spotkań składała się dyskusja dotycząca poruszanych w prezentacji treści lub wniosków uczestników spotkania. W spotkaniach uczestniczyły 32 osoby reprezentujące następujące podmioty: Urząd Miejski w Solcu Kujawskim, Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Transportu Publicznego, Stowarzyszenie Ekspertów i Menadżerów Transportu Szynowego, Nadwiślański Związek Pracodawców Lewiatan, Urząd Gminy Aleksandrów Kujawski, Starostwo Powiatowe w Sępólnie Krajeńskim, organizacja społeczna Toruń Miastem Portowym, Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku oraz jedna osoba prywatna bez przynależności. Główne poruszane w toku dyskusji aspekty to:

a) Kwestia możliwości poprawy parametrów żeglugowych na drodze wodnej Wisły

Temat szeroko dyskutowany wśród uczestników dotyczył pozornie niskiej obecności inwestycji z zakresu infrastruktury transportu wodnego w projekcie RPT. Odnotowano zarówno głosy namawiające do zwiększenia aktywności w tym zakresie, jak i broniące tego typu inwestycji w projekcie dokumentu. Większość postulatów wynikała z niezrozumienia przez jednego z uczestników tego, iż RPT dotyczy inwestycji regionalnych, do których nie zaliczają się drogi wodne, w tym międzynarodowe. Jest to domena administracji szczebla centralnego, choć Samorząd Województwa wykazuje na polu transportu wodnego szeroką aktywność, na co również zwracali uwagę uczestnicy.

- b) Docenienie jakości i obszerności przygotowanego dokumentu  
Przedstawiciele branżowych organizacji z sektora pozarządowego zwracały uwagę na wysoką jakość treści diagnostycznych prezentowanych w dokumencie w postaci wieloaspektowości wykonanych analiz (wielogłębiowe spojrzenie na problematykę transportową).
- c) Zwrócenie uwagi na ogólne zdiagnozowanie w dokumencie stanu towarowego transportu kolejowego  
Autorzy szerzej omówili zagadnienie dostępności danych w tym zakresie, a co za tym idzie ogólnego poziomu analiz w przypadku kolejowego transportu towarowego. Przyznali rację zgłaszającemu, że stan ten jest niesatysfakcjonujący informując o braku możliwości jego zmiany (np. brak reakcji gestora informacji PKP PLK S.A. na prośby w tym zakresie).
- d) Zwrócenie uwagi na potencjał gospodarczy podmiotów z terenu województwa z branży konstrukcji i produkcji na potrzeby transportu szynowego  
Uczestnik zwrócił uwagę na nagromadzenie w regionie podmiotów z branży przemysłu elektromaszynowego oraz usług ukierunkowanych na potrzeby infrastruktury i taboru szynowego. To ciekawe spostrzeżenie jest jednak zagadnieniem z zakresu gospodarki i przedsiębiorczości, a nie infrastruktury transportu przez co nie powinno stanowić obszaru analiz w RPT.
- e) Zwrócenie uwagi na dysproporcję środków przeznaczanych na infrastrukturę kolejową względem infrastruktury drogowej, niezgodnej z obecnymi trendami  
Dyskusja dotyczyła postulatu o zwiększenie znaczenia transportu kolejowego w polityce transportowej regionu. Według przedstawiciela jednej z organizacji pozarządowych należy wzmocnić znaczenie kolei w codziennych podróżach w województwie m.in. poprzez właściwe projekty inwestycyjne w obszarze infrastruktury kolejowej, rezygnując jednocześnie z części projektów inwestycyjnych na sieci drogowej. Zasadniczym mankamentem tego postulatu jest fakt, iż zarządzanie infrastrukturą kolejową przebiega na poziomie centralnym przez co władze samorządowe mają ograniczone możliwości interwencji. Zgłaszający zadeklarował zgłoszenie formalnych wniosków w tym zakresie.
- f) Postulowanie reaktywacji pasażerskich połączeń kolejowych na niewykorzystywanych liniach w województwie  
Pomimo istotnego znaczenia społecznego tego typu postulatów zagadnienie to ma charakter organizacyjny, a nie inwestycyjny w formie projektów z zakresu infrastruktury transportowej przez co wprost nie mogą stanowić ustaleń RPT.
- g) Postulowanie zmiany przebiegu Kolei Dużych Prędkości jakie mają przebiegać przez region  
Zgłaszający wniosek uczestnik nie zwrócił uwagi na fakt, iż planowanie i budowa systemu KDP nie stanowi kompetencji Samorządu Województwa.
- h) Postulowanie przebudowy dróg krajowych i wojewódzkich w Toruniu i jego otoczeniu  
Zgłaszający wnioskował o przebudowę zasadniczo wszystkich dróg wjazdowych do Torunia nie rozumiejąc, że nie są to drogi wojewódzkie tylko krajowe i są poza kompetencją RPT (warunkowość podstawowa na poziomie regionu) jak i samorządu województwa w ogóle (nie jest zarządcą i inwestorem dla tego typu dróg. Wskazano, że dla przedmiotowych postulatów właściwym dokumentem może być plan zrównoważonej mobilności miejskiej (tzw. SUMP), jaki musi powstać dla ZIT Torunia.

### 3.2 Zgłaszanie uwag

Podstawową formą składania uwag i wniosków do projektu RPT w toku konsultacji społecznych było składanie ich w formie pisemnej lub elektronicznej na dedykowanym formularzu a także stawianie się osobiście w oddziale KPBPPiR w Toruniu i zgłoszenie uwagi ustnie do protokołu (z drugiej formy ostatecznie nie skorzystał nikt). Uwagi złożyło ostatecznie 12 podmiotów i osób prywatnych, które zgłosiły łącznie 70 uwag. Większość z nich została wysłana w ostatnim dniu trwania konsultacji społecznych tj. 4 lipca 2022 r.

## 4 Podsumowanie konsultacji społecznych

### 4.1 Zgłoszone uwagi

Spośród 12 podmiotów zgłaszających uwagi w konsultacjach projektu RPT większość stanowiły JST (8 podmiotów). Ponadto uwagi zgłosiła jedna organizacja pozarządowa<sup>1</sup> oraz 3 osoby prywatne. W większości złożone uwagi były postulatami inwestycyjnymi dla infrastruktury transportowej innej niż regionalna (krajowe lub lokalne) lub uwagami redakcyjnymi wskazującymi konkretny zapis w dokumencie do korekty lub wyjaśnienia. Obecne w uwagach były także postulaty związane z aspektami organizacyjnymi, które nie są płaszczyzną dla jakiejś dedykowanej jest RPT. Wykaz zgłoszonych uwag oraz ich rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem zostały zawarte w załączniku do niniejszego raportu

### 4.2 Zmiany w projekcie RPT będące odpowiedzią na zgłaszane uwagi

W konsekwencji uwzględnianych uwag dokonano szeregu korekt redakcyjnych w konsultowanym dokumencie. Najważniejsze znaczenie merytoryczne mają dwie zmiany proponowane do uwzględnienia względem pierwotnej wersji projektu RPT. Pierwsza dotyczy wykreślenia z listy projektów rekomendowanych do wsparcia w ramach FEDKP2-21-2027 (rozdział 8.2) projektu nr 45 pn. *Budowa nabrzeża przeładunkowego w Solcu Kujawskim*. Pomimo, iż jedna z uwag dotyczyła redakcyjnej zmiany nazwy tego zamierzenia w toku konsultacji społecznych okazało się, że projekt w jego części z zakresu infrastruktury transportowej będzie realizowany na poziomie rządowym jako element realizacyjny Krajowego Programu Żeglugowego. Wobec tego został on usunięty z przedmiotowej listy inwestycji do realizacji w ramach RPT, przy czym wskazano jednocześnie, iż stanowić on będzie ważną inwestycję poziomu centralnego mając swoje odzwierciedlenie w zapisach umieszczonych w rozdziale 8.2. oraz na mapie nr 54.

Podobna sytuacja została zaobserwowana w ramach projektu nr 37 *Budowa linii kolejowej na odcinku Trzciniec – Port Lotniczy Bydgoszcz – Solec Kujawski (etap I i II)*. W toku konsultacji zgłoszono niezależnie dwa postulaty rezygnacji z tej inwestycji. Projekt ten został wskazany jako kontynuacja działań z perspektywy 2014-2020. W ramach dotychczas podjętych działań zostało sfinansowane opracowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla obu etapów inwestycji. Zadanie o wartości prawie 10,0 mln zł dofinansowano ze środków RPO WKP 2014-2020 kwotą blisko 8,5 mln zł. Ponieważ jednak, jak zaznaczono już w pierwszej wersji projektu RPT, realizacja robót budowlanych związanych z budową linii nie jest przewidziana do finansowania z FEDKP 2021-2027 (jedyną opcją dalszego procedowania projektu jest znalezienie innych środków zewnętrznych), zdecydowano się uwzględnić zgłoszony w toku konsultacji postulat rezygnacji z ww. połączenia kolejowego. Inne zmiany merytoryczne do projektu nie zostały wprowadzone.

---

<sup>1</sup> Jedna z branżowych organizacji pozarządowych, której przedstawiciel brał udział w spotkaniu konsultacyjnym i deklarował złożenie uwag na dedykowanym formularzu, ostatecznie nie złożyła uwag.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orginalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
1	50, 120	osoba prywatna	Kolej Dużych Prędkości w K-P winna objąć obydwie miasta STOŁECZNE!!!  + grafika obrazująca uwagę	Kolej Dużych Prędkości w K-P musi objąć obydwie miasta STOŁECZNE!!! Inaczej kolej straci 800,000 potencjalnych klientów!! W tej sytuacji budowa KDP staje się bez sensu. Pomiędzy Toruniem a Bydgoszczą i tak musi powstać S-80 łącząc: A1-Turzno, Północny Toruń, Bydgoszcz. Proponujemy by na odcinku Toruń - Bydgoszcz równolegle lub po środku trasy, biegł pas kolejowy łączący obie metropolie. Na wizualizacji pokazałem tory tramwajowe, ale mogą również powstać tu tory dla KDP.  + grafika obrazująca uwagę	brak uwzględnienia uwagi	System kolejowy KDP nie jest przedmiotem kierunkowej części RPT. Uwaga dotyczy elementów diagnozy, gdzie zaprezentowano plany szczebla centralnego w tym zakresie. Wypełnienie warunkowości podstawowej CP3 na poziomie regionalnym nie dotyczy inwestycji rządowych.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
2	51, 232	osoba prywatna	<p>Tramwaj Metropolitalny, S-80 i Kolej Dużych Prędkości.</p> <p>UZUPEŁNIENIE!!!: Twórcy projektu „Regionalnego planu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027” znowu ukazują swój spóźniony stan wiedzy na tematy planów budowy tym razem, Kolei Dużych Prędkości. Działania Planistów KDP uwzględniają woj. K-P w różny sposób. Poniższe rozwiązanie w połączeniu z szybkim tramwajem Metropolitalnym Toruń - Bydgoszcz miałyby duży sens. Najważniejsze, że linia KDP biegnie od Gdyni, (mam nadzieję że obejmuje Gdański Port Lotniczy) i łączy Grudziądz Toruń, Włocławek, oraz Bydgoszcz poprzez tramwaj Metropolitalny) z Centralnym Portem Lotniczym, Warszawą, Krakowem i Katowicami, a poprzez połączenia z Wrocławiem i Poznaniem. Daje to niesamowite możliwości połączeń! Moim zdaniem jest to najlepsze rozwiązanie i należy ten projekt wspierać!!</p> <p>+ grafika obrazująca uwagę</p>	<p>Łączymy 4 projekty:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. S-80 łączącą A1-Turzno (Toruń Północ) z Północnym Toruniem i Bydgoszczą przez co odciąża DK80 „Metropolitalną Drogę Śmierci”</li> <li>2. Po 15 latach obietnic łączymy „Pomorską Specjalną Strefę Ekonomiczną –Ostaszewo” z A1-Turzno (Toruń-Północ);</li> <li>3. Metropolitalny Tramwaj łączycentrum Bydgoszczy i Torunia; SUPER!</li> <li>4. Kanał komunikacyjny S80 zapewni przestrzeń dla Kolei Dużych Prędkości i tramwaju.</li> </ol> <p><u>Obydwie stolice będą na trasie Kolei Dużych Prędkości;</u> Inaczej być nie może! Wiem jak działają koleje naprawdę dużych prędkości w północnych Włoszech, nie ma żadnego problemu, te pociągi wszędzie wjeżdżają do zwykłych stacji w miastach na ich trasie, czasem na specjalny tor. Prawdziwą prędkość uzyskują pomiędzy miastami.</p> <p>Opracowanie ukazane w: <a href="https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/plk-zaprezentowala-wyniki-studium-polskiego-kdp-82196.html">https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/plk-zaprezentowala-wyniki-studium-polskiego-kdp-82196.html</a> Natomiast proponowany tutaj przebieg KDP jest trochę dziwny. Ma obsłużyć 18 mln Polaków i obejmuje teoretycznie Toruń i Bydgoszcz, ale planowana linia kolejowa KDP rozpoczyna bieg z Łodzi (czemu?). Ponadto drogę oznaczono kolorem czarnym, który nie występuje w legendzie mapki, czyli chyba nie jest ujęty w planach. Taki układ KDP jest nie do przyjęcia.</p> <p>10 szprych dla CPK też jest nie do przyjęcia: <a href="https://kronika24.pl/centralny-port-komunikacyjny-dziesiec-kolejowych-szprych-mapa/">https://kronika24.pl/centralny-port-komunikacyjny-dziesiec-kolejowych-szprych-mapa/</a> Podobnie propozycja „układ 10 szprych” powinna objąć przynajmniej Toruń jako część Metropolii Bydgosko-Toruńskiej mającej prawie 800.000 mieszkańców, inaczej ten fragment KDP jest nie do przyjęcia.</p>	brak uwzględnienia uwagi	System kolejowy KDP nie jest przedmiotem kierunkowej części RPT. Uwaga dotyczy elementów diagnozy, gdzie zaprezentowano plany szczebla centralnego w tym zakresie. Wypełnienie warunkowości podstawowej CP3 na poziomie regionalnym nie dotyczy inwestycji rządowych.



Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
3	187	osoba prywatna	<p>5.6 Przepływy związane z ruchem towarowym. <i>Cały dział opracowania to jeden bełkot, nie niesie żadnych informacji, a wnioski są żenujące.</i> Niestety autorzy opierali się na muzealnych opracowaniach z 2015r.</p> <p>W ogóle nie zauważają Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej –Ostaszewo i wpływu strefy na generowanie ogromnego ruchu towarowego i osobowego. <u>Obecnie tym potokiem zajeżdżany jest Toruń</u>, bo brak obiecanego połączenia strefy do A1.</p> <p>Prawda niestety jest jeszcze gorsza, <u>krajowe drogi wylotowe z Torunia pamiętają zaprzęgi konne i zawsze na wylotach z miasta tworzą się koszmarnie zatory komunikacyjne, szczególnie w godzinach szczytu, gdzie wyjazd z miasta czasem zajmuje ponad godzinę.</u> Urząd Marszałkowski musi wpłynąć na Rząd RP i GDDKiA by pilnie odblokować miasto Toruń!!! To znaczy trzeba generalnie przebudować drogi wylotowe w technologii BEZKOLIZYJNEJ: DK91 kierunek na Gdańsk, DK15 na Olsztyn i na Poznań, DK10 na Warszawę. W Bydgoszczy sytuacja drogowa jest trochę lepsza, bo GDDKiA-Bydgoszcz na własnym podwórku działa dużo lepiej.</p>	<p>1. GDDKiA Bydgoszcz doprowadziła do wiekowych zapóźnień na drogowych wylotach z Torunia, pilnie trzeba odblokować Toruń czyli: <u>przebudować DK91 w kierunku na Gdańsk, DK15 na Olsztyn i na Poznań, DK10 na Warszawę.</u></p> <p>2. Najbardziej porażającym jest fakt, że <u>Węzeł Autostradowy Toruń - Południe NIE MA POŁĄCZENIA z TORUNIEM!!</u> Tego Bareja by nie wymyślił! Trzeba to pilnie naprawić! Czyli pilnie budować S10 od Torunia.</p> <p>3. Drugą złościwością lub nieudolnością GDDKiA jest to, że Toruń ma jedno podłączenie do A1...w.. Lubiczu. Czekamy na obiecaną 15 lat temu Północną Obwodnicę Torunia od A1-Turzno do Strefy Ostaszewo i Północnego Torunia.</p> <p>4. Kiedy nazwy węzłów na A1 zostaną poprawione na Toruń-Wschód i Toruń Północ.</p> <p><i>+ grafika obrazująca uwagę</i></p>	brak uwzględnienia uwagi	Uwaga zawiera nieuzasadnione opinie autora. Uwaga dotyczy elementów diagnozy, gdzie zaprezentowano wyniki analizy zrealizowanej w oparciu o dostępne dane (niestety dane dot. ruchu towarowego są niedostępne lub bardzo ogólne). Jednocześnie autor uwagi nie wskazuje żadnych alternatywnych źródeł danych, które udowodniałyby formułowane opinie. Uwaga niekonkretna - brak wskazania w treści konsultowanego dokumentu propozycji zmiany.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
4	133	osoba prywatna	<p>Drogi Wodne w K-P???</p> <p>Cały dział jest do wykasowania! Tutaj autorzy kompletnie się skompromitowali!!! Oceniając wodny transport towarowy i osobowy województwa, na podstawie ilości śluzowań na prowincjonalnych śluzach, które służą łódki i kajaki. To jawne nadużycie, bo ile jest śluz na Wiśle....jedna – Włocławek, a statki które ona służy są 10 do 100 razy większe od pozostałych śluzowanych. Jak to porównać? Autorzy wykazali tu kompletny brak <u>profesjonalizmu. Może właśnie chodziło o celowe zamazanie rzeczywistości?</u></p> <p>Prawda jest taka, że Wisła to wielka rzeka i nią przewozi się prawie cały wojewódzki fracht towarowy, osobowy i turystyczny. Chociaż faktycznie jest on na mizernym poziomie. W Toruniu operuje TRANS-WOD kapitana Błockiego, który <u>wozi po Wiśle towary ponadgabarytowe</u> i również udostępnia statek turystyczny <b>Wanda</b>, który w sezonie co godzinę wyrusza z Nabrzeża z <u>ponad setką turystów na pokładzie</u>. W Toruniu również funkcjonuje mały transport typu „tramwaj wodny”, na ok 12 osób, <b>Katarzynka II, Toruńscy Flisacy – Basonianka, BlueBoat</b> itp. Należy jeszcze wspomnieć o <b>Toruńskim Świącie Wisły</b>, które przez 3 dni, gromadzi w Toruniu <u>tyśiące miłośników Wisły z całej Polski i z zagranicy. Czasem na festiwalu Wisły jakiś Niemiec czy Francuz wspomina Bydgoskie śluzowania dając nam zażenowanie a nawet wstyd, taka tam jest „europejska droga wodna” E40</u>. Obecnie to właśnie Toruń jest centrum Wiślanego więc i wojewódzkiego transportu rzeczno.</p> <p><b>!!!! UWAGA: Zgodnie z danymi RZGW, Wisła ma „II Klasę Żeglowności” na wysokości obydwu miast, Bydgoszczy i Torunia, czyli do obu miast mogą pływać takie same statki o teoretycznym zanurzeniu do 1,2 m. Mniej więcej takie jak Toruńska Wanda, czy barka płaskodenna nie zbyt obciążona. Jest to za mało!!</b></p>	+ <i>niepodpisane grafiki, mające obrazować uwagę</i>	brak uwzględnienia uwagi	<p>Uwaga dotyczy elementów diagnozy, gdzie zaprezentowano stan infrastruktury transportu wodnego. Należy przy tym zaznaczyć, iż zasadniczo w kontekście budowy potencjału gospodarczego regionu obecny stan i poziom wykorzystania infrastruktury śródlądowego transportu wodnego jest marginalny (z nielicznymi wyjątkami nie obejmującymi swoim zasięgiem województwa kujawsko-pomorskiego). Z uwagi na to dostępność danych, a co za tym idzie możliwości analiz są ograniczone, autorzy zdecydowali się na wykorzystanie uproszczonej metodyki celem ujęcia tej gałęzi transportu w ogólnym obrazie systemu transportowego województwa. Jednocześnie uwaga zawiera niepoparte uzasadnieniem opinie autora.</p> <p>Infrastruktura transportu wodnego jest administrowana przez poziom centralny, a wypełnienie warunkowości podstawowej CP3 na poziomie regionalnym nie dotyczy inwestycji rządowych.</p>

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orginalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
5		osoba prywatna	<p>Podsumowanie: do momentu wybudowania stopni wodnych na Wiśle w okolicy Solca i Chełmna, które spiętrzą wody Wisły do uzyskania IV lub V klasy żeglowności, <u>całe nasze dyskusje i plany wybudowania bazy przeladunkowej w Emilianowie, nabrzeża w Solcu, czy portu w Toruniu są bez sensu, z powodu niespławnej Wisły</u>. Tą prawdę wielokrotnie potwierdza na spotkaniach prof. dr hab. Babiński Bernard z UKW w Bydgoszczy.</p> <p>Kiedy Wisła będzie spławna? Za pewne tego nie dożyjemy, może nasze dzieci, przecież jeszcze nie zaczęliśmy budowy stopnia w Siarzewie.</p> <p>Inne dywagacje o transporcie rzeczonym na Wiśle, są bezpodstawne ponieważ na Wiśle w okolicy Chełmna i Fordonu są takie przełomy i mielizny, że pływanie dużym transportem rzeczonym do Bydgoszczy czy Torunia, na obecnej Wiśle, jest płytką UTOPIĄ.</p> <p>Pamiętajmy jednak, że jak powstaną stopnie Wodne na Wiśle, to właśnie <u>Toruń ma dużo lepsze warunki terenowe, transportowe, ekonomiczne i tradycje portowe, dla usytuowania tu portu multimodalnego.</u></p> <p>Zapraszam na strony:  Na facebooku: <a href="https://fb.watch/doiGXbbL2Y/">https://fb.watch/doiGXbbL2Y/</a> (Włącz głośnik)  na YouTbe:  <a href="https://www.youtube.com/watch?v=ho7IAK6FXDs&amp;t=27s">https://www.youtube.com/watch?v=ho7IAK6FXDs&amp;t=27s</a>  Port Kontenerowy Toruń:  <a href="https://www.facebook.com/port.torun/?ref=pages_you_manage">https://www.facebook.com/port.torun/?ref=pages_you_manage</a>  Toruń Miastem Portowym:  <a href="https://www.facebook.com/TorunMiastemPortowym/?ref=pages_you_manage">https://www.facebook.com/TorunMiastemPortowym/?ref=pages_you_manage</a></p>		brak uwzględnienia uwagi	<p>Uwaga zawiera niepoparte uzasadnieniem opinie autora.</p> <p>Uwaga nie dotyczy wypełnienia warunkowości podstawowej CP3 na poziomie regionalnym.</p>

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
6	bez wskazania	osoba prywatna	<p>Droga 449 Ostaszewo - Sławkowo Ten odcinek tej drogi nazywamy "10 w skali Beauforta" dlaczego?  - bo zabójczy jest stan nawierzchni wymagający natychmiastowego remontu!!  - pofałdowanie drogi doprowadzają podróżnych do mdłości, a nawet wymiotów (jak na morzu) na poboczach rosną drzewa wchodzące w resztki asfaltu, drzewa które zabijają każdego kto wypadnie z drogi.  Pamiętajmy, "Drzewa Zabijają Stojąc" (zapraszam na tą stronę na facebooku), na drodze 499 już trzy razy liczone drzewa do wycinki, ale dalej wrastają w asfalt i stwarzają śmiertelne zagrożenie dla jadących drogą "10 w skali Booforta".  - Tutaj też jest konieczna mała obwodnica Ostaszewa do 91 omijająca teren zabudowany!!</p>	<p>Droga 499 Ostaszewo - Sławkowo  Konieczna jest mała obwodnica Ostaszewa  Wjazd na drogę poprzez Ostaszewo pamięta zaprzęgi konne  Podczas budowy A1 zajeżdżono na śmierć drogę 499  Po 15 latach to drzewo-mordercę wycięto, ale pozostałe jeszcze do dzisiaj "polują" na nas</p>	brak uwzględnienia uwagi	<p>Uwaga niekonkretna - brak wskazania w treści konsultowanego dokumentu lub propozycji zmiany. Uwaga dotyczy postulatu realizacji inwestycji (modernizacja infrastruktury drogowej poza siecią bazową TEN-T), która nie jest w perspektywie 2021-2027 objęta wsparciem ze storny KE.  Dodatkowo absolutnie nie można się zgodzić z argumentami dotyczącymi wycinki drzew przydrożnych. Przyczyną występowania zdarzeń drogowych, w tym wypadków, są w ogromnej większości nieprawidłowe zachowania uczestników ruchu. W latach 2018-2020 na DW499 doszło do 14 zdarzeń drogowych - w przypadku 12 z nich przyczynami zdarzeń była wina kierowcy (niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa, dwa przypadki kiedy to sprawca był nietrzeźwy). Najczęściej przyczyną zdarzenia drogowego nie jest więc obecność drzew w sądzieztwie drogi.  Jednocześnie DW499 nie została zaliczona (wg ustaleń Strategii Rozwoju Województwa) do odcinków dróg wojewódzkich kluczowych dla zachowania spójności województwa - takie odcinki dróg mają priorytet inwestycyjny nad pozostałymi odcinkami dróg wojewódzkich.</p>
7	bez wskazania	osoba prywatna	<p>Droga 649  - 649 miała podobną sytuację jak obecnie droga 499, ale dzięki wsparciu Urzędu Marszałkowskiego, trwa budowa ścieżki rowerowej co spowodowało, że usunięto wszystkich potencjalnych zabójców.  Czyli zgodnie z obowiązującym prawem, usunięto wszystkie drzewa rosnące bliżej niż 3m od krawędzi jezdni. Tak należy postąpić na wszystkich drogach Województwa K-P.!!  - Mieszkańcy Pluskowosów, Zalesia, Kiełbasina, Mlewa, Mlewca i Srebrnik marzą jeszcze o obiecanej naprawie nawierzchni. O Mini Obwodnicach Kiełbasina i Mlewa nie śmiać marzyć, ale te łamańce drogowe są koszmarem dla mieszkańców i kierowców.</p>	<p>Ścieżka rowerowa na drodze 649 jest już częściowo używana, wzbudza powszechny zachwyty.  Mieszkańcy czekają jeszcze na naprawę nawierzchni drogi 649</p>	brak uwzględnienia uwagi	<p>Uwaga niekonkretna - brak wskazania w treści konsultowanego dokumentu propozycji zmiany. Ponadto waga dotyczy postulatu realizacji inwestycji (modernizacja infrastruktury drogowej poza siecią bazową TEN-T), która nie jest w perspektywie 2021-2027 objęta wsparciem ze storny KE.  Jednocześnie DW649 nie została zaliczona (wg ustaleń Strategii Rozwoju Województwa) do odcinków dróg wojewódzkich kluczowych dla zachowania spójności województwa - takie odcinki dróg mają priorytet inwestycyjny nad pozostałymi odcinkami dróg wojewódzkich.</p>

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
8	bez wskazania	osoba prywatna	<p>Droga 91 w granicach Torunia. Od kilku lat, jest wykonany projekt udroźnienia 91 na terenie miasta, czyli połączenia z nową drogą, ul. Wschodniej z obecną 91. Jest to kluczowe 3,8 km drogi DK91 w Toruniu i w Województwie. Pobudowanie tego małego odcinka drogi da wiele korzyści dla Torunia i Województwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- skróci przejazd podróżnych na DK91 o jakieś 30 minut.</li> <li>- Nowa droga zdecydowanie wpłynie na bezpieczeństwo podróżnych i mieszkańców</li> <li>- wpływ nowego odcinka DK91 na ekologię miasta będzie nieoceniony</li> </ul> <p>Odciaży również kosztownie zakorkowane ulice miasta Torunia w obecnym przebiegu DK91 Urząd Marszałkowski K-P powinien pilnie wesprzeć ten projekt (nieczytelna grafika)</p>		brak uwzględnienia uwagi	<p>Drogi krajowe nie są przedmiotem kierunkowej części RPT. Uwaga dotyczy elementów diagnozy, gdzie zaprezentowano plany szczebla centralnego w tym zakresie. Wypełnienie warunkowości podstawowej CP3 na poziomie regionalnym nie dotyczy inwestycji rządowych.</p>
9	bez wskazania	osoba prywatna	<p>Zgodnie z obowiązującym prawem, należy usunąć z pobocza dróg wszystkie drzewa rosnące bliżej niż 3m od krawędzi jezdni. (rozdział II punkt 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej)</p> <p>Tak należy postąpić z drzewami na wszystkich drogach Województwa K-P.!! zapraszam na stronę "Polsko! Drzewa Zabijają Stojąc!" 9link + grafika)</p>	<i>grafika związana z rozporządzeniem</i>	brak uwzględnienia uwagi	<p>Uwaga niekonkretna - brak wskazania w treści konsultowanego dokumentu propozycji zmiany. Ponadto absolutnie nie można się zgodzić z argumentami dotyczącymi wycinki drzew przydrożnych. Przyczyną występowania zdarzeń drogowych, w tym wypadków, są w ogromnej większości nieprawidłowe zachowania uczestników ruchu, a nie obecność obiektów (w tym drzew) w sądziezdztwie jezdni.</p> <p>Jednocześnie dokonano zupełnie niewłaściwej interpretacji zapisów Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.). Przywoływany prawdopodobnie §53 pkt. 3 w rozdziale 11 (w uwadze jest mowa błędnie o rozdziale II) mówi o tym, że przy planowaniu infrastruktury drogowej (projektowaniu nowej infrastruktury) odległość pnia drzewa od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż 3,0 m. Zdecydowanie nie oznacza to konieczności wycinki istniejących drzew przy istniejących drogach, a określono jedynie warunki techniczne dla nowoprojektowanej infrastruktury.</p>

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orginalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
10	1	JST Gmina Chełmża	Budowa węzła autostradowego w m. Dźwierzno przy CPI.	Budowa węzła zwiększy atrakcyjność CPI największego terenu inwestycyjnego na terenie województwa Kuj-Pom., umożliwi szybsze pozyskanie inwestora na tereny położone wzdłuż A1 gdyż najbliższy węzeł zlokalizowany jest w Lisewie 27 km od strefy CPI (droga dla pojazdów do 40 ton), oraz da impuls do rozwoju północnej części powiatu toruńskiego, zyskają na tym mieszkańcy Chełmży, gminy Chełmża, a także ościennych gmin, węzeł zbudowany byłby w ciągu drogi wojewódzkiej 551.	brak uwzględnienia uwagi	Inwestycje w obrębie sieci dróg krajowych nie są przedmiotem kierunkowej części RPT. Wypełnienie warunkowości podstawowej CP3 na poziomie regionalnym nie dotyczy inwestycji rządowych.
11	142	JST Powiat Tucholski	Likwidacja punktu niebezpiecznego na drodze 240 w miejscowości Bysław	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 240 z drogą powiatową nr 1030C w miejscowości Bysław	brak uwzględnienia uwagi	Uwaga niezasadna - postulowana inwestycja jest w wykazie rekomendowanych inwestycji do dofinansowania (str. 227).
12	142	JST Powiat Tucholski	Likwidacja punktu niebezpiecznego na drodze 240 dojazd do miejscowości Piastoszyn (budowa skrzyżowania z ruchem okrężnym)	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 240 z drogą powiatową nr 1003C (Rytel – granica woj. Piastoszyn )	brak uwzględnienia uwagi	Uwaga niezasadna - postulowana inwestycja jest w wykazie rekomendowanych inwestycji do dofinansowania (str. 226).
13	142	JST Powiat Tucholski	Separacja ruchu pieszego od samochodowego na drodze wojewódzkiej 241 Mały Mędromierz-Tuchola	Poprawa bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich	brak uwzględnienia uwagi	Wnioskowany odcinek nie spełnia kryteriów miejsc niebezpiecznych. W RPT nie rozpatruje się poszczególnych odcinków dotyczących separacji ruchu pieszego, rowerowego.
14	72	JST Powiat Tucholski	Elektryfikacja linii kolejowej 208 na trasie	Ruch międzyregionalny łączący województwo pomorskie z kujawsko -pomorskim	brak uwzględnienia uwagi	Inwestycje zakładające elektryfikację linii kolejowych stanowią zadanie zarządcy infrastruktury tj. PKP PLK.  Jednocześnie Samorząd Województwa, mimo braku możliwości podjęcia interwencji w ww. zakresie rekomenduje podjęcie prac zmierzających do elektryfikacji ciągu linii kolejowej nr 208 na odcinku Wierzchucin - Tuchola (- Chojnice) przez zarządcę linii kolejowych.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
15	221, 231	JST Urząd Miejski w Solcu Kujawskim	Należy ujednoczyć nazwę projektu, winno być „Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim”.	W piśmie z 5 maja 2022 r. Marek Gróbarczyk, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, poinformował Piotra Całbeckiego, Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego o wpisaniu do projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 zadania pn. „Dokumentacja projektowa dla inwestycji pn. Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim”. Powyższa informacja przekazana została również prezesowi Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., dyrektorowi RZGW Gdańsk Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oraz Burmistrzowi Solca Kujawskiego.	uwaga uwzględniona	W konsekwencji wpisania projektu do Krajowego Programu Żeglugowego zostaje on wykreślony z listy projektów rekomendowanych do wsparcia w ramach FEDKP 2021-2027
16	204	JST Urząd Miejski w Solcu Kujawskim	Błędnie wpisano nazwę departamentu Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu, w teście jest „.....Departament Inwestycji Drogowych Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu...”.	Na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu w zakładce „Departamenty i pracownicy” nie ma takiego departamentu (stan na 29.06.2022 r.).	uwaga uwzględniona	
17	63-64	JST Gmina Sepólno Krajeńskie	Uwaga: Droga wojewódzka 241 relacji Sepólno Krajeńskie-Tuchola nie została wskazana jako odcinek o kluczowym znaczeniu dla spójności województwa Zmiana: Należy ująć drogę wojewódzką 241 relacji Sepólno Krajeńskie-Tuchola jako odcinek o kluczowym znaczeniu dla spójności województwa	Droga wojewódzka 241 relacji Sepólno Krajeńskie - Tuchola jest kluczowa dla województwa Argumenty: - wyznaczony przez samorząd województwa RIPOK Bładowo, - trasa transportu odpadów z powiatu sepoleńskiego, - ZUS - placówki Tuchola i Sepólno Krajeńskie obsługują mieszkańców dwóch powiatów - młodzież ucząca się w szkołach ponadpodstawowych i uczelni wyższej w Tucholi - główna droga dojazdowa do węzła autostrady A1, - ciężarowy transport drewna z nadleśnictw powiatu sepoleńskiego do zakładu przetwórstwa w Świeciu	brak uwzględnienia uwagi	Przedmiotowy odcinek DW241 nie został zaliczony (wg ustaleń Strategii Rozwoju Województwa) do odcinków dróg wojewódzkich kluczowych dla zachowania spójności województwa. Listę odcinków kluczowych ustalił dokument nadrzędny - Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Strategia Przyspieszenia 2030+. Zadaniem RPT nie jest zmiana kwalifikacji odcinków dróg wojewódzkich.
18	72	JST Gmina Sepólno Krajeńskie	Należy uruchomić linie kolejową 281 w relacji Chojnice - Nakło n.Not.	Uruchomienie linii pozwoli na dogodny połączenie do Bydgoszczy i Torunia oraz Poznania. Linia jest niezbędnym elementem infrastruktury.	brak uwzględnienia uwagi	Organizacja transportu publicznego nie leży w zakresie zagadnień ujętych w RPT.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orginalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
19	100	JST Gmina Sepólno Krajeńskie	Uwaga: Brak autobusowego transportu zbiorowego Zmiana: Zwiększenie połączeń transportu zbiorowego w powiecie sępoleńskim	Gmina Sępólno Krajeńskie pozbawiona jest połączeń międzyregionalnych i dalekobieżnych, które pozwalałyby również na dojazd do miast wojewódzkich (Bydgoszcz, Toruń) oraz stolicy Polski Warszawy, - nowe połączenie uzupełniałoby bardzo ograniczone połączenie autobusowe z Bydgoszczą oraz z Toruniem (aktualnie brak dojazdu transportem zbiorowym) - w związku z brakiem połączeń kolejowych (przy odrzuceniu możliwości modernizacji, rozbudowy linii kolejowej KOLEJ+), autobusowy transport zbiorowy jest i w przyszłości będzie głównym połączeniem mieszkańców z miastami wojewódzkimi.	brak uwzględnienia uwagi	Organizacja transportu publicznego nie leży w zakresie zagadnień ujętych w RPT.
20	101	JST Gmina Sepólno Krajeńskie	Uwaga: Brak połączeń do Tucholi, Poznania oraz mała ilość połączeń do Bydgoszczy Zmiana: Zwiększenie połączeń transportu zbiorowego w powiecie sępoleńskim	- brak połączeń autobusowych dla młodzieży uczęszczających do szkół w Tucholi - mała ilość połączeń do bydgoszczy (wcześniejszych i późniejszych dla pracowników, uczniów i studentów) - brak połączenia zlikwidowanego do Poznania, dotkliwe utrudnienia dla mieszkańców (studentów)	brak uwzględnienia uwagi	Organizacja transportu publicznego nie leży w zakresie zagadnień ujętych w RPT.
21	166	JST Gmina Sepólno Krajeńskie	Uwaga: Powiat sępoleński określono jako peryferyjny zmiana: Podjęcie działań dalekosiężnych w celu poprawy sytuacji powiatu sępoleńskiego	Gmina Sepólno Krajeńskie jest gminą peryferyjną, ponieważ: - brak transportu regionalnego, ponadregionalnego - nieczynna linia kolejowa 281 dla transportu osobowego (brak w planach rozbudowy, modernizacji) - umieszczenie naszego powiatu pomiędzy szprychami dojazdu do portu KDP wykluczają w przyszłości wyjście z obszaru peryferyjnego - Jeśli Sępólno Krajeńskie jest gminą szczególnie predysponowaną do rozwoju wielkopowierzchniowych przestrzeni inwestycyjnych o znaczeniu ponadlokalnym (str. 20) to dlaczego jest wykluczona z rozwiązań transportowych regionalnych i ponadlokalnych? Bez transportu kolejowego i pasażerskiego oraz wyznaczeniu dróg o kluczowym znaczeniu wykluczenie gminy będzie się pogłębiać	brak uwzględnienia uwagi	Organizacja transportu publicznego nie leży w zakresie zagadnień ujętych w RPT.



Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
22	195	JST  Gmina Sepólno Krajeńskie	<p>Uwaga: Wykluczenie Sepólno Krajeńskiego z transportu publicznego w województwie kujawsko-pomorskim</p> <p>Zmiana: Podjęcie działań dalekosiężnych w celu poprawy sytuacji powiatu</p>	<p>Mapa pokazuje bardzo obrazowo natężenie ruchu podróźnych w transporcie publicznym (peryferyjność, wykluczenie) na obszarach gdzie transport publiczny nie działa, ponieważ nie jest zorganizowany. Jedyny działający transport publiczny jest organizowany przez PKS Chojnice w ograniczonym z roku na rok zakresie. To nie oznacza, że mieszkańcy naszego regionu się nie przemieszczają, nic bardziej mylnego!, natomiast korzystają z drogiego nie zielonego transportu samochodowego osobowego. Potwierdzeniem tego jest zapis ze storny 197 cyt "Obserwowane potoki pasażerskie pokazują zupełne odseparowanie powiatu sepoleńskiego w układzie międzypowiatowym jak i w układzie powiat sepoleński - stolica województwa. Obrazuje to brak spójności komunikacyjnej w tej części województwa i zjawisko to wymaga pogłębienia analiz i interwencji w tym zakresie. Łączność miast tego powiatu była przedmiotem niezrealizowanego projektu budowy linii kolejowej w ramach programu Kolej+. Fakt odseparowaia komunikacyjnego powiatu od Bydgoszczy oraz istotny ruch autobusowy w relacji Koronowo - Bydgoszcz. Uzasadniają sens powrotu do tej idei w przyszłości.</p>	brak uwzględnienia uwagi	Organizacja transportu publicznego nie leży w zakresie zagadnień ujętych w RPT.
23	208	JST  Gmina Sepólno Krajeńskie		<p>Obwodnica DW241 uzupełni funkcję obwodnicy DK25 wyprowadzając ruch tranzytowy z miasta Sepólno Krajeńskie</p>	brak uwzględnienia uwagi	Uwaga niezasadna - postulowana (choć brak propozycji zmiany w przesłanym formularzu uwag) inwestycja jest w wykazie rekomendowanych inwestycji do dofinansowania (str. 223).

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
24	152, 153	osoba prywatna	Piszecie Państwo o długości sieci wybudowanych dróg rowerowych, że samorząd województwa jest odpowiedzialny za tworzenie spójnej sieci. Ale z przedstawionej mapy oraz z doświadczenia wynika, że drogi stanowią pojedyncze odnogi wychodzące z większych ośrodków miejskich. Czyli jest to sieć porozrywana, dziurawa. Brakuje w Planie propozycji rozwiązania tego problemu. Co planuje wdrożyć samorząd województwa, aby ten stan zmienić, aby budowanie sieci było rzeczywiście kluczowym zagadnieniem administracji marszałkowskiej?	Brak w obecnej działalności samorządu i brak w „Planie transportowym” propozycji rozwiązań w celu wprowadzenia spójnej polityki tworzenia dróg rowerowych w województwie.	brak uwzględnienia uwagi	Regionalny Plan Transportowy jest dokumentem mającym za zadanie wypełniać wymogi warunkowości podstawowej względem CP3. W ramach CP3 Komisja Europejska nie przewiduje wsparcia budowy infrastruktury rowerowej (jest to obszar wspierany w ramach innego celu polityki) przez co w ustaleniach RPT nie znalazły się projekty dot. tej gałęzi transportu.
25	154	osoba prywatna	Pierwszy akapit – zamiennie stosujecie słowa „szlak” i „trasa”, podczas gdy w tym dokumencie nie powinny to być synonimy. Trasa charakteryzuje się ciągłością spójnych rozwiązań infrastrukturalnych umożliwiających wygodna i bezpieczna jazdę rowerem (ma funkcje transportowe, turystyczne, rekreacyjne); szlak takich infrastruktury często nie ma i nie musi mieć (dlatego ma głównie funkcję rekreacyjną, turystyczną). Definiując trasę rowerową można oprzeć się na jej wyjaśnieniu zawartym w stanowisku nr 7/2019 Konwentu Marszałku Województw z dnia 07.06.2019 r.	Niezrozumienie pojęć „szlak/trasa”.	uwaga uwzględniona	Wprowadzono poprawki redakcyjne
26	154	osoba prywatna	Mylicie Państwo zaplanowane przebiegi tras EuroVelo 2 i 9. Rekomendowana trasa EV2 posiada następujący plan przebiegu: granica z woj. wielkopolskim, Pakość, Inowrocław, Gniewkowo, Wielka Nieszawka, połączenie z WTR. Nie ma w tym planie Janikowa, Gopła, Kruszwicy, ani Wieńca.	Błędny opis przebiegu tras EV.	uwaga uwzględniona	Zapis zostanie skorygowany zgodnie z informacjami zawartymi w opracowaniu z 2020 r. tj. <i>Koncepcja przebiegu tras rowerowych EuroVelo 2 i EuroVelo 9 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego</i> gdzie poza wariantami rekomendowanymi zaproponowano również przebiegi opcjonalne.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
27	154	osoba prywatna	Rekomendowany przebieg EV9 zaplanowano następująco: Biskupin, Żnin, Łabiszyn, Łochowo, Bydgoszcz (połączenie z WTR). Mylicie również połączenia tras EV z WTR. Koncepcja EV9 nie ma rekomendacji polaczenia z WTR w Bydgoszczy po lewej stronie Wisły. Poza tym proponowane w koncepcji przebiegi EV 2 i 9 są znane tej koncepcji, bo strona internetowa EFC pokazuje odmienny ich przebieg przez województwo kujawsko-pomorskie.	Szlaki turystyczne w planie transportowym.	uwaga uwzględniona	Zapis zostanie skorygowany zgodnie z informacjami zawartymi w opracowaniu z 2020 r. tj. <i>Koncepcja przebiegu tras rowerowych EuroVelo 2 i EuroVelo 9 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego</i> gdzie poza wariantami rekomendowanymi zaproponowano również przebiegi opcjonalne.
28	152 i n.	osoba prywatna	Wątpię czy słusznie poświęć Państwo miejsce na opis szlaków turystycznych. Ta uwaga wynika z uwagi nr 2. Szlaki mają marginalną, albo nawet nie mają funkcji transportowej, nie posiadają niezbędnej infrastruktury. Tak naprawdę czy ktoś wie, ile osób i z jakich szlaków korzysta...? Na trasie rowerowej frekwencję sprawdza się poprzez montaż urządzeń zliczających rowerzystów, np. Sarbinowo – w 2021r. zliczono 202 674 rowerzystów, źródło: <a href="https://data.eco-counter.com/public2/?id=100053565">https://data.eco-counter.com/public2/?id=100053565</a>	Fragmentaryczny obraz infrastruktury i transportu rowerowego.	brak uwzględnienia uwagi	Wymogi KE oraz postulaty ekspertów z inicjatywy JASPERS wskazywały, iż w toku prac nad RPT należy dążyć do uwzględnienia możliwie jak najszerszego obrazu stanu systemu transportowego regionu co bezpośrednio przełożyło się na dobór zagadnień w części diagnostycznej. Infrastruktura i transport rowerowy w ujęciu regionalnym stanowi istotny czynnik mogący wpłynąć na wytworzenie rozpoznawalnej marki województwa jako obszaru atrakcyjnego dla uprawiania turystyki lub rekreacji rowerowej. Jednym z elementów, który może służyć do tego celu są odpowiednio oznaczone i poprowadzone szlaki rowerowe. Należy przy tym zaznaczyć, iż RPT nie jest dokumentem mającym za zadanie obrazować i ustalać politykę Samorządu Województwa względem transportu rowerowego gdyż skupia się na inwestycjach wskazywanych do realizacji w ramach CP3 dla nadchodzącej perspektywy finansowej.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orginalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
29		osoba prywatna	<p>Infrastruktura rowerowa to nie tylko drogi i trasy rowerowe. Brakuje w tym rozdziale pozostałych ważnych elementów tej infrastruktury. To tak jakby budować tylko drogi bez parkingów, warsztatów, itp. W planie transportowym brakuje istotnych propozycji rozwiązań dla: parkingów rowerowych, wiat (ich często brakuje np. przy dworcach kolejowych - dworzec główny w Bydgoszczy ma tylko kilka stojaków, przy których nie mieszczą się rowery); brak miejsc przyjaznych rowerzystom (punktów odpoczynku, punktów serwisowych); brak informacji o sposobach oznakowania infrastruktury rowerowej; brak propozycji rozwiązań polepszenia warunków dostępności dla rowerów w środkach transportu publicznego (głównie pociągi – ciągle brakuje miejsc szczególnie w sezonie letnim, ma się kupiony bilet na przewóz, a konduktor nie wpuszcza na pokład pociągu, ale też niektóre linie autobusowe głównie do ośrodków turystycznych mogłyby mieć przyczepki albo stojaki na rowery, itp.). Ale rozumiem, że nie ma tych rozwiązań, bo najpierw trzeba mieć spójną sieć dróg rowerowych. Kolejną sprawą są rowery cargo w systemie transportowym. W centrach miast (głównie gdzie jest lub będzie bardziej ograniczony dostęp dla samochodów) już pojawiają się rowery cargo – np. kurierzy DPD.</p>		brak uwzględnienia uwagi	<p>Metoda analizy oraz dobrane dane pozwoliły na ukazanie podstawowego obrazu sieci rowerowej oraz wynikających z jej stanu uwarunkowań. Należy zaznaczyć, iż RPT nie jest dokumentem mającym za zadanie ustalić kierunki polityki Samorządu Województwa względem transportu rowerowego gdyż skupia się na inwestycjach wskazywanych do realizacji w ramach CP3 w ramach nadchodzącej perspektywy finansowej.</p>

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orginalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
30	228	osoba prywatna	Wykreślić w całości punkt 37: „Budowa linii kolejowej na odcinku Trzciniec – Port Lotniczy Bydgoszcz – Solec Kujawski – etap I i II	Budowa tej linii kolejowej nie ma uzasadnienia z punktu widzenia kolejowego ruchu regionalnego w Województwie Kujawsko-Pomorskim. Ogromne koszty jej budowy, oceniane wstępnie na 800 milionów złotych sięgnęłyby zapewne sporo ponad miliard złotych. Linia omijałaby Bydgoszcz od południa, a wątpliwe byłoby jej przeprowadzenie w sposób sensowny przez teren Bydgoskiego Parku Przemysłowego, z powodu braku rezerwy terenowej. Skierowanie na nią części pociągów regionalnych z odcinka Solec Kujawski – Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Główna spowodowałoby zużycie oferty na tym głównym ciągu. Ewentualny zysk dla pociągów międzyregionalnych obecnie zmieniających kierunek na stacji Bydgoszcz Główna z linii 18 na 131 jest pomijalny, ze względu na niewielką liczbę takich pociągów oraz tabor zmienno-kierunkowy (EZT, SZT) w większości obecnie wykorzystywany przez przewoźników kolejowych.	uwaga uwzględniona	Inwestycje zakładające budowę linii kolejowych stanowią zadanie zarządcy infrastruktury tj. PKP PLK, nastąpi wykreślenie projektu z listy inwestycji rekomendowanych do wsparcia w ramach FEDKP 2021-2027. Dodatkowe wyjaśnienie dotyczące tego projektu zamieszczono w <i>Raporcie</i> .
31	127	osoba prywatna	Zaproponowany przez Województwo przebieg linii nr 5 zmienić tak, żeby od Włocławka przebiegała ona w pobliżu autostrady A1 aż do Lubicza, gdzie została skierowana wspólnym korytarzem z linią nr 27 do stacji Toruń CPK w okolicy dzisiejszego przystanku Toruń Grębocin. Ze stacji Toruń CPK wyprowadzone byłyby następujące linie: - łącznica do stacji Toruń Wschodni, - łącznica do stacji Papowo Toruńskie, - kontynuacja linii nr 5 w kierunku, Grudziądz, - możliwa byłaby również nowa linia KDP do Bydgoszczy, która: bądź w rejonie Nowego Dworu włączałaby się do linii nr 209 i na dalszym odcinku linia 209 aż do Bydgoszczy Wschód byłaby gruntownie zmodernizowana i przebudowana na dwutorową; bądź została wprowadzona do Bydgoszczy całkiem nowym śladem,	Przedstawiona propozycja WKP dla linii nr 5 daje dobre skomunikowanie z tą linią ani Bydgoszczy, ani Torunia. Zaproponowany wariant ze stacją Toruń KDP w rejonie Torunia Grębocina pozwoliłby nawet w wypadku częściowego wykonania linii nr 5 tylko do Torunia na dobre dowiązanie KDP do sieci kolejowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego, a jednocześnie nie wydłużałby trasy KDP do Gdańska tak, jak to jest w rozwiązaniu proponowanym w RPT. Ponadto z rejonu Grębocina nadal jest możliwość dobrego wyprowadzenia KDP na północ, ze względu na mniejszą urbanizację. Również dość łatwo byłoby wybudować ewentualne odgańlenie KDP do Bydgoszczy prowadzone po prawej stronie Wisły aż do Fordonu.	brak uwzględnienia uwagi	System kolejowy KDP nie jest przedmiotem kierunkowej części RPT. Uwaga dotyczy elementów diagnozy, gdzie zaprezentowano plany szczebla centralnego w tym zakresie. Wypełnienie warunkowości podstawowej CP3 na poziomie regionalnym nie dotyczy inwestycji rządowych.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
32	232	osoba prywatna	W grupie zamierzeń inwestycyjnych PLK „modernizacja linii kolejowej na odcinku Śliwice-Szlachta wraz z elektryfikacją” zmienić na „zmiana przebiegu linii nr 215 na odcinku Śliwice – Szlachta Zachód”	Postulowana zmiana polegałaby na zmianie przebiegu linii nr 215, która od stacji Śliwice skierowana byłaby nowym śladem do stacji Lipowa Tucholska, a wyprowadzona z niej byłaby istniejącym śladem łącznicy Lipowa Tucholska – Szlachta Zachód. Na tym drugim odcinku powstałby nowy przystanek Szlachta (w gestii województwa Pomorskiego), znajdujący się o wiele bliżej miejscowości niż obecna stacja. Dotychczasowy odcinek Śliwice – Szlachta – Szlachta Zachód i łącznica Szlachta – Lipowa Tucholska zostałyby zlikwidowane. Pozwoliłoby to na o wiele lepsze powiązanie linii 201 i 215 (a pośrednio również dodatkowe połączenie linii 131 z 201) – obecny układ linii kolejowych w tym rejonie to pokłosie działań pruskich do 1918 roku oraz potem polskich związanych z budową Magistrali Węglowej w 20-leciu międzywojennym. Pozostawianie tego w obecnym układzie nie ma większego uzasadnienia, a rodzi tylko problemy ruchowe zarówno w ruchu pasażerskim jak i towarowym. Ponadto obecna stacja w Szlachcie jest problemem administracyjnym, ponieważ przedzielona jest granicą województw Kujawsko-Pomorskiego i Pomorskiego.	brak uwzględnienia uwagi	Uwaga dotyczy dokumentu zewnętrznego.
33	232	osoba prywatna	„prace na linii kolejowej nr 33 na odcinku Płock - Brodnica na odc. granica województwa – Brodnica” należałoby w porozumieniu z PLK rozszerzyć o linię 208 na odcinku Brodnica – Jabłonowo Pomorskie, wraz z dobudową drugiego toru na tym odcinku oraz budową łącznicy omijającej Jabłonowo Pomorskie na kierunku Brodnica – Ława, wraz z elektryfikacją całego odcinka Płock – Brodnica – Jabłonowo oraz wspomnianej łącznicy	„prace na linii kolejowej nr 33 na odcinku Płock - Brodnica na odc. granica województwa – Brodnica” należałoby w porozumieniu z PLK rozszerzyć o linię 208 na odcinku Brodnica – Jabłonowo Pomorskie, wraz z dobudową drugiego toru na tym odcinku oraz budową łącznicy omijającej Jabłonowo Pomorskie na kierunku Brodnica – Ława, wraz z elektryfikacją całego odcinka Płock – Brodnica – Jabłonowo oraz wspomnianej łącznicy	brak uwzględnienia uwagi	Działania w zakresie przebudowy lub modernizacji infrastruktury kolejowej stanowią zadanie zarządcy infrastruktury tj. PKP PLK. Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego w ramach swoich zadań nie ma możliwości wpływu na inwestycje w tym zakresie.
34	63	JST Miasto Inowrocław	Brak na mapie zaznaczonej drogi wojewódzkiej nr 275 znajdującej się w Inowrocławiu	Skoro mapa obejmuje wszystkie drogi wojewódzkie w województwie kujawsko-pomorskim, to droga nr 275 powinna się na niej znaleźć	brak uwzględnienia uwagi	DW275 jest drogą o niewielkiej długości i nie ma możliwości pokazania dla niej etykiety na mapie poza oznaczonym już obiektem, przy wykorzystaniu obecnej skali. Na mapie oznaczono etykietą jedynie kluczowe drogi wojewódzkie - brak jest możliwości podpisania wszystkich dróg wojewódzkich.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orginalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
35	222	JST Miasto Inowrocław	Brak inwestycji dotyczącej rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 275 - ulicy magazynowej w Inowrocławiu	Inwestycja niezwykle ważna dla rozwoju Inowrocławia - droga umożliwiająca skomunikowanie zrewitalizowanego przy wsparciu środków unijnych dworca PKP i jego otoczenia ze strefą uzdrowiskową.	brak uwzględnienia uwagi	Inwestycja, pomimo realizacji w obrębie drogi wojewódzkiej, ma lokalny charakter i nie dotyczy realizacji warunkowości podstawowej CP3 na poziomie regionalnym.
36	222	JST Miasto Inowrocław	Brak inwestycji dotyczącej budowy połączenia dróg wojewódzkich "Żnin - Włocławek" na wysokości miejscowości Cieślin do obwodnicy Inowrocławia na węźle w Sławęcink	Dzięki wybudowaniu wnioskowanej drogi pojazdy, które obecnie korzystają z drogi wojewódzkiej nr 251 (ulice Pakoska, Kruśliwiecka i Szosa Bydgoska w Inowrocławiu) do obwodnicy Inowrocławia na węźle w Sławęcinku będą mogły szybciej i bezpiecznie włączyć się do obwodnicy omijając Inowrocław, a szczególnie skrzyżowanie ulic Kruśliwieckiej z Szosą Bydgoską na podjeździe na wiadukt w ul. Dworcową (w relacji na lewoskręt). To skrzyżowanie jest szczególnie uciążliwe dla kierowców pojazdów ciężarowych w okresie zimowym przy śliskiej nawierzchni jezdni. Pomimo zgłoszenia inwestycji jako propozycji projektu kluczowego, zadanie nie zostało ujęte w SRW Strategia Przyspieszenia 2030+.	brak uwzględnienia uwagi	Postulowana inwestycja została rozstrzygnięta na etapie przygotowania Strategii Rozwoju Województwa Strategia Przyspieszenia 2030+ (rezygnacja z realizacją). Dokument realizujący ustalenia SRW, jakim jest RPT, musi być zgodny z dokumentem nadrzędnym.
37	222	JST Miasto Inowrocław	Brak inwestycji dotyczących przebudowy DK nr 15 i 25 odpowiednio w kierunku Torunia i Bydgoszczy	Inwestycje te znajdują się w wykazie projektów kluczowych zamieszczonym w SRW (numer 436 i 437) Drogi krajowe nr 15 i 25 są istotne dla rozwoju Inowrocławia, ponieważ zapewniają spójność komunikacyjną Inowrocławia z innymi ważnymi ośrodkami - stolicami województwa.	brak uwzględnienia uwagi	Drogi krajowe nie są przedmiotem kierunkowej części RPT. Uwaga dotyczy elementów sieci transportowej, która jest realizowana na szczeblu centralnym. Wypełnienie warunkowości podstawowej CP3 na poziomie regionalnym nie dotyczy inwestycji rządowych.
38	63	JST Powiat Sępoleński	Uznanie drogi nr 241 za drogę o kluczowym znaczeniu na całej jej długości	Jako samorząd obserwujemy coraz większą liczbą pojazdów korzystających z odcinka drogi Sępólno Krajeńskie - Tuchola. Jest to często wybierana trasa alternatywna w kierunku Torunia i Warszawy. Generowany jest na niej coraz większy ruch zarówno pojazdów ciężarowych jak i osobowych. W momencie oddania do użytku obwodnicy Sępólna Krajeńskiego, znaczenie drogi nr 241 w w.w. odcinku jeszcze wzrośnie.	brak uwzględnienia uwagi	Listę odcinków kluczowych ustalił dokument nadrzędny - Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Strategia Przyspieszenia 2030+. Zadaniem RPT nie jest zmiana kwalifikacji tych odcinków dróg.
39	66	JST Powiat Sępoleński	Uznanie stanu drogi nr 241 na odcinkach: Trzciany - Tuchola oraz granica gmin Wiecbork/Sępólno Krajeńskie - Sępólno Krajeńskie, za drogę o "złym" stanie nawierzchni	Stan drogi już w tej chwili jest bardzo zły, a nasilające się natężenie ruchu powodować będzie, że jej stan systematycznie będzie się pogarszał. W naszym przekonaniu konieczna jest natychmiastowa poprawa stanu jej nawierzchni.	brak uwzględnienia uwagi	Kwalifikacja stanu nawierzchni jest oceną zarządcy drogi. RPT nie ma wpływu na system oceny stanu dróg.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
40	182 - ...	JST  Powiat Sępoleński	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinkach dróg wojewódzich na terenie miast i miejscowości przez które przebiegają. Droga nr 241, Sepólno Krajeńskie, skrzyżowanie ul. Baczyńskiego z ul. Kościuszki - montaż sygnalizacji świetlnej	We wskazanym miejscu obserwowane jest coraz większe natężenie ruchu, które unimozliwia sprawne włączanie się do ruchu z ulicy podporządkowanej (ul. Baczyńskiego). We wskazanej lokalizacji bardzo często dochodzi do niebezpiecznych sytuacji drogowych, w tym zagrażających pieszym.	brak uwzględnienia uwagi	W ocenie organu zarządzającego ruchem przedmiotowy wniosek jest niezasadny. Na przedmiotowym skrzyżowaniu w latach 2018-2020 doszło do 5 kolizji, które wynikały wyłącznie z nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu. W zdarzeniach tych nie odnotowano osób rannych. Przedmiotowe skrzyżowanie jest skanalizowane. Na wszystkich wlotach znajdują się nieoświetlone przejścia dla pieszych. Na dwóch wlotach (wlot południowy i zachodni) w obrębie przejść dla pieszych wyznaczono azyl dla pieszych. Wlot północny jest to wlot jednokierunkowy (zakaz wjazdu od strony drogi wojewódzkiej), natomiast na wlocie wschodnim znajduje się lewoskręt w k. ul. Baczyńskiego. W ocenie organu zarządzającego ruchem rozwiązaniem poprawiającym bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego jest budowa obustronnego oświetlenia przejść dla pieszych. Zadanie należy do zadań własnych gminy.
41	113 - ...	JST  Powiat Sępoleński	Poczynienie starań zmierzających do reaktywacji pasażerskiej linii kolejowej Nakło - Chojnice	Linia komunikacyjna często wskazywana jest przez mieszkańców powiatu sępoleńskiego, jako istotna z punktu widzenia połączeń zarówno z Bydgoszczą, jak i Chojnicami. Jej reaktywacja w znaczący sposób poprawi wykluczenie komunikacyjne mieszkańców powiatu.	brak uwzględnienia uwagi	Organizacja transportu publicznego nie leży w zakresie zagadnień ujętych w RPT.
42	96 - ...	JST  Powiat Sępoleński	Zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego w transporcie autobusowym poprzez planowanie/organizowanie połączeń z miastem wojewódzkim miejscowości: Zamarte, Sośno.	Wskazane działanie zmniejszy wykluczenie komunikacyjne mieszkańców powiatu.	brak uwzględnienia uwagi	Organizacja transportu publicznego nie leży w zakresie zagadnień ujętych w RPT.



Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
43		JST  Prezydent Miasta Bydgoszczy	Brak opisu funkcjonowania Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz oraz jej wpływu społeczno-gospodarczego na mieszkańców i funkcjonowanie transportu. Ujęcie w dokumencie SMB	Stowarzyszenie Metropolia Bydgoszcz (SMB) jest prężnie działającym związkiem jednostek samorządu terytorialnego (jst), którego geneza leży w oddolnej inicjatywie 19 przedstawicieli miast i gmin oraz 2 powiatów. Współpraca oparta jest na zasadzie dobrowolności zaś jej działania mają duże znaczenie w dziedzinie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru oraz ma niebagatelny wpływ na funkcjonowanie transportu. Zabrakło również odniesienia się do opracowywanego obecnie niezwykle istotnego dokumentu jakim jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP BydOF). Jest to długoterminowa strategia, nastawiona na zapewnienie dobrego dostępu do celów podróży i usług, zaś jego opracowanie będzie miało kluczowe znaczenie dla inwestycji oraz organizacji i funkcjonowania transportu publicznego na terenie SMB, zgodnie z ideą SUMP. Opracowanie tego dokumnetu jest również kluczowe dla otrzymania dofinansowania przedsięwzięć z UE.	brak uwzględnienia uwagi	Przedmiotem RPT jest uzasadnienie planowanej infrastruktury transportowej na poziomie regionalnym przy uwzględnieniu wymogów i metodyki Komisji Europejskiej / ekspertów inicjatywy JASPERS dla Celu Polityki nr 3. Nie jest wymagane i konieczne dokonanie analizy związków i stowarzyszeń samorządowych jakie funkcjonują na terenie województwa. Jednocześnie zrównoważona mobilność miejska jest przedmiotem Celu Polityki nr 2 - informacja o pracach nad sporządzaniem SUMP BydOF nie ma znaczenia dla projektu RPT.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orginalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
44		JST  Prezydent Miasta Bydgoszczy		<p>W dokumencie wskazano potrzebę ochrony mieszkańców miejscowości przez które przebiegają drogi wojewódzkie o największym natężeniu ruchu samochodów (w tym tranzytu) przed m.in. hałasem, zanieczyszczeniem powietrza i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale nie przedstawiono już logicznego przejścia do listy przedsięwzięć, które mają być realizowane w perspektywie finansowej 2021 - 2027. Nie koresponduje również z faktycznymi potrzebami mieszkańców w zakresie brd i szkodliwego oddziaływania transportu. W ramach przedsięwzięć zaproponowano przebudowę miejsc niebezpiecznych (skrzyżowań), działania o charakterze zmiany organizacji ruchu oraz budowę obwodnic. W projekcie RPT w ramach poprawy brd przedstawiono rzeczoną analizę na drogach wojewódzkich na podstawie danych o zdarzeniach drogowych z bazy Departamentu infrastruktury Drogowej Urzędu Marszałkowskiego w latach 2018 - 2020 (str. 148) i dołączono do niej wykaz miejsc (tabela 24 - str. 149). Wszystkie lokalizacje wskazane w przytoczonej tabeli znalazły się na liście przedsięwzięć rekomendowanych do realizacji w latach 2021 - 2027. Dane nie przedstawiają natomiast żadnej informacji o wadze zdarzeń drogowych w odniesieniu do poszkodowanych osób, co ma niebagatelne znaczenie dla oceny miejsc niebezpiecznych. Konfrontując dane Urzędu Marszałkowskiego z analogicznymi danymi KWP tylko dla 2020 roku, na DW223 w Białych Błotach miało miejsce 45 zdarzeń, na DW241 w Nakle na Notecią 73 zdarzenia, zaś na całej DW241 139 zdarzeń. Brak jest również odniesienia do rzeczywistego przenoszenia ruchu przez DW w odniesieniu do budowy obwodnic miejscowości. DW223 oraz 239 są najbardziej obciążonymi drogami wojewódzkimi, przechodzącymi przez środek miejscowości, jednakże nie są uwzględnione w żadnych analizach w RPT.</p>	brak uwzględnienia uwagi	<p>Realizując nowe oczekiwania Komisji Europejskiej w zakresie tzw. warunkowości podstawowej CP3 wykorzystano do uzasadnienia projektów RPT uproszczone narzędzia modelowania transportowego. W ramach prac nad RPT niestety nie było możliwości zbudowania/wykorzystania pełnego, czterostadiowego modelu ruchu z uwagi na ograniczenia wynikające z trwającej pandemii COVID-19 oraz wymogów czasowych związanych z harmonogramem wdrażania FEdKP w nowej perspektywie finansowej. Należy przy tym zaznaczyć, iż w ramach ustaleń wynikających ze spotkań z przedstawicielami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz ekspertami inicjatywy Jaspers dopuszczono wykorzystanie ww. metod do oceny projektów transportowych.</p> <p>Nie można zgodzić się z zarzutem, że przyjęta metodyka "nie koresponduje z faktycznymi potrzebami mieszkańców w zakresie brd i szkodliwego działania transportu". Aspekty te są adekwatnie zaprezentowane w analizach scenariuszowo-prognostycznych dla rekomendowanych projektów RPT. Jednocześnie w uzasadnieniu uwagi uwypukla się zasadniczą rozbieżność. O ile w RPT przedstawiono projekty m.in. w zakresie poprawy punktowej bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) w formie przebudowy skrzyżowań o wysokiej ocenie ryzyka BRD, to w uzasadnieniu uwagi jest to zestawiane z danymi dot. liczby zdarzeń nie w punktach, ale całych ciągach dróg (np. DW223 w Białych Błotach). Są to z zasady zestawienia nieporównywalne, gdzie zawsze w ciągu drogi liczba zdarzeń będzie wielokrotnie większa od liczby na jej niewielkim fragmencie (np. skrzyżowaniu z drogą niższej kategorii).</p>

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
45		JST  Prezydent Miasta Bydgoszczy	Uwarunkowania wewnętrzne. Uzupełnienie dokumentu	Autorzy dokumentu, opisując uwarunkowania, przedstawiają obraz obecny lub przed-covidowy. Brak jest jednak wiarygodnego i rzetelnego opisu przyczyn tego stanu. Np.. Sr. 137-138 porównano liczbę przewiezionych pasażerów komunikacją miejską na 1 mieszkańca. Brak możliwości skorzystania z m.in. z modelu ruchu nie pozwala na opisanie i wyjaśnienie przyczyn z czego to wynika. (lepsza oferta przewozowa / zmniejsza liczba przesiadkowości w Bydgoszczy / więcej podróży bezpośrednich / zwiększony udział podróży innym środkiem transportowym). Powoduje to, że niektóre dane zawarte w diagnozie są beużyteczne i nie mają dalszego znaczenia analitycznego.	brak uwzględnienia uwagi	W okresie przygotowywania dokumentu, który był niezależny od Samorządu Województwa z uwagi na pandemię COVID-19 transport, w tym transport publiczny nie działał w sposób reprezentatywny. Odpowiedzią na to było opracowanie stanu systemów transportowych danymi wcześniejszymi, co zostało wprost zasugerowane przez przedstawicieli Komisji Europejskiej oraz ekspertów inicjatywy JASPERS. Jednocześnie wyjaśnienie tego stanu, wbrew temu co zostało zapisane w uzasadnieniu uwagi, znajduje się w dokumencie (vide str. 162 - opis metodyczny; str. 235 - wyjaśnienia dla kryteriów CP3).

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
46		JST  Prezydent Miasta Bydgoszczy	Ocena scenariuszowa zakładająca budowę obwodnicy jest mało wiarygodna. Wprowadzenie analiz sieciowych.	Brak modelowania sieciowego (prognozowanie w oparciu o oprogramowanie komputerowe) powoduje, że nie pokazano wpływu poszczególnych inwestycji na pozostałe zadania. Niewątpliwym jest, że np.: budowa obwodnicy Więcborka wpłynie na ruch w nieodległym Sępólnie Krajeńskim i jej planowaną obwodnicę. Analogiczna sytuacja będzie miała miejsce dla obwodnic Chełmży i Łysomic. Autorzy zakładają wzrost ruchu w wariantcie bezinwestycyjnym w zależności od lokalizacji obwodnicy o 6% lub 12%. W wariantcie inwestycyjnym wzrost ruchu jest analogiczny do wariantu bezinwestycyjnego z wyjątkiem Brodnicy i Mogilna, gdzie założono wzrost ruchu odpowiednio: 0 44% w brodnicy i 57% w Mogilnie. [grafika z analizą scenariuszowo-prognostyczną z RPT] W poniższej tabeli , przedstawiono porównanie przyjętych wskaźników wzrostu ruchu dla rekomendowanych do realizacji w RPT obwodnic  + grafika z aktorskimi wyliczeniami obrazującymi uwagę	brak uwzględnienia uwagi	Metodyka prac nad RPT została ustalona w toku konsultacji i ustaleń z przedstawicielami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz ekspertami JASPERS w trakcie spotkań związanych ze wsparciem w opracowaniu regionalnych planów transportowych. W czasie spotkań ustalono, iż na potrzeby nadchodzącej perspektywy finansowej dopuszcza się wykorzystanie uproszczonych narzędzi modelowania mających za zadanie wskazać wpływ poszczególnych inwestycji na system transportowy regionu. Autorzy mają świadomość, iż optymalnym rozwiązaniem w tej sytuacji byłoby wykorzystanie rozbudowanego, czterostadiowego modelu transportowego aczkolwiek z uwagi na wybuch pandemii COVID-19 (uniemożliwiający przeprowadzenie np. kompleksowych badań ruchu) oraz ograniczony czas na sporządzenie projektu planu zdecydowano się na podejście uproszczone. Odnosząc się jednocześnie do uwag dot. parametrów wzrostu ruchu dla analiz scenariuszowych projektów obwodnicowych wskazuje się: - obwodnica Więcborka - wskaźnik nieprawidłowo policzony przez zgłaszającego uwagę, - obwodnica Brodnicy - wskaźnik nieprawidłowo policzony przez zgłaszającego uwagę (zgłaszający obliczając wskaźniki wzrostu ruchu stosuje wymiennie wartości sumaryczne dla drogi przebiegającej przez miasto i drogi w ciągu obwodnicy by w innym przypadku korzystać jedynie z jednej składowej), Mogilno - wskaźnik nieprawidłowo policzony przez zgłaszającego uwagę, podobnie jak w przypadku obwodnicy Więcborka i Brodnicy zgłaszający wybrał niewłaściwe wartości z tabeli przy czym częściowo wskazał błąd w obliczeniach pierwotnych - dokonano korekty.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orginalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
47		JST  Prezydent Miasta Bydgoszczy	Wprowadzenie do RPT	Projekt RPT nie analizuje powstania nowych korytarzy dla nowych dróg wojewódzkich np. Południowo-wschodniej obwodnicy Bydgoszczy od DW239 (starodroże DK5) do Węzła Lotnisko na DW239 (starodroża DK5)	brak uwzględnienia uwagi	Analizy przeprowadzane na potrzeby RPT nie uwzględniają nowych odcinków dróg, które miałyby szansę zmienić relacje i natężenia w systemie transportowym województwa. Jak wskazano wcześniej (vide str. 235) w metodyce prac nad RPT zrezygnowano z budowy wojewódzkiego modelu ruchu w klasycznym, czterostadionym wydaniu zawierającego całkowitą obecną i przyszłą sieć odpowiadającą za warstwę podażową systemu transportowego.
48		JST  Prezydent Miasta Bydgoszczy	Wpisanie na listę projektów rekomendowanych do realizacji w ramach perspektywy finansowej 2021 - 2027 obwodnicy m. Białe Błota w ciągu DW223	Biorąc pod uwagę konieczność wyprowadzenia ruchu z centrum miejscowości, a więc budowę obwodnic, najbardziej obciążoną ruchem drogą wojewódzką w kujawsko-pomorskim jest DW223. Dodatkowo wg danych KWP w samym 2020 roku doszło na niej do 45 zdarzeń drogowych. Konieczne jest zatem zbudowanie obwodnicy lub przebudowanie istniejącej drogi. Działanie to ma na celu odseparowanie ruchu lokalnego od przelotowego (np. w formie tunelu) w m. Białe Błota, dzięki czemu wyprowadzony zostanie ruch tranzytowy (a ruch pojazdów osobowych przyjeżdżających z kierunku Żnina/Szubina przez miejscowość do Bydgoszczy jest także tym ruchem). Poprawi to bezpieczeństwo ruchu drogowego, zmniejszy poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza od transportu w samej miejscowości. Według portalu <a href="http://www.polskawliczbach.pl">www.polskawliczbach.pl</a> , bazującego na danych statystycznych GUS, miejscowość Białe Błota zamieszkuje 6323 mieszkańców i jest ponad 3-krotnie większa niż Lisewo (1759 mieszkańców), Łysomice (1915 mieszkańców) czy Trląg (366 mieszkańców). Konieczne jest zatem podjęcie pilnych działań zmierzających do budowy obwodnicy m. Białe Błota	brak uwzględnienia uwagi	Problem wyczerpania się przepustowości DW223 jest znany i jego brak w części kierunkowej RPT nie jest efektem jego negowania. RPT wydaje się wręcz podkreślać znaczenie tej drogi (por. rozdział 5.5). Tym niemniej RPT ma za zadanie (wg KE) oceniać projekty infrastrukturalne, które cechują się odpowiednim poziomem tzw. dojrzałości projektowej, tzn. są już znane szczegóły inwestycji, pozwalające na przeprowadzenie dla danego projektu analizy scenariuszowo-prognostycznej. Dla DW223 nie funkcjonują jeszcze żadne konkretyzujące koncepcje realizacji projektu, które pozwoliłyby go ocenić pod kątem ekonomicznym, ruchowym czy środowiskowym. Dodatkowo, SRW, która jest dla RPT nadrzędnym dokumentem w swoich ustaleniach wprost decyduje o potrzebie rozwiązania sytuacji w obrębie DW223.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
49		JST  Prezydent Miasta Bydgoszczy	Wpisanie na listę projektów rekomendowanych do realizacji w ramach perspektywy finansowej 2021 - 2027 rozbudowy DW239 w miejscowości Osielsko	DW239, analogicznie do DW223, stanowi podstawowy wlot z kierunku Twójmiasta i przebiega przez środek m. Osielsko, która wg. Oficjalnych danych Gminy Osielsko ma 5200 mieszkańców [link]. W odróżnieniu od Gminy Białe Błota, która ma dogodne, ale także bardzo obciążone ruchem drogi do Węzła Stryzek i Węzła Mledzyń (DW239 i DP1926), Osielsko ma w zasadzie tylko jedną drogę o porównywalnych parametrach technicznych. Dodatkowo DW239 w Osielsku przebiega przez silnie zurbanizowane tereny. Z danych dotychczasowych bezpieczeństwa ruchu drogowego na rok 2020 z KWP wynika, że w Gminie Osielsko na drodze DW239 (wówczas DK5) doszło do 80 zdarzeń drogowych. Jest to znacznie więcej niż wskazane w tabeli 24, a rekomendowane do przebudowy miejsca niebezpieczne. Konieczna jest zatem również ochrona mieszkańców m. Osielsko m.in. przed hałasem i zanieczyszczeniem powietrza, poprzez usprawnienie przepływu ruchu na DW239 oraz budowę nowej DW opisanej w pkt. 8. [WOB]	brak uwzględnienia uwagi	Idea rozbudowy DW239 w m. Osielsko jest nowym, nieporuszonym dotąd pomysłem, stąd nie są znane jakiegokolwiek szczegóły takiej rozbudowy, a co za tym idzie idea taka niekwalifikuje się do potraktowania jej jako projekt RPT (brak możliwości przeprowadzenia analizy scenariuszowo-prognostycznej). Ponadto koncepcja rozbudowy DW239 w m. Osielsko wydaje się być konkurencyjna (dublowanie rozwiązań) w kontekście koncepcji Wschodniej Obwodnicy Bydgoszczy (WOB), przy czym WOB jest elementem ustaleń SRW, więc względem domniemanej przebudowy DW239 miałaby i tak pierwszeństwo.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
50	222-	JST  Prezydent Miasta Bydgoszczy	Wpisanie na listę projektów rekomendowanych do realizacji w ramach perspektywy finansowej 2021 - 2027 nowej drogi wojewódzkiej od Węzła Lotnisko (DW239) do Osielska - Południowo-Wschodnia obwodnica Bydgoszczy oraz przebudowy ul. Bydgoskiej w Łochowie	Projekt RPT nie uwzględnia nowych i istotnych dla rozwoju miast i miejscowości nowych dróg wojewódzkich, które mają przejąć ruch tranzytowy lub obsługiwać nowe tereny w szczególności tereny przemysłowe, dzięki czemu można wyprowadzić ruch pojazdów ciężkich z sąsiedztw terenów mieszkalnych. Dodatkowo stanowiłyby alternatywę dla obecnego korytarza drogowego, dzięki czemu ruch rozłożył się bardziej równomiernie na sieć transportową. Przykładem takim jest Południowo-Wschodnia obwodnica Bydgoszczy, która łączyłaby DW239 w gm. Osielsko w Węzłem Lotnisko. Opisywana droga ma przebiegać w bliskim sąsiedztwie terenów przemysłowych Bydgoszczy (BPP-T oraz rejon ul. Przemysłowej w Siernieczku), zapewniając ich obsługę a także pozwoli na znaczną redukcję pojazdów ciężkich na DW239 przebiegającej przez obszary o dużej gęstości mieszkańców. Analizy ruchu przeprowadzone w "Studium transportowego miasta Bydgoszczy wraz z oceną bezpieczeństwa ruchu drogowego" oraz w ramach "Studium zrównoważonego rozwoju systemów transportowych powiatów bydgoskiego i toruńskiego ze szczególnym uwzględnieniem miast Bydgoszczy i Torunia" potwierdzają znaczenie tej inwestycji dla obszaru Bydgoszczy i gmin z nią sąsiadujących. Konieczne jest wpisanie na tę listę rekomendowanych inwestycji opisanej powyżej nowej drogi wojewódzkiej. Odnośnie ul. Bydgoskiej w Łochowie, należy przeprowadzić analizę przebudowy lub rozbudowy drogi w Łochowie od Węzła Miedzyń do granicy Bydgoszczy, dla której planowana jest zmiana kategorii administracyjnej na wojewódzką, zaś w granicach administracyjnych Bydgoszczy planowana jest przebudowa w celu usprawnienia funkcjonowania transportu zbiorowego (bus-pasy) - ul. Nakielska.	brak uwzględnienia uwagi	RPT ma za zadanie (wg KE) oceniać projekty infrastrukturalne, które cechują się odpowiednim poziomem tzw. dojrzałości projektowej, tzn. są już znane szczegóły inwestycji, pozwalające na przeprowadzenie dla danego projektu analizy scenariuszowo-prognostycznej. Dla WOB nie funkcjonują jeszcze żadne konkretyzujące koncepcje realizacji projektu, które pozwoliłyby go ocenić pod kątem ekonomicznym, ruchowym czy środowiskowym. Jednocześnie przebudowa ul. Bydgoskiej w Łochowie nie ma charakteru regionalnego (to droga powiatowa) i właściwym dokumentem decydującym o jej ewentualnej przebudowie wydaje się być <i>Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego</i> .

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
51	229	JST  Prezydent Miasta Bydgoszczy	37. Budowa linii kolejowej na odcinku Trzciniec - port Lotniczy Bydgoszcz - Solec Kujawski - etap I i II. Przedstawienie ponownych analiz	Zadanie inwestycyjne było analizowane w ramach "Studium zrównoważonego rozwoju systemów transportowych powiatów bydgoskiego i toruńskiego ze szczególnym uwzględnieniem miast Bydgoszczy i Torunia". W przytoczonym dokumencie wykazano, że maksymalne napełnienie jednego pociągu w ciągu doby typowego dnia roboczego wyniosło ~21 osób/pociąg/kurs, co przekłada się na wysoką nierentowność inwestycji. Wobec braku jakichkolwiek informacji PKP PLK potwierdzających zamiar realizacji tej inwestycji należy wskazać dodatkowe analizy potwierdzające zasadność budowy linii.	brak uwzględnienia uwagi	Inwestycje zakładające budowę linii kolejowych stanowią zadanie zarządcy infrastruktury tj. PKP PLK, nastąpi wykreślenie projektu z listy inwestycji rekomendowanych do wsparcia w ramach FEoKP 2021-2027. Dodatkowe wyjaśnienie dotyczące tego projektu zamieszczono w <i>Raporcie</i> .
52	231	JST  Prezydent Miasta Bydgoszczy	44. Budowa terminala intermodalnego Bydgoszcz - Emilianowo. Brak precyzyjnego opisu projektu rekomendowanego do realizacji w ramach perspektywy finansowej 2021 - 2027. Inwestycja do wyjaśnienia	Brak bardziej szczegółowych informacji dotyczących lokalizacji (mapa) i zakresu zdania. Nie przedstawiono harmonogramu, kosztów realizacji i źródeł finansowania.	brak uwzględnienia uwagi	Na ten moment, poza doniesieniami prasowymi, sporządzający nie posiadają dokładniejszych informacji wskazywanych przez składającego uwagę. Jednocześnie nie należy wykluczyć, iż w docelowej wersji dokumentu zapis zostanie doprecyzowany.
53	231	JST  Prezydent Miasta Bydgoszczy	46. Budowa nabrzeża przeładunkowego w Solcu Kujawskim. Brak precyzyjnego opisu projektu rekomendowanego do realizacji w ramach perspektywy finansowej 2021 - 2027. Inwestycja do wyjaśnienia	Brak bardziej szczegółowych informacji dotyczących lokalizacji (mapa) i zakresu zdania. Nie przedstawiono harmonogramu, kosztów realizacji i źródeł finansowania. Brak również informacji czy jest to nowe zamierzenie, konkurencyjne do platformy multimodalnej z portem rzeczny na granicy Bydgoszczy i Solca Kujawskiego, czy też jest to zupełnie nowe przedsięwzięcie.	brak uwzględnienia uwagi	Wskutek autopoprawki nastąpi przesunięcie inwestycji z poziomu rekomendacji finansowania z FEoKP 2021-2027 (projekt regionalny) do grupy inwestycji tła (poziom krajowy) - obecność projektu w Krajowym Planie Żegludowym.



Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
54	232	JST  Prezydent Miasta Bydgoszczy	Tramwaj metropolitalny Bydgoszcz - Toruń. Inwestycja do wyjaśnienia.	Forsowana inwestycja, przeanalizowana w "Studium zrównowazonego rozwoju systemów transportowych powiatów bydgoskiego i toruńskiego ze szczególnym uwzględnieniem miast Bydgoszczy i Torunia" nie ma przeprowadzonych rzetelnych analiz, uzasadniających budowę tego połączenia. Określenie tej inwestycji jako projektu innego podmiotu (najczęściej szczebla krajowego) jest sprzeczne ze Strategią Przyspieszenia 2030+, gdzie określono je jako zadanie Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Dodatkowo brak w projekcie RPT opisu zadania, podmiotu realizującego projekt, harmonogramu oraz kosztów budowy i źródła finansowania zadania. Dostępne na stronie internetowej KPBPPiR opracowanie pn.; "Koncepcja tramwaju metropolitalnego Bydgoszcz - Toruń" [ <a href="#">link</a> ] (które nawet nie jest przywołane w RPT ) zawiera poważne błędy analityczne, które widocznie uniemożliwiają wsparcie w procesie decyzyjnym.	brak uwzględnienia uwagi	Obecnie projekt znajduje się w fazie koncepcyjnej. Na dalszym etapie prac planuje się przygotowanie dodatkowych analiz obejmujących zagadnienia dotyczące potencjału przewozowego obszaru oddziaływania nowego połączenia oraz docelowej efektywności przewozów uwzględniając jednocześnie wskazane przez zgłaszającego uwagi.
55	4	NGO  Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	„8.2 Lista (...) w ramach perspektywy finansowej...”	Uwaga redakcyjna	brak uwzględnienia uwagi	uwaga niezrozumiała
56	5	NGO  Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Akapit 3 – zakończenie z pojedynczą kropką.	Uwaga redakcyjna	uwaga uwzględniona	

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orginalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
57	5	NGO Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	„Kolejną odrębną częścią jest rozdział 5., którego celem było ukazanie potencjału ruchowego, ciężarów i przemieszczeń na poziomie regionalnym.” -	Konieczność właściwego przeredagowania tekstu – „ciężarów” jest niezrozumiałe.	brak uwzględnienia uwagi	Uwaga niezrozumiała, kontestowany fragment uznaje się za czytelny
58	6	NGO Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	„Końcową częścią RPT stanowią rozdziały 9. – 11.”	Konieczność właściwego przeredagowania tekstu	uwaga uwzględniona	
59	7	NGO Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Należy poprawić zapis „... (w 2019 r. 115 osób/1km2) w skali kraju (123/1km2).” na „... (w 2019 r. 115 osób/1 km2) w skali kraju (123 osoby/1 km2).”	Uwaga redakcyjna	uwaga uwzględniona	
60	26	NGO Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Sadzę (czarny węgiel) należy zamienić na cząstki stałe (Particulate Matter – PM) – sadza jest potocznym określeniem; w pomiarach środowiskowych funkcjonują przeciwieństwo pojęcia PM2,5, PM10.	Uwaga merytoryczna	brak uwzględnienia uwagi	uwaga dotyczy terminu cytowanego ze wskazanego źródła
61	58	NGO Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Należy w tekście jednolicie zastosować skrót ZMR (Zintegrowany Model Ruchu). Bywają bowiem zapisy „ZRM”.	Uwaga redakcyjna	uwaga uwzględniona	
62	117	NGO Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Należy dokonać uzupełnienia informacji w zakresie opisu przewoźników dalekobieżnych. Do tych operujących w Polsce należą m.in. Koleje Czeskie (Ceske drahy), Koleje Austriackie (ÖBB Nightjet), Koleje Niemieckie (DB).	PKP Intercity i Leo Express nie są jedynymi podmiotami świadczącymi przewozy międzymiastowe na polskim rynku.	uwaga uwzględniona	

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orginalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
63	122	NGO Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Warto uzupełnić ostatni akapit o fakty, jakie miały miejsce po 11.12.2021 r. w aspekcie procedury wyboru podmiotu świadczącego usługi przewozowe na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.	Są to istotne informacje w kontekście opracowywanego Regionalnego Planu Transportowego.	uwaga uwzględniona	
64	126	NGO Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	„... w przypadku linii...” zamiast „... w przypadku liniach...”	Uwaga redakcyjna	uwaga uwzględniona	
65	126	NGO Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego	Treść punktu 4.7.2 należałoby poszerzyć o informacje dot. konieczności wymiany w najbliższych latach dużej liczby wkładek hamulcowych w wagonach towarowych.	Jest to istotne na kolei zagadnienie dotyczące wagonów towarowych, z uwzględnieniem unormowań TSI dla podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”.	brak uwzględnienia uwagi	RPT to dokument mający zarekomendować inwestycje, które zostaną sfinansowane poprzez wsparcie z funduszy unijnych rozdysponowywanych na poziomie regionalnym. Z uwagi na widoczne problemy z dostępnością danych nt. kolejowego transportu towarowego a także nikome możliwości interwencji Samorządu Województwa w tym obszarze zdecydowano, iż analiza tego zagadnienia polegać będzie na ogólnym wskazaniu obecnej sytuacji i trendów w zakresie tonażu ładunków przewożonych w komunikacji kolejowej.
66	78	JST Urząd Miasta Torunia Wydział Gospodarki Komunalnej	Propozycja zapisu "Obecnie w ramach BitCity II planowana jest modernizacja stacji Toruń Wschodni i Toruń Miasto wraz z dobudową drugiego toru na omawianym odcinku, przebudowa szlaku Toruń Miasto - Toruń Wschodni, modernizacja mostu kolejowego im. Ernesta Malinowskiego w Toruniu, przebudowa dworców Toruń Wschodni i Toruń Miasto oraz inwestycje drogowe mające na celu integrację systemów transportowych kolej/komunikacja miejska/rower/piesi. Dokumentacja projektowa wraz z niezbędnymi decyzjami administracyjnymi zezwalającymi na rozpoczęcie robót budowlanych dla tego zadania ma zostać przygotowana do czerwca 2023 r."	Należy uszczegółwić zakres rzeczowy zadania oraz dokonać zmiany terminu opracowania dokumentacji projektowej zgodnie ze zaktualizowanym harmonogramem opracowania dokumentacji.	uwaga uwzględniona	Nie ma uzasadnienia dla tak szerokiego cytowania literalnego brzmienia inwestycji, ale jej merytoryczne aspekty zostaną w tekście skorygowane (np. termin otrzymania dokumentacji projektowej).

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
67	46	JST  Urząd Miasta Torunia Wydział Gospodarki Komunalnej	Należy rozszerzyć listę projektów rekomendowanych do realizacji w ramach nowej perspektywy finansowej 2021-2027 na poziomie regionalnym o projekt "Rewitalizacja linii kolejowej nr 27 na odcinku Toruń - Lipno - granica województwa wraz z elektryfikacją na odcinku Lipno-Lubicz-Toruń	Projekt ma fundamentalne znaczenie dla zrównowzonego rozwoju Kujaw i Pomorza. Obecna przepustowość linii oceniana jest jako niska, z bardzo małą dostępnością do niej mieszkańców regionu (jest to związane z brakiem odpowiedniej infrastruktury przystankowej i parkingów). Stąd też dojazd do Torunia drogą krajową nr 10 od strony Lipna jest w godzinach szczytu permanentnie blokowany przez samochodowy ruch osobowy (mieszkańcy okolicznych gmin wybierają masowo transport drogowy w dojazdach do pracy i szkół w Toruniu wskutek braku dobrego połączenia kolejowego). W dokumencie pn. "PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 r.", który jest wynikiem prac analitycznych w Spółce, ujęto m.in. ową inwestycję.	brak uwzględnienia uwagi	Działania w zakresie przebudowy lub modernizacji infrastruktury kolejowej stanowią zadanie zarządcy infrastruktury tj. PKP PLK. Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego w ramach swoich zadań nie ma możliwości wpływu na inwestycje w tym zakresie.  Jednocześnie rekomenduje się by w przypadku realizacji inwestycji objąć jej zakresem odcinek linii kolejowej nr 27 Toruń Wschodni - Lipno - Sierpc.

Lp.	Nr strony	Zgłaszający - typ i nazwa	Orgynalna treść uwagi / propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
68	46	JST  Urząd Miasta Torunia Wydział Gospodarki Komunalnej	Należy rozszerzyć listę projektów rekomendowanych do realizacji w ramach nowej perspektywy finansowej 2021-2027 na poziomie regionalnym o projekt "Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny - Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową - BiT City II"	Projekt na terenie województw wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego niesie poprawę ruchu kolejowego wraz z obsługą podróźnych, w tym jakości i efektywności przewozów kolejowych w ruchu pasażerskim i towarowym poprzez likwidację ograniczeń prędkości, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu jazdy, likwidację barier dostępu dla osób niepełnosprawnych. Dzięki realizacji projektu nastąpi zwiększenie dostępności transportu kolejowego, poprawa komfortu jazdy i obsługi pasażerów, poprawa jakości obsługi pasażerów, wyeliminowanie barier architektonicznych i zapewnienie obsługi osobom o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osobom niedowidzącym lub słabo widzącym, dostosowanie zabytkowych budynków dworców do obecnych potrzeb i funkcji, poprawa bezpieczeństwa na drogach prowadzących do dworców Toruń Wschodni i Toruń Miasto, poprawa integracji publicznego transportu zbiorowego tj. systemu komunikacji miejskiej z komunikacją kolejową i transportem indywidualnym poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej.	brak uwzględnienia uwagi	Uwaga dotyczy inwestycji szczebla centralnego (LK353 to pierwszorzędna linia prowadząca dalekobieżny ruch międzyregionalny). Wypełnienie warunkowości podstawowej CP3 na poziomie regionalnym nie dotyczy inwestycji rządowych.