

LP.	ZGŁASZAJĄCY	LP. (dla uwag)	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/OPINIA (rozdział, podrozdział, punkt, nr strony)	ZAPIS W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/OPINIA	TREŚĆ UWAGI/OPINII LUB ZAPROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI/OPINII LUB ZAPROPONOWANEGO ZAPISU	ODNIESIENIE SIĘ DO UWAGI/OPINII
1	osoba fizyczna	1	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
		2	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
		3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
2	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
3	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
4	jednostka samorządu terytorialnego	4	II.5. tab.11 str 33	Zintegrowane węzły przesiadkowe Uzupełniające: o mniejszym znaczeniu	Wnosimy o ujęcie w projekcie węzła Czerniewice k/Włocławka	Duża, sprawna bocznicą kolejowa, odnowiony dworzec kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 18 Kutno-Piła Gł. zlokalizowane przy drodze woj. nr 269 Szczerkowo-Kowal oraz w bliskości węzła autostradowego A-1" Kowal „ stanowią o ich atrakcyjności transportowej.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

5	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
6	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

7	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji.</p> <p>Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BIT City II.</p> <p>Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.</p> <p>Odtworzenie tej trasy pozwoli także na utworzenie alternatywnej trasy w kierunku Poznania oraz przywróci dostęp do komunikacji kolejowej mieszkańcom, którzy od lat są jej pozbawieni. Bez niej nie będą oni korzystać z transportu zbiorowego bo konieczność zmiany środka lokomocji zniechęca do dalszych podróży</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	<p>Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione.</p> <p>Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)</p>
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji.</p> <p>Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BIT City II.</p> <p>Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>

8	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
9	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

10	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwani Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
11	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwani Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
12	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie priorytetowe: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego. (Kcynia – Nakło – Więcbork – Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę potraktowania priorytetowo realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniają ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwani Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

13	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorzady z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
14	osoba fizyczna	dotyczy: 1 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa kujawsko-pomorskiego z województwem wielkopolskim	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalnego rdzenia województwa kujawsko-pomorskiego.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań mieszkańców Bydgoszczy i przylegających do miasta od strony wschodniej gmin. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym, a przez to wprowadzić w tej części województwa zasady zrównoważonego rozwoju transportu.	Uwaga nieuwzględniona. Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

15	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie priorytetowe: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego. (Kcynia – Nakło – Więcbork – Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę potraktowania priorytetowo realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniają ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
16	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BIT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	uwaga częściowo uwzględniona Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

17	jednostka samorządu terytorialnego	5	VII. Załączniki / VII.1. Fiszki projektowe – przedsięwzięcia drogowe, str. 91, tabela dot. przedsięwzięcia „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza – Łabiszyn – Barcin – Mogilno – Wylatowo” od 0+069 km do 22+400 km	Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego – po 2017 oraz Termin realizacji rzeczowej – po 2017-2020+	Gotowość do złożenia wniosku aplikacyjnego – po 2016 oraz Termin realizacji rzeczowej – 2017-2020+ lub 2017-2022	W związku z coraz gorszym stanem drogi wojewódzkiej nr 254 oraz wzrastającym natężeniem ruchu drogowego (w tym ciężarowego) dalsze odkładanie w czasie tej inwestycji doprowadzi drogę do zupełnej degradacji, a prowadzi ona także do nowopowstających osiedli mieszkaniowych i miejsc wypoczynku letniskowego i turystycznego. Ponadto plany modernizacji/ remontu/ przebudowy/ rozbudowy tej drogi to już proces wręcz wieloletni, a stan nawierzchni jest fatalny, nie mówiąc o poboczach czy pozostałej infrastrukturze drogowej, jak również rosnącego z roku na rok ruchu samochodowego	Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja w trakcie opracowania Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU), planuje się złożenie wniosku o wydanie decyzji środowiskowej w IV kwartale 2015 r.
18	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BIT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BIT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BIT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

19	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie priorytetowe: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego. (Kcynia – Nakło – Więcbork – Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę potraktowania priorytetowo realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniają ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
20	osoba fizyczna	6	RODZIAŁ IV, PODROZDZIAŁ IV.2.a, str. 63.	Brak odcinka drogi nr. 551 wśród inwestycji planowanych do realizacji w ramach RPO	DROGA 551 PRZYNAJMNIEJ NA ODCINKU UNISŁAW – GRZYBNO POWINNA ZOSTAĆ UWZGLĘDNIONA DO REALIZACJI W RAMACH RPO	Bardzo duża ilość dotychczasowych wypadków na tym terenie (kilka śmiertelnych przypadków i szereg osób rannych), duże natężenie ruchu, istotne połączenie czterech ośrodków miejskich Torunia, Bydgoszczy, Chełmna i Chełmży (również jako alternatywy dla dróg krajowych nr 10 i 80) oraz szlak komunikacyjny do węzła autostradowego w Lisewie, zbyt wąska droga i brak ścieżki pieszo rowerowej (mimo że na sąsiadujących odcinkach droga jest szersza oraz posiada chodniki) połączenie ze zmodernizowanymi ciągami drogowymi nr 551 w kierunku Bydgoszczy i 553 w kierunku Torunia to argumenty dla kompleksowej modernizacji tej trasy w pełnym zakresie. Zakwalifikowanie drogi jedynie do remontu nie daje gwarancji na rozwiązanie dotychczasowych problemów.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MIIR umieszczono inwestycję w III grupie.
21	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie priorytetowe: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego. (Kcynia – Nakło – Więcbork – Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę potraktowania priorytetowo realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniają ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
22	osoba fizyczna	7		komunikacja autobusowa związana z obsługą linii pozamiejskich	Jestem za tym, „by zachęcić do komunikacji zbiorowej tych, którzy dotychczas korzystają z własnych aut” Zwłaszcza na linii Osiek-Toruń	Mała liczba kursujących na tej trasie autobusów i ich przesadnie wysoka cena, np. 5 zł. na odcinku Silno-Rubinkowo! Nie ma się co dziwić, że taniej! szybciej i wygodniej własnym autem.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
23	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie priorytetowe: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego. (Kcynia – Nakło – Więcbork – Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę potraktowania priorytetowo realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniają ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

24	osoba fizyczna	dotyczy: 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie priorytetowe: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego. (Kcynia – Nakło – Więcbork – Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę potraktowania priorytetowo realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniają ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
25	jednostka samorządu terytorialnego	dotyczy 6	Rozdział IV, podrozdział IV.2.a, str. 63	Brak odcinka drogi nr. 551 wśród inwestycji planowanych do realizacji	DROGA 551 PRZYNAJMNIEJ NA ODCINKU UNISŁAW – GRZYBNO POWINNA ZOSTAĆ UWZGLĘDNIONA DO REALIZACJI	Bardzo duża ilość wypadków na wskazanym odcinku drogi (kilka śmiertelnych przypadków i szereg osób rannych) - przyczyną jest wąska jezdnia (problem z minięciem się samochodu osobowego i ciężarowego), brak poboczy kamiennych, znaczna ilość drzew rosnących blisko krawędzi jezdni, duże natężenie ruchu, duża ilość rowerzystów i pieszych (chodnik znajduje się tylko na odcinku około 1,7 km). Droga ma istotne znaczenie komunikacyjne, gdyż łączy drogę krajową nr 80 oraz drogę krajową nr 91. Ponadto droga usprawnia połączenie między miastem Bydgoszczą a miastem Chełmża, Wąbrzeźno. Zakwalifikowanie drogi jedynie do remontu nie daje gwarancji na rozwiązanie dotychczasowych problemów.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MliR umieszczono inwestycję w III grupie.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

26	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie priorytetowe: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego. (Kcynia – Nakło – Więcbork – Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę potraktowania priorytetowo realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniają ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	uwaga częściowo uwzględniona Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
27	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie jest w żaden sposób uzasadnione zaś MiR jednoznacznie wskazuje brak woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Inwestycja ta została ujęta w projekcie roboczym nazwanym BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie priorytetowe: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego. (Kcynia – Nakło – Więcbork – Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę potraktowania priorytetowo realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniają ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie	uwaga częściowo uwzględniona Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

28	osoba fizyczna	dotyczy 1	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – Szubin – Kcynia - gr województwa	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie jest w żaden sposób uzasadniony zaś MiR jednoznacznie wskazuje brak woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Inwestycja ta została ujęta w projekcie roboczym nazwanym BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
29	poseł	8	Rozdział IV, podrozdział IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe, strona 63	Tab. 16 Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidywanych do realizacji w latach 2014-2023	Dopisać do przedsięwzięć realizowanych w ramach "grupy 1" finansowanych z RPO, przebudowę DW nr 243 relacji Mrocza - Koronowo, ze szczególnym uwzględnieniem skrzyżowania z drogą lokalną w kierunku Wojnowa w miejscowości Prosperowo	Na wskazanym odcinku DW nr 243 dochodzi do wielu wypadków. Na drodze występują liczne nierówności poprzeczne, które w wielu przypadkach doprowadziły do wypadnięcia pojazdu z jezdni. Kręty charakter drogi oraz drzewa na poboczu, ograniczają widoczność i stwarzają zagrożenie dla życia. Szczególnie niebezpieczne jest skrzyżowanie DW 243 z drogą lokalną w kierunku Wojnowa w miejscowości Prosperowo. W tym miejscu ze względu na nietypowy układ pierwszeństwa dochodzi do licznych wypadków, co znajduje potwierdzenie w statystykach Państwowej Straży Pożarnej. Dopisanie wskazanej inwestycji do grupy 1 pozwoli na szybszą realizację przebudowy i zapewnienie bezpieczeństwa mieszkańców.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MIIR umieszczono inwestycję w III grupie.
30	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab. 22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie jest w żaden sposób uzasadniony zaś MiR jednoznacznie wskazuje brak woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Inwestycja ta została ujęta w projekcie roboczym nazwanym BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab. 22	Dopisać do tabeli zadanie priorytetowe: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego. (Kcynia – Nakło – Więcbork – Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę potraktowania priorytetowo realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniają ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab. 22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

31	jednostka samorządu terytorialnego	9	II.DIAGNOZA II.4 Transport kolejowy str.29	dot.linii kolejowej nr 131 W tekście rozdziału brak jest informacji o kolizji istniejącego przejazdu kolejowego na linii kolejowej nr 131, z ruchem drogowym na drodze powiatowej położonej w centrum miejscowości Pruszc. Zwiększony ruch kolejowy spowodowany dużą ilością i prędkością przejeżdżających pociągów, utrudnia ruch drogowy, którego natężenie również postępuje w narastającym tempie.	Proponuję dopisać w treści rozdziału po zdaniu „Kombinowany przewóz towarów i magazynowania towarów” dodatkowe zdania o treści : Na linii kolejowej nr 131 istniejący przejazd kolejowy zlokalizowany w centrum miejscowości Pruszc wymaga natychmiastowej przebudowy na bezkolizyjne skrzyżowanie . Przejazd ten zlokalizowany jest w ciągu drogi powiatowej Nr 1266C Zbrachlin –Serock która poprzez drogę powiatową nr 1240C Błędzim – Łowin łączy drogę wojewódzką nr 240 Świecie-Tuchola z planowanym węzłem w Zbrachlinie na drodze krajowej S-5 (wchodzącej w skład korytarza TEN-T) który będzie oddany do użytku w 2018/2019r. W/w układ komunikacyjny powoduje włączenie północno-zachodniej części powiatu świeckiego ,powiatu tucholskiego oraz gmin sąsiednich Świekatowa, Bukowca, Lniana do drogi ekspresowej S-5 poprzez węzeł w Zbrachlinie. Zwiększające się w szybkim tempie natężenie ruchu drogowego na drogach wojewódzkich ,powiatowych, gminnych oraz ruchu kolejowego (pasażerskiego i towarowego) na linii kolejowej nr 131 (Chorzów-Batory-Tczew) zaliczanej do międzynarodowego korytarza transportowego CE65 AGTC, (przewidzianej do przebudowy) znacznie utrudnia ruch drogowy na przejeździe kolejowym w Pruszc powodując już w tej chwili paraliż komunikacyjny oraz uniemożliwia przemieszczanie się mieszkańców z jednej części miejscowości do drugiej. W związku z powyższym koniecznym jest budowa bezkolizyjnego skrzyżowania (np. wiadukt, tunel) na przejeździe kolejowym w Pruszc z drogą powiatową nr 1266 C	Opis stanu faktycznego oraz proponowane rozwiązanie problemu.	uwaga nieuwzględniona Linia kolejowa nr 131 należy do sieci TEN-T i jej przebudowa dotyczy inwestycji na szczeblu krajowym
		10	IV.ZAŁOŻENIA IV.2.Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.b.Przedsięwzięcia kolejowe str.71	Dot: przebudowy przejazdu kolejowego na głównej linii kolejowej nr 131 na bezkolizyjne skrzyżowanie z drogą lokalną powiatową Nr 1266C w miejscowości Pruszc, gmina Pruszc	Proponuję dopisanie zdania: W ramach inwestycji powiązanych z projektami realizowanymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A na głównych liniach kolejowych tj. na linii kolejowej nr 131 (Chorzów-Batory-Tczew) zaliczanej do międzynarodowego korytarza transportowego CE65 AGTC, (przewidzianej do przebudowy) należy w trybie pilnym wybudować na przejeździe kolejowym w miejscowości Pruszc , gmina Pruszc , bezkolizyjne skrzyżowanie z drogą powiatową Nr 1266C Zbrachlin – Serock łączącej drogę wojewódzką nr 240 Świecie-Tuchola z drogą ekspresową S-5 wchodzącej w skład korytarza TEN-T poprzez węzeł w Zbrachlinie.	Dostosowanie przejazdu kolejowego do odpowiednich standardów jako element poprawiający bezpieczeństwo ruchu kolejowego i drogowego, płynność jazdy na obu ciągach komunikacyjnych oraz nie ograniczanie rozwoju społeczno-gospodarczego terenów zurbanizowanych położonych przy tych szlakach w miejscowości Pruszc.	uwaga nieuwzględniona Linia kolejowa nr 131 należy do sieci TEN-T i jej przebudowa dotyczy inwestycji na szczeblu krajowym

32	jednostka samorządu terytorialnego	11	<p>Na str. 64 Tab.18. Proponowany program obwodnic i obejmie miejscowości na ciągach drogowych w województwie kujawsko-pomorskim</p> <p>Inwestycje bez dokumentacji (do opracowania koncepcji)</p> <p>oraz zał. graf str. 58 Rys.16. Rozmieszczenie planowanych przedsięwzięć drogowych w latach 2014-2023</p>	Obwodnice z inicjatywy JST, wspólne z GDDKiA i bez dokumentacji	<p>Obwodnice z inicjatywy JST, wspólne z GDDKiA i bez dokumentacji mające być włączone do ciągu dróg wojewódzkich</p> <p>Obwodnice ta należało by wpisać jako włączenie do ciągu drogi 269 jako połączenie ciągu dróg 269 i 265</p>	Wpisanie 1,5 km odcinka obwodnicy Kowala od strony południowej jako połączenie komunikacyjne ciągu dróg wojewódzkich 269 i 265 usprawni i poprawi warunki komunikacji przez ominiecie centrum miasta Kowal, które obecnie stanowi bardzo wąski, zatłoczony i zakorkowany gardziel w ciągu komunikacyjnym dróg wojewódzkich wschód-zachód.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Dokumentacja techniczna dla drogi wojewódzkiej nr 265, odcinek od Brześcia Kujawskiego do Kowala jest już opracowana, natomiast dokumentacja techniczna dla drogi wojewódzkiej nr 269 jest na etapie opracowania i nie obejmuje budowy południowo-wschodniej obwodnicy m. Kowal. Tym samym wprowadzenie wskazanej inwestycji do powyższych projektów spowodowałoby zagrożenie ich realizacji w obecnej perspektywie finansowej.</p>
33	policja	12	<p>IV. ZAŁOŻENIA</p> <p>IV.1. Cel i obszary interwencji str. 53</p>	Poprawa stanu nawierzchni dróg oraz standardów, a także inwestowanie w infrastrukturę drogową przyczyni się m.in. do zmniejszenia liczby wypadków oraz umożliwi szybszy i bezpieczniejszy dojazd do ośrodków miejskich(...)	<p>zapis należy uzupełnić o realizację projektów służących poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym:</p> <p>Poprawa stanu nawierzchni dróg oraz standardów, a także inwestowanie w infrastrukturę drogową oraz projekty służące poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, przyczyni się m.in. do zmniejszenia liczby wypadków oraz umożliwi szybszy i bezpieczniejszy dojazd do ośrodków miejskich(...)</p>	Ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych oraz w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania, to zadanie wynikające z Ustawy z dnia 6 kwietnia 1990r. o Policji. Jednym z jego elementów jest dbanie o bezpieczeństwo na wszystkich drogach naszego województwa. W tym zakresie konieczne jest wykorzystanie wszystkich możliwych sił i środków, które pozytywnie wpłyną na stan bezpieczeństwa. Rozwój infrastruktury drogowej oraz poprawa stanu technicznego dróg „zachęcają” kierujących do częstszego przekraczania obowiązujących przepisów ruchu i tym samym zwiększenia zagrożeń dla innych użytkowników dróg. Dlatego projekty infrastrukturalne być uzupełniane o projekty służące poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.	<p>uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zgodnie z RPO 2014-2020 inwestycje w bezpieczeństwo ruchu drogowego stanowiły będą uzupełnienie inwestycji w infrastrukturę drogową - nie mogą stanowić samodzielnych projektów</p>
		13	<p>IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne</p> <p>IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe</p>	Tab.19. Proponowane zadania uzupełniające zgodne z osią priorytetową 5. Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu	<p>wnosimy o dopisanie projektu wyposażenia jednostek kujawsko –pomorskiej Policji w sprzęt techniki policyjnej służący poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tj.</p> <ul style="list-style-type: none"> • samochody osobowe z wideorejestratorem • motocykle z wideorejestratorem • laserowe mierniki prędkości • mierniki natężenia dźwięku • urządzenia do pomiaru współczynnika przepuszczania światła 	Rozwój infrastruktury drogowej oraz poprawa stanu technicznego dróg, a tym rozwój sieci dróg szybkiego ruchu i autostrad, powodują zwiększenie dopuszczalnych prędkości oraz zachęcają kierujących do częstszego przekraczania przepisów ruchu drogowego, co w konsekwencji wpływa negatywnie na bezpieczeństwo użytkowników dróg regionu. Doposażenie jednostek policji w laserowe mierniki prędkości oraz samochody i motocykle z wideorejestratorem pozwoli na skuteczniejsze eliminowanie z ruchu kierujących łamiących obowiązujące przepisy i stanowiących zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu, co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa na drogach. Utrzymanie standardów czasu reakcji na zdarzenie uzasadnia konieczność wyposażenia Policji w sprzęt techniki, pozwalający na eliminowanie z ruchu drogowego, pojazdów których stan techniczny jest niezgodny z przepisami prawa, zagrażającym dodatkowo środowisku (np. nieszczelności powodujące wycieki płynów eksploatacyjnych). Pojazdy Ekipy Techniki Drogowej i Ekologii pozwolą na gruntowne sprawdzenia stanu technicznego pojazdów. Dzięki urządzeniom zainstalowanym w tego typu radiowozach możliwe będzie natychmiastowe sprawdzenie, m.in. czy kontrolowany pojazd nie przekracza norm zanieczyszczeń środowiska i hałasu.	<p>uwaga nieuwzględniona -</p> <p>Wskazane projekty nie wpisują się w zakres możliwy do wsparcia w ramach PI 7b. Projekty związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmują działania infrastrukturalne, a nie zakup wyposażenia dla Policji.</p> <p>(Zakup wyposażenia dla Policji możliwy jest do sfinansowania z POiŚ działanie 3.1)</p>

14	Rozdział IV Założenia, Podrozdział IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe, Tab.15. Ocena kryterialna przedsięwzięć będących w opracowaniu i przewidywanych do realizacji w ramach RPO WK- P 2014-2020 str.59	1.2 Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 240 odc. Tuchola-Bysław-Konopat Polski –Świecie (w tym obwodnica m. Płazowo). Liczba uzyskanych punktów 74,6.	Tab. 16 Wykaz przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 1.2. Droga nr 240 cały odcinek Świecie-Tuchola	<p>W ocenach kryterialnych przedsięwzięć i przewidywanych do realizacji w ramach RPO WK-P 2014-2020 droga nr 240 została przedstawiona do przebudowy na ponad 40 km odcinku ze Świecia do Tucholi. Zadanie to otrzymało 74,6 pkt. i znalazło się ze stratą zaledwie 0,1 pkt. na drugim miejscu.</p> <p>Niezrozumiałe zatem i trudne do merytorycznego uzasadnienia jest umieszczenie tego zadania co prawda na drugim miejscu w wykazie przedsięwzięć drogowych przygotowanych do realizacji w latach 2014-2023, ale tylko na odcinku 2,8 km na kwotę 4 mln. zł.</p> <p>Droga nr 240 jest drogą wyjątkową w regionie. Wielu fachowców z drogownictwa w tym również z WZD twierdzi, że droga nr 240 spełnia wszystkie kryteria drogi krajowej. Od Świecia w kierunku na Tucholę i dalej na Chojnice droga kanalizuje ruch z kierunków południowej i północnej Polski, przejuje również ruch międzynarodowy z Rosji, Litwy i Białorusi na kierunek zachodni. Droga na odcinku z Chojnic do Tucholi (do granicy z naszym województwem) została wyremontowana przez tamtejszy samorząd. Zarząd naszego województwa popełnia błąd strategiczny pomijając drogę nr 240 w wykazie zadań do realizacji tylko na odcinku 2,8 km od strony Świecia. Trudnym do zrozumienia jest również fakt wprowadzenia do realizacji drogi nr 241, która jest zaledwie łącznikiem pomiędzy miasteczkami jakimi są Sępólno Krajeńskie i Tuchola, a podstawowe kryterium jakim jest rejestrowane natężenie ruchu dla tej drogi wynosi zaledwie 7 punktów. Droga ta znalazła się na ostatnim miejscu wśród zadań przewidywanych do realizacji. W związku z powyższym proszę o weryfikację planu.</p>	Uwaga uwzględniona. Droga realizowana w Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w zakresie zgodnym z posiadaną dokumentacją techniczną.
15	IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe Str. 68	Ocena inwestycji w obszarze dróg lokalnych przebiegać będzie dwuetapowo. W pierwszym etapie do oceny zastosowane będą kryteria formalne (spełnianie kryterium „tak”/ „nie”): - Nośność drogi objętej projektem 100 kN/oś	Ocena inwestycji w obszarze dróg lokalnych przebiegać będzie dwuetapowo. W pierwszym etapie do oceny zastosowane będą kryteria formalne (spełnianie kryterium „tak”/ „nie”): - Nośność drogi objętej projektem 80 kN/oś	<p>Sformułowane kryteria są za wysokie w odniesieniu do dróg lokalnych. Zgodnie z zapisami art.41 ust.3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. poz.460 z póź. zm.) „Drogi wojewódzkie inne niż drogi określone na podstawie ust. 2 pkt 1, drogi powiatowe oraz drogi gminne stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t”.</p> <p>Na drogach powiatowych i gminnych dopuszcza się ruch pojazdów o nacisku 80 kN/oś, nie ma zatem obowiązku wykonywania drogi dla ruchu o dopuszczalnym nacisku 100 kN/oś.</p>	Uwaga uwzględniona. "… Nośność drogi objętej projektem do 100 kN/oś zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151."

16	<p>II Diagnoza II.3. Transport drogowy Rys. 12 Stan nawierzchni dróg wojewódzkich – styczeń 2015r Strona 28</p>	Mapa drogowa	<p>W powiecie świeckim priorytetowo należy potraktować inwestycje polegające na przebudowie dróg wojewódzkich : nr 240 droga Świecie- Tuchola – Chojnice, nr 239 droga Błądzim – Lniano – Drzycim – Laskowice – Świecie, droga nr 238 Osie – Warlubie oraz droga nr 214 Warlubie- Osiek – Kościerzyna</p>	<p>Nawierzchnia wszystkich dróg wojewódzkich przebiegających przez powiat świecki została oceniona jako zła i niezadawalająca, czyli mieszcząca się w najniższej skali. W ocenie znalazły się również nieliczne odcinki jako zadawalające i dobre. Dotyczy to głównie dróg o następujących numerach: 214,238,239 i 240. Taka ocena jest zgodna tylko w wypadku drogi nr 239 na odcinku Gródek – Krąplewice oraz na odcinku ul. Wojska Polskiego – ul. Laskowicka w Świeciu. Ocena pozostałych odcinków drogi jako dobra i zadawalająca jest nadinterpretacją. Szczególnie trudnym odcinkiem na tej drodze jest połączenie od miejscowości Krąplewice w kierunku do Świecia, miejscem szczególnym jest odcinek Krąplewice- Laskowice, gdzie z jednej strony drzewa poczyniły liczne wyboje, natomiast druga strona drogi zaniża się, co powoduje rynnę sprawiającą ogromne zagrożenie i niebezpieczeństwo dla kierowców. Kolejnym bardzo poważnym problemem na tej drodze jest przejazd kolejowy w miejscowości Laskowice. Droga w tym miejscu kanalizuje ruch z gmin: Drzycim, Jeżewo, Osie, a także mieszkańców powiatu tucholskiego sąsiadującego od strony gminy Osie z powiatem świeckim. Dodać w tym miejscu należy, że gmina Osie dysponuje około 2 tysiącami miejsc pracy i jest to niebagatelny rynek w skali całego województwa. Przejazd kolejowy w Laskowicach staje się swego rodzaju wąskim gardłem z długimi kolejkami aut oczekujących na przejazd, nie wspominając o autach służb ratowniczych. Wiadukt kolejowy w tym miejscu jest konieczny. Podobnym przykładem niewłaściwej interpretacji stanu nawierzchni może być droga nr 238, która po zimie 2013 roku nie nadawała się do eksploatacji, remonty bieżące co prawda poprawiły jej stan, ale w dalszym ciągu na tej drodze występują odcinki, które nie powinny być zinterpretowane jako zadawalający stan nawierzchni.</p> <p>Taka sama sytuacja ma miejsce z drogami nr 214 i 240. Drogi te są szczególne, bo z prowadzonych badań natężenia ruchu przez Wojewódzki Zarząd Dróg wynika, że pod względem tego parametru mogły by być zaliczone do dróg krajowych. Na drodze nr 214 nie było prowadzonych żadnych inwestycji od czasu powstania województw samorządowych, czyli od 1999 roku.</p> <p>Nie lepiej przedstawia się sytuacja na drodze nr 240, która jest niewątpliwie drogą strategiczną dla całego regionu.</p> <p>Nie zrozumiała jest interpretacja stanu nawierzchni tej drogi jako zadawalający i dobry, gdzie miejscami występują koleiny, stany spękania struktury, dziury w nawierzchni i do tego ogromne obciążenie ruchem krajowym i międzynarodowym. Na tej właśnie drodze dochodzi do częstych wypadków, nie jednokrotnie ze skutkiem śmiertelnym.</p>	<p>Uwaga uwzględniona dla drogi wojewódzkiej nr 240. Droga realizowana w Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w zakresie zgodnym z posiadaną dokumentacją techniczną. Dla pozostałych dróg uwaga nieuwzględniona - zgodnie z kryteriami MliR umieszczono inwestycje w III grupie.</p>
17	<p>II. Diagnoza II. 3. Transport drogowy Str. 25</p>	<p>Województwo kujawsko-pomorskie posiada w zarządzie 1 731,054 km dróg wojewódzkich o różnych parametrach technicznych oraz różnym standardzie utrzymania. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, który wykonuje czynności z zakresu utrzymania dróg, realizuje swoje obowiązki systemem własnym gospodarczym oraz częściowo zleca je firmom zewnętrznym. Sieć dróg wojewódzkich podzielona jest na sześć rejonów administracyjnych utrzymania dróg wojewódzkich (RDW), średnio po ok. 300 km w każdym rejonie.</p>		<p>Powiat świecki na mapie drogowej województwa kujawsko –pomorskiego odgrywa rolę szczególną. Przez nasz powiat przebiega sieć TEN-T, na terenie naszego powiatu krzyżują się dwa korytarze tej sieci – korytarz VI i korytarz VIa. Obwodnica Świecia przez drogę wojewódzką nr 240 rozdziela tranzyt krajowy i zagraniczny z kierunku południowego i wschodniego na kierunku zachodni i północny. Powiat świecki jest największym powiatem ziemskim w naszym województwie. Długość odcinka liniowego dróg w powiecie wynosi 1532 km, z czego na drogi wojewódzkie przypada 146 km – jest to odcinek 2 razy dłuższy od statystycznego powiatu w naszym województwie (ok. 75 km). Z przedstawionej przez Zarząd Województwa prezentacji pt. „Zadania zrealizowane na drogach wojewódzkich z RPO WK-P 2007-2013”, a opracowanej na potrzeby „Planu Spójności Komunikacji drogowej i kolejowej WK-P” wynika, że jedyną inwestycją jaką w tym okresie zrealizował Zarząd Dróg Wojewódzkich na terenie powiatu świeckiego była inwestycja na drodze wojewódzkiej nr 239 na odcinku Gródek – Krąplewice (4,5 km) na łączną kwotę 8 752 119 zł. W całym województwie wyremontowano 263 km na łączną kwotę 533 157 946 zł, co daje cenę 2 027 216 zł na 1 km zrealizowanej inwestycji. Przyjmując taką strategię do wykonywanych inwestycji na drogach, Zarządowi Województwa będzie potrzebna ponad 220 lat na modernizację całego odcinka 146 km dróg wojewódzkich w naszym powiecie.</p>	<p>Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu.</p>

		18	<p>II. Diagnoza II.4 Transport Kolejowy Tab. 10 Stan techniczny sieci kolejowej województwa Str. 30</p> <p>IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe Tab. Nr 22 Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK-P 2014 – 2020 Str.73</p>	<p>Linia nr 208 Działdowo – Chojnice; odcinek w gr. województwa Brodnica – granica woj. Pomorskiego; ruch pasażerski całoroczny; rodzaje przewozów pasażerskich – osobowe; stan techniczny dobry; Linia 215 Laskowice Pomorskie – Bąk; odcinek w gr. Województwa Laskowice Pomorskie – gr. woj.pom.; ruch pasażerski całoroczny; rodzaj przewozów pasażerskich osobowe; stan techniczny dostateczny. Drugim priorytetowym zadaniem powinna być rewitalizacja linii nr 208 Działdowo- Chojnice, podzielona na dwa etapy: Jabłonowo - Grudziądz oraz Grudziądz – Laskowice Pomorskie.</p>	<p>W Planie spójności powinny znaleźć się inwestycje polegające na budowie bezkolizyjnych skrzyżowań linii kolejowej 131 Chorzów Batory – Tczew w miejscowości Laskowice Pomorskie(DW239 Błądzim – Lniano – Drzycim – Świecie) oraz w miejscowości Pruszcz (DP 1266C – droga nr 56 Serock – Łowin – Zbrachlin). Nieustający wzrost natężenia ruchu pojazdów jak również wzrost prędkości na wskazanych przecięciach dróg kołowych z kolejowymi powoduje, że przebudowa przedmiotowych skrzyżowań jest konieczna i nieunikniona.</p>	<p>Stan techniczny linii kolejowych w powiecie świeckim został zdiagnozowany jako dostateczny i dobry. Ocenę dostateczną otrzymała linia kolejowa nr 215 i niestety nie jest przewidziana do przebudowy. Linia 215 przebiega przez tereny cenne przyrodniczo dla całego województwa i kraju, i to właśnie w tym terenie należy postawić na kolejnictwo, na szybkie linie, dobrze skomunikowane, mające bardzo dobre połączenia na dalszych etapach podróży. Dopasowanie godzin odjazdów i przyjazdów do poszczególnych miejscowości z pewnością poprawi obłożenie na tej właśnie linii. Węzeł komunikacyjny jakim są Laskowice Pomorskie połączony właśnie linią nr 215 daje ogromne możliwości dla turystyki i krajoznawstwa.</p>	<p>uwaga nieuwzględniona Linia kolejowa nr 131 należy do sieci TEN-T i jej przebudowa dotyczy inwestycji na szczeblu krajowym</p>																				
35	jednostka samorządu terytorialnego	19	IV 2a,	BRAK	Przebudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 214 i 247 w Kcyni (ulice Dworcowa, Nakielska, Nowa, 22 Stycznia)	Wszczęcie na wniosek Dyrektora ZDW postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację zadania. Zadanie zostało ujęte w projekcie budżetu na rok 2016 Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MliR umieszczono inwestycję w III grupie.																				
		20	IV 2a, str. 64	Inwestycje bez dokumentacji (do opracowania koncepcji)	Wnosimy o przeniesienie zadania do inwestycje posiadające dokumentacje projektowe bądź w trakcie przygotowania dokumentacji	Opracowana koncepcja, planuje się przystąpienie do opracowania Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowego	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na brak wskazania konkretnej inwestycji.																				
35	jednostka samorządu terytorialnego	21	IV 2b, str.72,73	Inwestycja uzupełniająca – rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Gołańcz - Kcynia	Wnosimy o przeniesienie zadania do inwestycji podstawowych IV. 2.b	<p>Rewitalizacja linii umożliwi dojazd i podjęcie zatrudnienia w powiatach wągrowieckim i poznańskim, w których jest znacznie większy dostęp do miejsc pracy.</p> <p>W ostatnich latach nastąpił wzrost osób zatrudnionych z gminy Kcynia, Nakło nad Notecią i Szubin w gminach leżących wzdłuż linii kolejowej nr 356, co obrazują dane przekazane przez Urząd Skarbowy w Nakle nad Notecią zawarte w poniższej tabeli:</p> <table border="1" data-bbox="1662 1470 2077 1617"> <thead> <tr> <th></th> <th>2004</th> <th>2010</th> <th>2014</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>powiat wągrowiecki</td> <td>39</td> <td>81</td> <td>103</td> </tr> <tr> <td>powiat poznański</td> <td>22</td> <td>62</td> <td>84</td> </tr> <tr> <td>miasto Poznań</td> <td>36</td> <td>75</td> <td>86</td> </tr> <tr> <td>razem</td> <td>97</td> <td>218</td> <td>273</td> </tr> </tbody> </table>		2004	2010	2014	powiat wągrowiecki	39	81	103	powiat poznański	22	62	84	miasto Poznań	36	75	86	razem	97	218	273	<p>uwaga uwzględniona Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>
	2004	2010	2014																								
powiat wągrowiecki	39	81	103																								
powiat poznański	22	62	84																								
miasto Poznań	36	75	86																								
razem	97	218	273																								

		22	IV 2b str. 72,73	Brak	Rewitalizacja linii 281 na odcinku Kcynia – Nakło nad Notecią	<p>Rewitalizacja linii kolejowej umożliwi dogodnie połączenie przez miasto powiatowe do stolicy województwa kujawsko-pomorskiego, zwiększy tym samym dostępność komunikacyjną gminy Kcynia zarówno do miejsc pracy i urzędów administracji samorządowej i publicznej obsługujących jej mieszkańców</p> <p>W ostatnich latach nastąpił wzrost osób zatrudnionych z gminy Kcynia, w gminach leżących wzdłuż linii kolejowej nr 281, co obrazują dane przekazane przez Urząd Skarbowy w Nakle nad Notecią zawarte w poniższej tabeli:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2004</th> <th>2010</th> <th>2014</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>miasto Bydgoszcz</td> <td>313</td> <td>396</td> <td>427</td> </tr> <tr> <td>powiat bydgoski</td> <td>124</td> <td>283</td> <td>290</td> </tr> <tr> <td>gmina Nakło nad Notecią</td> <td>883</td> <td>813</td> <td>598</td> </tr> </tbody> </table> <p>Powyższa tabela nie uwzględnia młodzieży z gminy Nakło nad Notecią i gminy Kcynia uczącej się i studiującej w województwie wielkopolskim</p>		2004	2010	2014	miasto Bydgoszcz	313	396	427	powiat bydgoski	124	283	290	gmina Nakło nad Notecią	883	813	598	uwaga uwzględniona Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
	2004	2010	2014																				
miasto Bydgoszcz	313	396	427																				
powiat bydgoski	124	283	290																				
gmina Nakło nad Notecią	883	813	598																				
36	jednostka samorządu terytorialnego	dotyczy 8	Rozdział IV (Założenia) Podrozdział 2 (Przedsięwzięcia Inwestycyjne) Pkt a (Przedsięwzięcia drogowe) Tab.16 Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 Grupa - 3 "Inne źródła finansowania" str. 63-64	Droga wojewódzka nr 243 Mrocza - Koronowo, która została ujęta w tabeli nr 16 (Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023) w grupie 3 "Inne źródła finansowania"	Dopisać do przedsięwzięć realizowanych w ramach "Grupy 1", finansowanych z RPO, drogę wojewódzką nr 243 Mrocza - Koronowo na odcinku Mrocza - Prosperowo o długości ok. 10 km, która ze względu na zły stan techniczny wymaga pilnej przebudowy w latach 2016-2018	<p>Droga wojewódzka nr 243 Mrocza - Koronowo na odcinku Mrocza - Prosperowo jest arterią komunikacyjną o dużym znaczeniu dla rozwoju społeczności Gmin Mrocza, Więcbork, Sośno oraz Sicienka. Mieszkańcy powyższych Gmin wielokrotnie w ciągu doby pokonują tę trasę w drodze do pracy, szkoły lub miejsca zamieszkania narażając się na wypadki drogowe. Położenie powyższych Gmin w bliskości rodzącej się metropolii Bydgosko-Toruńskiej nadaje kierunek w koncepcji naszego rozwoju.</p> <p>Droga wojewódzka nr 243 wraz z drogą powiatową nr 1527C Prosperowo-Wojnowo, obwodnicą miasta Mrocza oraz oddanym do użytku w bieżącym roku odcinkiem Wiele - Mrocza w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241 stanowi ważny ciąg komunikacyjny zapewniający szybkie i bezpieczne połączenie z Bydgoszczą.</p> <p>Wnioskowany do modernizacji odcinek charakteryzuje się pofałdowaną i splekaną nawierzchnią, która stwarza zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto korzenie drzew zlokalizowanych w skrajni jezdni powodują dodatkowe zagrożenie wypadkiem drogowym. Dopisanie ww. odcinka drogi wojewódzkiej nr 243 do "Grupy 1" pozwoli na szybszą realizację przebudowy i zapewni bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MliR umieszczono inwestycję w III grupie.																
37	jednostka samorządu terytorialnego	dotyczy 21	IV.2.b str. 72	Wśród inwestycji uzupełniających wskazuje się rewitalizację linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna na odcinku Gołańcz – Kcynia. Połączenie stanowiłoby uzupełnienie oferty przewozowej województwa wielkopolskiego dla połączeń do Poznania. Z uwagi na fakt, iż część trasy zlokalizowana jest poza terenem województwa jak również fakt, że inwestycja służyć będzie dowozom do województwa ościennego, realizacja przedsięwzięcia uzależniona będzie od zaangażowania Samorządu Województwa Wielkopolskiego.	Projektowane zadania rewitalizacji linii kolejowej 356 od Kcyni do granicy województwa wielkopolskiego należy w planie uwzględnić jako zadania podstawowe, a nie, jak w projekcie planu uzupełniające.	<p>Połączenie linii kolejowej 356 Poznań Wschód - Bydgoszcz Główna na odcinku Gołańcz - Kcynia stanowi znakomitą alternatywę dla zatłoczonych i często niebezpiecznych dróg. Rewitalizacja linii umożliwi dostęp do Transeuropejskiej Sieci Transportowej. Najważniejszą kwestią dla naszych mieszkańców pozostaje możliwość szybkiego i atrakcyjnego finansowo dojazdu do miejsca pracy, nauki i kultury, czy specjalistycznej służby zdrowia w większych miejscowościach.</p>	uwaga częściowo uwzględniona Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.																

38	osoba fizyczna	dotyczy 19 20 21 22	IV 2a,	BRAK	Przebudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 214 i 247 w Kcyni (ulice Dworcowa, Nakielska, Nowa, 22 Stycznia)	Wszczęcie na wniosek Dyrektora ZDW postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację zadania. Zadanie zostało ujęte w projekcie budżetu na rok 2016 Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami dostępu inwestycja znajduje się w III grupie zadań do realizacji.																				
			IV 2a, str. 64	Inwestycje bez dokumentacji (do opracowania koncepcji)	Wnosimy o przeniesienie zadania do inwestycji posiadające dokumentację projektową bądź w trakcie przygotowania dokumentacji	Opracowana koncepcja, planuje się przystąpienie do opracowania Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowego	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na brak wskazania konkretnej inwestycji.																				
			IV 2b, str.72,73	Inwestycja uzupełniająca – rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Gołańcz - Kcynia	Wnosimy o przeniesienie zadania do inwestycji podstawowych IV. 2.b	<p>Rewitalizacja linii umożliwi dojazd i podjęcie zatrudnienia w powiatach wągrowieckim i poznańskim, w których jest znacznie większy dostęp do miejsc pracy.</p> <p>W ostatnich latach nastąpił wzrost osób zatrudnionych z gminy Kcynia, Nakło nad Notecią i Szubin w gminach leżących wzdłuż linii kolejowej nr 356, co obrazują dane przekazane przez Urząd Skarbowy w Nakle nad Notecią zawarte w poniższej tabeli:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2004</th> <th>2010</th> <th>2014</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>powiat wągrowiecki</td> <td>39</td> <td>81</td> <td>103</td> </tr> <tr> <td>powiat poznański</td> <td>22</td> <td>62</td> <td>84</td> </tr> <tr> <td>miasto Poznań</td> <td>36</td> <td>75</td> <td>86</td> </tr> <tr> <td>razem</td> <td>97</td> <td>218</td> <td>273</td> </tr> </tbody> </table>		2004	2010	2014	powiat wągrowiecki	39	81	103	powiat poznański	22	62	84	miasto Poznań	36	75	86	razem	97	218	273	uwaga uwzględniona Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
				2004	2010	2014																					
powiat wągrowiecki	39	81	103																								
powiat poznański	22	62	84																								
miasto Poznań	36	75	86																								
razem	97	218	273																								
IV 2b str. 72,73	Brak	Rewitalizacja linii 281 na odcinku Kcynia – Nakło nad Notecią	<p>Rewitalizacja linii kolejowej umożliwi dogodnie połączenie przez miasto powiatowe do stolicy województwa kujawsko-pomorskiego, zwiększy tym samym dostępność komunikacyjną gminy Kcynia zarówno do miejsc pracy i urzędów administracji samorządowej i publicznej obsługujących jej mieszkańców</p> <p>W ostatnich latach nastąpił wzrost osób zatrudnionych z gminy Kcynia, w gminach leżących wzdłuż linii kolejowej nr 281, co obrazują dane przekazane przez Urząd Skarbowy w Nakle nad Notecią zawarte w poniższej tabeli:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2004</th> <th>2010</th> <th>2014</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>miasto Bydgoszcz</td> <td>313</td> <td>396</td> <td>427</td> </tr> <tr> <td>powiat bydgoski</td> <td>124</td> <td>283</td> <td>290</td> </tr> <tr> <td>gmina Nakło nad Notecią</td> <td>883</td> <td>813</td> <td>598</td> </tr> </tbody> </table> <p>Powyższa tabela nie uwzględnia młodzieży z gminy Nakło nad Notecią i gminy Kcynia uczącej się i studiującej w województwie wielkopolskim</p>		2004	2010	2014	miasto Bydgoszcz	313	396	427	powiat bydgoski	124	283	290	gmina Nakło nad Notecią	883	813	598	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.							
	2004	2010	2014																								
miasto Bydgoszcz	313	396	427																								
powiat bydgoski	124	283	290																								
gmina Nakło nad Notecią	883	813	598																								
39	osoba fizyczna	dotyczy 1	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – Szubin – Kcynia - gr województwa	<p>Dlatego że ta linia kolejowa ma bardzo duży potencjał, co pokazała reaktywacja po stronie Wielkopolski. A Państwo jako Urząd Marszałkowski, chcecie modernizować trasy które PKP PLK wyremontowało za własne środki w 2014r i 2015r. I tak, Toruń-Chelmska po remoncie który skończył się w wakacje i jeździ się 100km/h. Laskowice Pomorskie-Grudziądz po remoncie w zeszłym roku i jeździ się 100km/h. Grudziądz-Jabłonowo Pomorskie po remoncie w zeszłym roku i jeździ się 80km/h. Te remonty starczą na 20-30lat bo po tych liniach kursują lekkie szynobusy które nie niszczą nawierzchni i torów. Modernizacja tych 3 wymienionych tras to marnotrawstwo publicznych pieniędzy. Proszę w ramach obecnego RPO zrobić trasy: Grudziądz-Gardeja, Bydgoszcz-Kcynia, Laskowice-Szlachata (Szlachta-Czersk zrobiło już woj. Pomorskie) oraz Chelmska-Kowalewo-Golub Dobrzyń.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.																				

40	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwani Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
41	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
42	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

43	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
44	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

45	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Zmiana nazwy zadania w poz. 1 na: „Elektryfikacja oraz modernizacja infrastruktury pasażerskiej linii kolejowej nr 208 Działdowo – Chojnice na odcinku Grudziądz – Laskowice Pomorskie”	Ze względu na naprawę główną toru na wskazanym odcinku przeprowadzoną przez PLK w ostatnich 2 latach oraz zwiększenie dopuszczalnej prędkości do 100km/h, całkowicie zbędna jest rewitalizacja tego szlaku. Konieczna natomiast jest poprawa infrastruktury pasażerskiej poprzez remont peronów i instalację systemu informacji pasażerskiej oraz elektryfikacja linii kolejowej, która pozwoli na zmniejszenie kosztów towarowego transportu kolejowego do Grudziądza oraz umożliwi wykorzystanie taboru elektrycznego przez PKP Intercity w połączeniach dalekobieżnych (to była propozycja PKP IC do Krajowego Planu Kolejowego) i przez lokalnych operatorów w połączeniach Grudziądz – Bydgoszcz.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Zmiana nazwy zadania w poz. 3 na: „Elektryfikacja oraz modernizacja infrastruktury pasażerskiej linii kolejowej nr 208 Działdowo – Chojnice na odcinku Jabłonowo Pomorskie - Grudziądz”	Ze względu na naprawę główną toru na wskazanym odcinku przeprowadzoną przez PLK w ostatnich 2 latach oraz zwiększenie dopuszczalnej prędkości do 80km/h, całkowicie zbędna jest rewitalizacja tego szlaku. Konieczna natomiast jest poprawa infrastruktury pasażerskiej poprzez remont peronów i instalację systemu informacji pasażerskiej oraz elektryfikacja linii kolejowej, która pozwoli na zmniejszenie kosztów towarowego transportu kolejowego do Grudziądza oraz umożliwi wykorzystanie taboru elektrycznego przez PKP Intercity w połączeniach dalekobieżnych (to była propozycja PKP IC do Krajowego Planu Kolejowego) i przez lokalnych operatorów w połączeniach Olsztyn – Grudziądz – Bydgoszcz.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

46	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie jest w żaden sposób uzasadniony zaś MiR jednoznacznie wskazuje brak woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji.</p> <p>Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Inwestycja ta została ujęta w projekcie roboczym nazwanym BiT City II.</p> <p>Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie priorytetowe: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego. (Kcynia – Nakło – Więcbork – Sępólno Krajeńskie)	<p>Potrzebę potraktowania priorytetowo realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniają ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorzady z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione.</p> <p>Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.</p>	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
47	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji.</p> <p>Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II.</p> <p>Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	<p>Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorzady z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
48	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynęło na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

49	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
50	jednostka samorządu terytorialnego	25	IV. Zalozenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Tab. 16. Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo - leasingowo-kapitałowy strony 63-64	Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo - leasingowo-kapitałowy Do grupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1134,217 km, tj. drogi wojewódzkie nr:554.....	Wnioskujemy o przeniesienie drogi wojewódzkiej 554 z Grupy 3 do Grupy 1 (odcinek Golub-Dobrzyn - Frydrychowo).	Realizacja tego zadania drogowego przyczyni się do usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy Golubiem-Dobrzyniem, Rypinem a Toruniem Zapewni sprawne połączenie Kowalewa Pomorskiego (osrodka gminnego) z Golubiem-Dobrzyniem (osrodkiem powiatowym) Pozwoli na włączenie drogi wojewódzkiej do drogi krajowej, a następnie do sieci TEN-T Realizacja tego zadania będzie kontynuacją realizacji zadań prowadzonych przez Zarząd Województwa w latach 2007-2014 (DW534 Radomin -Rypin; DW 534 Grudziadz-Radomin) Podniesie bezpieczeństwo ruchu drogowego dla pojazdów i pieszych Poprawi jakość infrastruktury Pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych, zwiększy mobilność lokalnej społeczności, poprawi warunki dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększy wykorzystanie potencjału turystycznego Powiatu Golubsko-Dobrzyńskiego. Realizacja tego zadania usprawni połączenie drogowe Golubia-Dobrzynia z drogą krajową, a co za tym idzie spowoduje lepszą komunikację z Golubsko-Dobrzyńskim Parkiem Przemysłowo -Technologicznym.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MliR umieszczono inwestycję w III grupie.
			IV.Zalozenia IV.2.Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Tab. 16. Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawskopomorski fundusz pożyczkowo - leasingowo-kapitałowy strony 63-64	Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo - leasingowo-kapitałowy Dogrupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1134,217 km, tj. drogi wojewódzkie nr:569.....	Wnioskujemy o przeniesienie drogi wojewódzkiej 569 z Grupy 3 do Grupy 1 (odcinek Golub-Dobrzyn- do drogi krajowej nr 10).	· Realizacjatego zadania drogowego przyczyni się do usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy Golubiem-Dobrzyniem a Toruniem · Zapewni sprawne połączenie Ciechocina (osrodka gminnego) z Golubiem-Dobrzyniem (osrodkiem powiatowym) · Droga wojewódzka bezpośrednio włącza się do sieci TEN-T · Podniesie bezpieczeństwo ruchu drogowego dla pojazdów i pieszych · Poprawi jakość infrastruktury · Pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych, zwiększy mobilność lokalnej społeczności, poprawi warunki dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększy wykorzystanie potencjału turystycznego Powiatu Golubsko-Dobrzyńskiego. · Realizacjatego zadania usprawni połączenie drogowe Golubia-Dobrzynia z drogą krajową, a co za tym idzie spowoduje lepszą komunikację z Golubsko-Dobrzyńskim Parkiem Przemysłowo-Technologicznym.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MliR umieszczono inwestycję w III grupie.

51	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym prioryecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwani Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
52	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym prioryecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
53	jednostka samorządu terytorialnego	dotyczy 25	IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Tab. 16. Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo-leasingowo-kapitałowy strony 63-64	Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo-leasingowo-kapitałowy Do grupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1134,217 km, tj. drogi wojewódzkie nr:.....554.....	Wnioskujemy o przeniesienie drogi wojewódzkiej 554 z Grupy 3 do Grupy 1 (odcinek Golub-Dobrzyń Frydrychowo)	Realizacja tego zadania przyczyni się do usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy Radominem a Toruniem Pozwoli na włączenie drogi wojewódzkiej do drogi krajowej, a następnie do sieci TEN-T Realizacja tego zadania będzie kontynuacją realizacji zadań prowadzonych przez Zarząd Województwa w latach 2007-2014 (DW Radomin-Rypin, DW 534 Grudziądz-Radomin) Podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pojazdów i pieszych Poprawi jakość infrastruktury Pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych, zwiększy mobilność lokalnej społeczności, poprawi warunki dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększy wykorzystanie potencjału turystycznego Gminy Radomin	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MIIR umieszczono inwestycję w III grupie.
54	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

55	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		27	IV. Założenia IV. 2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe	Brak ujęcia w planie	Dla spójności sieci drogowej na terenie województwa ująć przejęcie odcinka drogi powiatowej o Nr 1015C (Tuchola – Osie) przez Wojewódzki Zarząd Dróg jako połączenie dróg wojewódzkich 241 z 238 jako dojazd do węzła autostradowego A1 w Warlubiu – dostęp do sieci TEN-T	Spójność drogowa północnej części województwa.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na rozbieżności decyzyjne Stron w sprawie przekazania/przejęcia dróg publicznych. Droga wojewódzka nr 238 będzie remontowana w istniejącym śladzie/parametrach w Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w grupie III.
		28	IV. Założenia IV. 2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe	Brak ujęcia w planie	Przebudowa wjazdu w Bysławiu z drogi powiatowej od strony Cekcyna na drogę wojewódzką Nr 240	poprawa bezpieczeństwa ruchu, poprawa skomunikowania gminy Cekcyn z drogą wojewódzką nr 240	Uwaga nieuwzględniona. Zakres projektowanej drogi wojewódzkiej 240 nie obejmuje wjazdu z drogi powiatowej od strony Cekcyna na drogę wojewódzką 240.
		29	IV. 2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.c. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej	Brak ujęcia w planie	Ujęcie w planach przebudowy dworców kolejowych w Wierzchucinie, Cekcynie i Małym Gacnie.	poprawa dostępności infrastruktury kolejowej dla przewozów pasażerskich, poprawa estetyki dworców, dostępność dla osób niepełnosprawnych	Uwaga nieuwzględniona W ramach celu tematycznego 7 przewiduje się inwestycje w modernizację infrastruktury związanej z obsługą pasażerską. Rewitalizacja obiektów dworcowych winna być realizowana przy wykorzystaniu innych źródeł finansowania

56	jednostka samorządu terytorialnego	30	IV. Założenia IV. 2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.b Przedsięwzięcia kolejowe	Brak ujęcia w planie	W ramach spójności komunikacyjnej utrzymać połączenia na liniach kolejowych 208 i 201.	Połączenia kolejowe to jeden z podstawowych środków komunikacji dla mieszkańców północy województwa kujawsko – pomorskiego, głównie dojazdy do pracy, szkół, ośrodków zdrowia itp.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
		31	IV. Założenia IV. 2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe	Brak ujęcia w planie	W ramach spójności drogowej na terenie całego województwa uwzględnić potrzeby przebudowy gminnych dróg dojazdowych z siedzib gmin do siedzib powiatu oraz główne połączenia pomiędzy siedzibami gmin.	poprawa dostępności komunikacyjnej, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Uwaga nieuwzględniona. Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 zakłada możliwość finansowania inwestycji w drogi lokalne (gminne i powiatowe) w trybie konkursowym pod warunkiem bezpośredniego połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zgodnie z obowiązującą definicją oraz interpretacją Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.
		32	IV. Założenia IV. 2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe	Brak ujęcia w planie	Remont drogi wojewódzkiej Nr 240 na odcinku Tuchola – Świecie	najszybszy i najdogodniejszy dojazd z północy województwa do Torunia.	Uwaga uwzględniona. Droga realizowana w Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w zakresie zgodnym z posiadaną dokumentacją techniczną.
57	jednostka samorządu terytorialnego	33	IV, IV.2. IV.2.a. str. 63/64.	Do grupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1134,217 km, tj. drogi wojewódzkie nr: 189, ... , 558, ..., 657	Konieczność realizacji zadania w ramach grupy 1.	Stan degradacji drogi jest tak głęboki, że remonty, modernizacje, a tym bardziej punktowe przebudowy, nie zapewnią podstawowego standardu wymaganego dla drogi wojewódzkiej i bezpiecznego jej użytkowania.; - usprawni połączenie Dobrzynia nad Wisłą, Wielgiego oraz innych miejscowości z miastem powiatowym Lipno, a poprzez DK 67 włączenie do sieci TEN-T; - usprawni połączenie z Toruniem (poprzez DK 10) - usprawni dostępność przystani żeglarskiej w Dobrzyniu nad Wisłą od strony DK 67 i DK 10 (sieci TEN-T), co będzie elementem realizacji kierunków działań, dotychczas zidentyfikowanych przedsięwzięć Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego Plan Modernizacji 2020 + "Kompleksowe zagospodarowanie turystyczne Zbiornika Włocławskiego i terenów z nim związanych" (str. 34, 78).	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MIIR umieszczono inwestycję w III grupie.

58	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
59	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
60	jednostka samorządu terytorialnego	dotyczy 25	IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Tab. 16. Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo -leasingowo-kapitałowy strony 63-64	Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo -leasingowo-kapitałowy Do grupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1134,217 km, tj. drogi wojewódzkie nr: 554	Wnioskujemy o przeniesienie drogi wojewódzkiej 554 z Grupy 3 do Grupy 1 (odcinek Golub-Dobrzyń – Frydrychowo).	<ul style="list-style-type: none"> Realizacja tego zadania drogowego przyczyni się do usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy Golubiem-Dobrzyniem, Rypinem a Toruniem Pozwoli na włączenie drogi wojewódzkiej do drogi krajowej, a następnie do sieci TEN-T Zapewni sprawne połączenie Kowalewa Pomorskiego (ośrodka gminnego) z Golubiem-Dobrzyniem (ośrodkiem powiatowym) <ul style="list-style-type: none"> Podniesie bezpieczeństwo ruchu drogowego dla pojazdów i pieszych Pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych, zwiększy mobilność lokalnej społeczności, poprawi warunki dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększy wykorzystanie potencjału turystycznego Powiatu Golubsko-Dobrzyńskiego. <ul style="list-style-type: none"> Poprawi jakość infrastruktury Realizacja tego zadania będzie kontynuacją realizacji zadań prowadzonych przez Zarząd Województwa w latach 2007-2014 (DW 534 Radomin -Rypin; DW 534 Grudziądz-Radomin) Realizacja tego zadania usprawni połączenie drogowe Golubia-Dobrzyń z drogą krajową, a co za tym idzie spowoduje lepszą komunikację z Golubsko-Dobrzyńskim Parkiem Przemysłowo –Technologicznym. 	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MliR umieszczono inwestycję w III grupie.
		dotyczy 26	IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Tab. 16. Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo -leasingowo-kapitałowy strony 63-64	Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo -leasingowo-kapitałowy Do grupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1134,217 km, tj. drogi wojewódzkie nr: 569	Wnioskujemy o przeniesienie drogi wojewódzkiej 569 z Grupy 3 do Grupy 1 (odcinek Golub-Dobrzyń – do drogi krajowej nr 10).	<ul style="list-style-type: none"> Realizacja tego zadania drogowego przyczyni się do usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy Golubiem-Dobrzyniem a Toruniem Zapewni sprawne połączenie Ciechocina (ośrodka gminnego) z Golubiem-Dobrzyniem (ośrodkiem powiatowym) <ul style="list-style-type: none"> Droga wojewódzka bezpośrednio włącza się do sieci TEN-T Podniesie bezpieczeństwo ruchu drogowego dla pojazdów i pieszych Poprawi jakość infrastruktury Pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych, zwiększy mobilność lokalnej społeczności, poprawi warunki dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększy wykorzystanie potencjału turystycznego Powiatu Golubsko-Dobrzyńskiego. Realizacja tego zadania usprawni połączenie drogowe Golubia-Dobrzyń z drogą krajową, a co za tym idzie spowoduje lepszą komunikację z Golubsko-Dobrzyńskim Parkiem Przemysłowo –Technologicznym. 	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MliR umieszczono inwestycję w III grupie Inwestycji.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

61	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
62	jednostka samorządu terytorialnego	34	II.7. Polityka transportowa województwa str. 39	W relacjach, gdzie nie ma możliwości wykorzystania transportu kolejowego, zakłada się wykorzystanie transportu autobusowego. Zgodne jest to ze wskazaną w Strategii rozwoju województwa ideą regionalnego systemu transportu publicznego. Tzw. koncepcja „60/90” opiera się na dostępności transportowej Bydgoszczy i Torunia przy założeniu, iż dojazd z ośrodków powiatowych do centrów Bydgoszczy i Torunia powinien być realizowany w ciągu maksymalnie 60 minut, a z pozostałych części województwa – w ciągu maksymalnie 90 minut. Ośrodki powiatowe oraz/lub wybrane inne miejscowości (wskazane na etapie opracowywania szczegółowej koncepcji funkcjonowania transportu publicznego) będą pełnić rolę węzłów przesiadkowych (integracyjnych).	Z terenu Gminy Janowiec Wielkopolski niemożliwy jest dojazd do centrum Torunia w czasie maksymalnie 90 minut	Przez teren Gminy Janowiec Wielkopolski przebiega linia kolejowa Oleśnica - Chojnice - aktualnie zawieszona. Przejazd transportem autobusowym lub samochodowym nie umożliwi dotarcia do centrum Torunia w czasie 90 minut. Brak bezpośredniego połączenia autobusowego na trasie Żnin - Toruń.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

		35	IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe tabela nr 22 str.73	Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WKP 2014-2020: nazwa zadania - kolumna nr 2	Przyjęcie do realizacji przedsięwzięcia pn. Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Oleśnica - Chojnice na odcinku Gniezno - Nakło n/Notecią	Modernizacja linii kolejowej nr 281 Oleśnica - Chojnice spowoduje podniesienie popularności i masowe wykorzystanie tego środka transportu jako dojazdu do miejsc pracy, szkół i uczelni wyższych w Gnieźnie, Poznaniu i Bydgoszczy. Przywrócenie ruchu kolejowego pasażerskiego na przedmiotowej trasie (aktualnie zawieszony) przyczyni się do skrócenia czasu podróży pasażerów i podwyższenie komfortu podróżowania, zwiększy konkurencyjność kolei w stosunku do innych form transportu. Rewitalizacja tego odcinka ma bardzo istotne znaczenie dla mieszkańców gminy Janowiec Wielkopolski, ponieważ uruchomienie tej linii przyniesie wymierne korzyści w postaci poprawy układu komunikacyjnego z głównymi miastami regionu, tj. Poznań, Bydgoszcz, Gniezno, Wągrowiec.	uwaga częściowo uwzględniona Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
63	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

64	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
65	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

66	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
67	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
68	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

69	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
70	jednostka samorządu terytorialnego	36	II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe, str. 32-33	Jabłonowo Pomorskie – węzeł przesiadkowy podstawowy.	Proponowana zmiana – zakwalifikowanie węzła w Jabłonowie Pomorskim do strategicznych węzłów przesiadkowych.	Dworzec kolejowy w Jabłonowie Pomorskim obsługuje ruch kolejowy pomiędzy Brodnicą a Grudziądem (trasa 208) a także Poznaniem i Skandawą stanowiąc ważny punkt przesiadkowy. Obsługuje również ruch autobusowy oraz indywidualny transport samochodowy i rowerowy mieszkańców powiatu brodnickiego, grudziądzkiego, wąbrzeskiego i nowomiejskiego (woj. warmińsko-mazurskie), dla których stanowi strategiczny węzeł przesiadkowy w drodze do miejsc zatrudnienia.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			37	IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe, str. 71-72	Jako inwestycje uzupełniające należy uznać rewitalizację linii nr 208 na odcinku Brodnica – Jabłonowo Pomorskie.	Proponowana zmiana – rewitalizację linii kolejowej nr 208 na odcinku Brodnica – Jabłonowo Pomorskie zakwalifikować do zadań priorytetowych.	Rewitalizacja linii nr 208 wpłynie na rozwój gospodarczy powiatu brodnickiego poprzez ułatwienie dojazdu do lokalnego ośrodka gospodarczego jakim jest Brodnica.
71	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
72	jednostka samorządu terytorialnego	38	VII. Załączniki VII.1. Fiszki projektowe - przedsięwzięcia drogowe Drogi wojewódzkie - grupa 1 str. 89	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 240 obejmuje odcinek nr II zlokalizowany jest w km 62+877 w m. Konopat Polski, natomiast koniec odcinka w km 65+718 na skrzyżowaniu z DK 91. Odcinek nr II zlokalizowany jest w powiecie świeckim w gm. Świecie	Wnosimy o wpisanie na podstawową listę zadań do realizacji przebudowę drogi wojewódzkiej nr 240 obejmującej odcinek nr I zlokalizowany w km 23+100 w m. Tuchola na skrzyżowaniu ulic Nowowiejskiego, Warszawskiej i Krzywej. Z przebudowy wyłączone jest skrzyżowanie z ulicą Cegielnianą i ul. Świecką. Koniec odcinka zlokalizowano w km 36+817 na wjeździe do m. Bysław. W ramach tego odcinka zaprojektowane zostało obejście m. Płazowo. Odcinek nr I zlokalizowany jest w powiecie tucholskim i przebiega przez gminy: Tuchola, Cekcyn, Lubiewo	Niewpisanie tego przedsięwzięcia do ww. dokumentu strategicznego na podstawową listę zadań do realizacji uniemożliwi pozyskanie środków unijnych perspektywy 2014-2020. Brak dofinansowania oznacza, że inwestycja nie zostanie wykonana. Droga wojewódzka nr 240 przebiegająca przez wieś Płazowo stwarza wiele uciążliwości. Rosnące natężenie ruchu na przedmiotowej drodze, zwłaszcza w sezonie letnim, zagraża bezpieczeństwu lokalnej społeczności. Zabudowa, z uwagi na bliską lokalizację od drogi, jest narażona na negatywne oddziaływania drgań oraz zanieczyszczeń spalinami. Ruch samochodów wielkogabarytowych powoduje pęknięcie ścian budynków zlokalizowanych wzdłuż drogi wojewódzkiej. Wielu mieszkańców wsi, licząc na budowę obejścia Płazowa, wstrzymuje się z remontami swoich budynków. Sytuacja ta negatywnie wpływa na wizerunek miejscowości i warunki bytowe osób. Bliska lokalizacja zabudowy uniemożliwia poszerzenie drogi oraz chodnika w celu poprawy bezpieczeństwa mieszkańców oraz kierowców. Budowa obejścia poza terenem zabudowanym dla mieszkańców sołectwa jest szansą na poprawę ich życia (mniejsza emisja hałasu i spalin). Wyeliminuje ruch pojazdów ciężarowych przez wieś, co korzystnie wpłynie na stan techniczny budynków oraz komfort życia ludzi mieszkających w Płazowie. Ponadto dokumentacja projektowa na przedmiotowe zadanie została już przygotowana, poniesione zostały koszty, a także wykonano olbrzymią pracę przez osoby zaangażowane w opracowanie projektu. należy zatem dążyć do działań ergonomicznych, mających na celu przeprowadzenie sprawnej i praktycznej inwestycji w oparciu o dotychczasowe ustalenia. Odbyły się też liczne konsultacje społeczne w tej sprawie. Co ważniejsze, zostały już przeniesione na rzecz Skarbu Państwa prawa własności nieruchomości znajdujących się w pasie drogowym projektowanej inwestycji. W związku z powyższym, niektórzy mieszkańcy sołectwa Płazowo zmienili swoje plany życiowe, rezygnując np. z budowy budynków mieszkalnych na działkach przeznaczonych pod budowę obwodnicy.	Uwaga uwzględniona. Droga realizowana w Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w zakresie zgodnym z posiadaną dokumentacją techniczną.
		39	IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Tab. 16. Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo-leasingowo-kapitałowy	Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo-leasingowo-kapitałowy Do grupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1134,217 km, tj. m in. droga wojewódzka nr 556 Ostrowite - Zbójno:	Wnioskujemy o przeniesienie drogi wojewódzkiej 556 Ostrowite - Zbójno z Grupy 3 do Grupy 1	<ul style="list-style-type: none"> Realizacja tego zadania drogowego przyczyni się do usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy Rypinem, Lipnem, Toruniem i Włocławkiem Zapewni sprawne połączenie Rypina (ośrodka powiatowego) ze Zbójnem (ośrodkiem gminnym) Pozwoli na włączenie drogi wojewódzkiej do drogi krajowej NR 10, a następnie do sieci TEN-T Realizacja tego zadania będzie kontynuacją realizacji zadań prowadzonych przez Zarząd Województwa w latach 2007-2014 (DW 534 Radomin -Rypin; DW 534 Grudziądz-Radomin) <ul style="list-style-type: none"> Podniesie bezpieczeństwo ruchu drogowego dla pojazdów i pieszych Poprawi jakość infrastruktury Pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych, zwiększy mobilność lokalnej społeczności, poprawi warunki dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększy wykorzystanie potencjału turystycznego Powiatu Rypińskiego, Lipnowskiego i Golubsko - Dobrzyńskiego Realizacja tego zadania poprawi połączenie drogowe mieszkańców powiatu rypińskiego i golubsko-dobrzyńskiego z drogą krajową nr 10 	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MIIR umieszczono inwestycję w III grupie.

73	jednostka samorządu terytorialnego	40	<p>IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Tab. 16. Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo -leasingowo-kapitałowy strony 63-64</p>	<p>Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo -leasingowo-kapitałowy</p> <p>Do grupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1134,217 km, tj. m in. droga wojewódzka nr 557 Rypin- Lipno,</p>	<p>Wnioskujemy o przeniesienie drogi wojewódzkiej 557 Rypin - Lipno z Grupy 3 do Grupy 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> Realizacja tego zadania drogowego przyczyni się do usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy Rypinem, Lipnem, Toruniem i Włocławkiem Zapewni sprawne połączenie Rypina (ośrodka powiatowego) z Lipnem (ośrodkiem powiatowym) Pozwoli na włączenie drogi wojewódzkiej do drogi krajowej NR 10, a następnie do sieci TEN-T <ul style="list-style-type: none"> Podniesie bezpieczeństwo ruchu drogowego dla pojazdów i pieszych Poprawi jakość infrastruktury Pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych, zwiększy mobilność lokalnej społeczności, poprawi warunki dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększy wykorzystanie potencjału turystycznego Powiatu Rypińskiego i Lipnowskiego Realizacja tego zadania poprawi warunki transportowe kopalni surowców mineralnych i innych przedsiębiorstw zlokalizowanych wzdłuż drogi wojewódzkiej Realizacja tego zadania poprawi połączenie drogowe Rypina z drogą krajową nr 10 	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MliR umieszczono inwestycję w III grupie.</p>
		dotyczy 25	<p>IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Tab. 16. Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo -leasingowo-kapitałowy strony 63-64</p>	<p>Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo -leasingowo-kapitałowy</p> <p>Do grupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1134,217 km, tj. drogi wojewódzkie nr: 554.....</p>	<p>Wnioskujemy o przeniesienie drogi wojewódzkiej 554 z Grupy 3 do Grupy 1 (odcinek Golub-Dobrzyń – Frydrychowo)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Realizacja tego zadania drogowego przyczyni się do usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy Golubiem-Dobrzyniem, Rypinem a Toruniem Zapewni sprawne połączenie Kowalewa Pomorskiego (ośrodka gminnego) z Golubiem-Dobrzyniem (ośrodkiem powiatowym) Pozwoli na włączenie drogi wojewódzkiej do drogi krajowej, a następnie do sieci TEN-T Realizacja tego zadania będzie kontynuacją realizacji zadań prowadzonych przez Zarząd Województwa w latach 2007-2014 (DW 534 Radomin -Rypin; DW 534 Grudziądz-Radomin) <ul style="list-style-type: none"> Podniesie bezpieczeństwo ruchu drogowego dla pojazdów i pieszych Poprawi jakość infrastruktury Pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych, zwiększy mobilność lokalnej społeczności, poprawi warunki dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększy wykorzystanie potencjału turystycznego Powiatu Golubsko-Dobrzyńskiego. Realizacja tego zadania usprawni połączenie drogowe Golubia-Dobrzynia z drogą krajową, a co za tym idzie spowoduje lepszą komunikację z Golubsko-Dobrzyńskim Parkiem Przemysłowo –Technologicznym. 	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MliR umieszczono inwestycję w III grupie.</p>
		41	<p>Rozdział: IV. Założenia, Podrozdział: IV 2 Przedsięwzięcia inwestycyjne, punkt: IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe, strona 59</p>	<p>Tab. 15. Ocena kryterialna przedsięwzięć będących w opracowaniu i przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK-P 2014-2020</p>	<p>Propozycja ujęcia w tabeli projektu: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr ... od połączenia z drogą wojewódzką nr 562 w Szpetalu Górnym do drogi krajowej nr 91 we Włocławku.</p>	<p>Projektowana inwestycja będzie polegała na przebudowie drogi wojewódzkiej od połączenia z drogą wojewódzką nr 562 w Szpetalu Górnym (Gmina Fabianki) do drogi krajowej nr 91 (dawna DK 1) we Włocławku, przebudowanej w latach 2010 – 2014 z dofinansowaniem unijnym w ramach POIiŚ. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do sprawniejszego połączenia ośrodków rozwoju społeczno – gospodarczych, tj. miasta regionalnego Płocka (ok. 122 tys. mieszkańców), Gminy Dobrzyń nad Wisłą (powiat lipnowski) (ok. 8 tys. mieszkańców), która jest lokalnym ośrodkiem handlowo – usługowym oraz Gminy Fabianki (ok. 9,7 tys. mieszkańców) i dużej jednostki strukturalnej Zawisłe we Włocławku z częścią zachodnią miasta. Obszar tzw. Zachodu Przemysłowego we Włocławku posiada dynamicznie rozwijający się potencjał gospodarczy, w którym aktualnie zlokalizowane są Włocławski Inkubator Innowacji i Przedsiębiorczości, Włocławska Strefa Rozwoju Gospodarczego - Park Przemysłowo-Technologiczny oraz szereg dużych zakładów produkcyjnych, w tym m. In. ANWIL S.A, Prefabet, Fabryka Kwasu Tereftalowego, Indorama, Solvay, Budizol.</p> <p>Ponadto, inwestycja będzie miała pozytywny wpływ na poprawę stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z planowanej inwestycji wynikać będą także korzyści ekonomiczne i społeczne, tj. redukcja czasu podróży i zwiększenie przepustowości, zmniejszenie emisji spalin do środowiska, zmniejszenie liczby wypadków oraz podwyższenie komfortu jazdy, wpływ na rozwój terenu (produkcji rolnej, przemysłowej, handlu i usług, budownictwa) oraz tworzenie nowych miejsc pracy. Inwestycja realizuje cele i obszary interwencji I: Rozwój infrastruktury drogowej poprawiającej spójność województwa.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja nie mieści się w kryteriach dostępu dla dróg wojewódzkich.</p>

74	jednostka samorządu terytorialnego	42	Rozdział: IV. Założenia, Podrozdział: IV 2 Przedsięwzięcia inwestycyjne, punkt: IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe, strona 59	Tab. 15. Ocena kryterialna przedsięwzięć będących w opracowaniu i przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK-P 2014-2020.	<p>Propozycja ujęcia w tabeli projektu:</p> <p>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr ... od Ronda Falbanka we Włocławku do połączenia z drogą wojewódzką nr 265 od w Kruszynie (Gmina Włocławek)</p>	<p>wskazany ciąg drogi objęty będzie procedurą przekwalifikowania na drogę kategorii wojewódzkiej.</p> <p>Projektowana inwestycja będzie polegała na przebudowie drogi wojewódzkiej o przebiegu od drogi wojewódzkiej nr 265 w Kruszynie (Gmina Włocławek) do połączenia z drogą krajową nr 62 we Włocławku, przebudowanej w latach 2013 – 2015. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do usprawnienia połączenia gmin powiatu włocławskiego, a w szczególności: Gminy Włocławek (ok. 6,9 tys. mieszkańców), na terenie której, w sąsiedztwie przedmiotowej drogi funkcjonuje lotnisko Aeroklubu Włocławskiego (organizatora międzynarodowych imprez), Gminy Chocień (ok. 8 tys. mieszkańców) i Gminy Chodecz (ok. 6,2 tys. mieszkańców) z miastem Włocławek, zamieszkałym przez ok. 110 tys. mieszkańców. Przedsięwzięcie będzie miało pozytywny wpływ na poprawę stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto z planowanej inwestycji wynikać będą korzyści ekonomiczne i społeczne, tj. redukcja czasu podróży, zwiększenie przepustowości oraz zmniejszenie przeciążenia istniejących odcinków dróg, zmniejszenie emisji spalin do środowiska, zmniejszenie liczby wypadków, podwyższenie komfortu jazdy, wpływ na rozwój terenu i tworzenie nowych miejsc pracy.</p> <p>Inwestycja realizuje cele i obszary interwencji I: Rozwój infrastruktury drogowej poprawiającej spójność województwa.</p> <p>Wskazany ciąg drogi objęty będzie procedurą przekwalifikowania na drogę kategorii wojewódzkiej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Inwestycja nie mieści się w kryteriach dostępu dla dróg wojewódzkich.</p>	
			43	Rozdział: IV. Założenia, Podrozdział: IV 2 Przedsięwzięcia inwestycyjne, punkt: IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe, strona 59	Tab. 15. Ocena kryterialna przedsięwzięć będących w opracowaniu i przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK-P 2014-2020.	<p>Propozycja ujęcia w tabeli projektu:</p> <p>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr ... od połączenia z drogą wojewódzką nr 268 w Wieńcu (Gmina Brześć Kujawski) do drogi krajowej nr 91 we Włocławku</p>	<p>Projektowana inwestycja będzie polegała na przebudowie drogi wojewódzkiej od połączenia z drogą wojewódzką nr 268 w Wieńcu do drogi krajowej nr 91 (dawna DK 1) we Włocławku, przebudowanej w latach 2010-2014 z dofinansowaniem unijnym w ramach POiIS. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do połączenia części Gminy Brześć Kujawski (ok. 11,6 tys. mieszkańców) z częścią zachodnią miasta Włocławek. Obszary ten posiadają dynamicznie rozwijający się potencjał gospodarczy, w którym aktualnie zlokalizowane są:</p> <ul style="list-style-type: none"> - od strony zachodniej Włocławka: Włocławski Inkubator Innowacji i Przedsiębiorczości, Włocławska Strefa Rozwoju Gospodarczego - Park Przemysłowo-Technologiczny oraz szereg dużych zakładów produkcyjnych, w tym m. In. ANWIL S.A, Prefabet, Fabryka Kwasu Tereftalowego, Indorama, Solvay, Budizol. - od strony Wieńca: Brzeska Strefa Gospodarcza (ponad 400 ha), Uzdrowisko Wieniec Zdrój (zakończona w br. budowa kompleksu rekreacyjno-leczniczego pozwala przyjąć w sumie 900 osób), Szpital Wojewódzki we Włocławku (na 630 łóżek). <p>Ponadto, inwestycja przyczyni się do poprawy stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z planowanej inwestycji wynikać będą korzyści ekonomiczne i społeczne, tj. redukcja czasu podróży, zwiększenie przepustowości, zmniejszenie emisji spalin do środowiska, zmniejszenie liczby wypadków, podwyższenie komfortu jazdy, wpływ na rozwój terenu i tworzenie nowych miejsc pracy.</p> <p>Przedsięwzięcie realizuje cele i obszary interwencji I: Rozwój infrastruktury drogowej poprawiającej spójność województwa</p> <p>Wskazany ciąg drogi objęty będzie procedurą przekwalifikowania na drogę kategorii wojewódzkiej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Inwestycja nie mieści się w kryteriach dostępu dla dróg wojewódzkich.</p>
				Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	<p>Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego</p>	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji.</p> <p>Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BIT City II.</p> <p>Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>

75	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		44	IV.2.a. – Tabela 15 i 16, Rys. 16	Brak drogi wojewódzkiej numer 223 na odcinku droga ekspresowa S5 – granica miasta Bydgoszczy w 1 Grupie przedsięwzięć przedstawionych w Tabeli 15 – Ocena kryterialna przedsięwzięć będących w opracowaniu i przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK – P 2014 – 2020. Brak drogi wojewódzkiej numer 223 w 1 Grupie przedsięwzięć przedstawionych w Tabeli 16 – Wykaz przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w latach 2014 – 2023. Dokonanie korekty Rysunku 16 – Rozmieszczenie planowanych przedsięwzięć drogowych w latach 2014 – 2023 poprzez dodanie DW223	Dodanie drogi wojewódzkiej numer 223 na odcinku droga ekspresowa S5 – granica miasta Bydgoszczy do 1 Grupy przedsięwzięć zamieszczonych w: 1) Tabeli 15 – Ocena kryterialna przedsięwzięć będących w opracowaniu i przewidzianych do realizacji w ramach PRO WK – P 2014 – 2020 2) Tabeli 16 – Wykaz przedsięwzięć drogowych do realizacji w latach 2014 – 2023 3) Rys. 16	Przedmiotowa droga spełnia wszelkie istotne kryteria wyszczególnione we wspomnianym projekcie Spójności dla dróg wojewódzkich. Wskazany odcinek drogi łączy bezpośrednio miasto wojewódzkie z siecią TEN-T i, podobnie jak to jest w przypadku drogi wojewódzkiej nr 254, usprawni połączenie Bydgoszczy z miastami o randze co najmniej regionalnej (Gniezno i Poznań). Dodatkowo usprawnia połączenie miasta subregionalnego (Żnin) z miastem wojewódzkim, komunikuje ośrodki rozwoju społeczno – gospodarczego oraz spełnia kryterium kontynuacji ciągu dróg wojewódzkich. Biorąc pod uwagę warunek techniczny (natężenie ruchu), droga ta (według wspomnianego w projekcie Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 roku) jest najbardziej obciążoną drogą wojewódzką, przez co spełnia najwyższe wymagania przewidziane w tym kryterium. Strumień pojazdów dojeżdżających do Bydgoszczy w okresie szczytu komunikacyjnego powoduje powstawanie kolejek długości blisko 3 km na terenie Białych Błot i Bydgoszczy. Nie bez znaczenia pozostaje również fakt konieczności poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia poziomu emisji hałasu i spalin, a więc uciążliwości oddziaływania drogi na mieszkańców miejscowości Białe Błota. Dodatkowo, Zarząd Dróg Wojewódzkich jest w posiadaniu aktualnej decyzji ZRiD na odcinek ~900m od granicy miasta Bydgoszczy do drogi powiatowej numer 1537C. Podsumowując należy stwierdzić, że droga wojewódzka numer 223 powinna zostać sklasyfikowana w 1 grupie dróg przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK – P na lata 2014 - 2020. Suma uzyskanych punktów (nie biorąc pod uwagę posiadanej decyzji ZRiD) plasuje ją w pierwszej piątce najważniejszych inwestycji.	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na ważność drogi w całej sieci dróg wojewódzkich wystąpiono do GDDKiA O/ Bydgoszcz o przedstawienie zakresu planowanej rozbudowy węzła w Białych Błotach w zakresie budowy trasy szybkiego ruchu S5 relacji Nowe Marzy-Wrocław oraz harmonogramu planowanych prac dla przedmiotowej inwestycji.

45	IV.2.a.– Tabela 15 i 16, Rys. 16	Brak aktualnego odcinka drogi krajowej numer 5 od planowanego węzła drogi ekspresowej S5 „Aleksandrowo” do granicy miasta Bydgoszczy.	<p>Dodanie odcinka aktualnej drogi krajowej numer 5 od planowanego węzła „Aleksandrowo” do granicy miasta Bydgoszczy” do 1 Grupy przedsięwzięć zamieszczonych w</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Tabeli 15 – Ocena kryterialna przedsięwzięć będących w opracowaniu i przewidzianych do realizacji w ramach PRO WK – P 2014 – 2020 2) Tabeli 16 – Wykaz przedsięwzięć drogowych do realizacji w latach 2014 – 2023 3) Rys. 16. 	<p>Realizacja drogi ekspresowej S5 węzeł Aleksandrowo – węzeł Pawłówek spowoduje, według obowiązującej ustawy o drogach publicznych, konieczność dokonania zmiany kategorii administracyjnej wnioskowanego odcinka drogi z drogi krajowej na wojewódzką. W przypadku innej zmiany, tzn. obniżenia kategorii administracyjnej do drogi powiatowej lub gminnej należy zwrócić uwagę, że byłoby to działanie niewłaściwe z uwagi na dalszą degradację drogi z powodu braku posiadania wystarczających środków finansowych na jej utrzymanie w budżecie powiatu lub gminy. Należy zatem uznać za wysoce prawdopodobne powstanie nowej drogi wojewódzkiej od S5 (węzeł Aleksandrowo) do S10 (węzeł Stryszek) przebiegającej między innymi przez miejscowości: Niwy i Osielsko oraz miasto Bydgoszcz.</p> <p>Biorąc pod uwagę przyjęte kryteria zawarte w projekcie Planu spójności, przedmiotowa droga spełnia wszelkie istotne kryteria wyszczególnione we wspomnianym projekcie, przewidziane dla dróg wojewódzkich. Wskazany odcinek drogi łączy bezpośrednio miasto wojewódzkie z siecią TEN-T i, podobnie jak to jest w przypadku drogi wojewódzkiej nr 254 czy 223, usprawni połączenie Bydgoszczy z miastami o randze co najmniej regionalnej (Gdańsk). Dodatkowo, poprzez planowaną drogę S-5, usprawnia połączenie miasta regionalnego (Grudziądz) z miastem wojewódzkim oraz z miastami subregionalnymi, jakimi są Świecie i Chełmno. Odcinek ten ułatwi również komunikację pomiędzy ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczymi. Analizując kryteria techniczne, odcinek ten, który po ukończeniu S5 będzie prawdopodobnie pozbawiony kategorii drogi krajowej, będzie najbardziej obciążonym odcinkiem drogi wojewódzkiej w Województwie Kujawsko – Pomorskim. Obecnie natężenie ruchu jest dwukrotnie wyższe niż na najbardziej obciążonej drodze wojewódzkiej numer 223.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>GDDKiA deklaruje przekazanie odcinków dróg krajowych w stanie dobrym - wyremontowane.</p>
46	IV.2.a.	Ranking dróg wojewódzkich (poza miastami na prawach powiatu) wskazanych do realizacji w ramach Grupy 1	<p>Wnoszę o dołączenie do projektu dokumentu analizy obejmującej wszystkie drogi wojewódzkie w województwie kujawsko-pomorskim z przypisanymi do nich wartościami dla każdego przyjętego kryterium wraz z uzasadnieniem merytorycznym przyznanych punktów.</p>	<p>Z uwagi na brak przedstawienia w projekcie dokumentu szczegółowej analizy kryteriów dla wszystkich dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim nie jest możliwa rzetelna ocena projektu dokumentu w zakresie wskazanych inwestycji do realizacji w ramach grupy 1. W projekcie dokumentu zaprezentowano jedynie ostateczną listę inwestycji wskazanych do realizacji w grupie 1. Przyczynia się to do stwierdzenia, iż opracowanie nie jest transparentne i może budzić obawy o braku rzetelności i stronniczości w zakresie rekomendowanych inwestycji.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Lista rankingowa powstała zgodnie z wytycznymi do kryteriów MliR. Jednakże kolejnym elementem który był brany pod uwagę przy rankingu dróg wojewódzkich był stan techniczny drogi. Wynika to z tego, iż w poprzedniej perspektywie finansowej na lata 2007-2013 przebudowane odcinki dróg wojewódzkich są w stanie dobrym i nie ma konieczności pod względem stanu technicznego drogi ich ponownego remontu/przebudowy. Biorąc pod uwagę tylko kryteria MliR remontowane/przebudowywane byłyby ciągle te same odcinki dróg wojewódzkich.</p>
47	IV.2.a.	Drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu – ustalenie listy projektów podstawowych i rezerwowych	<p>Wzorem dróg wojewódzkich położonych poza granicami miast na prawach powiatu, wnoszę o ustalenie listy projektów podstawowych i rezerwowych przewidzianych do realizacji w miastach na prawach powiatu (działanie 5.1), oraz wprowadzenie zapisów, iż ewentualne oszczędności jakie pojawią się po rozstrzygnięciu przetargów, będą pozostawały w wyłącznej dyspozycji danego miasta na prawach powiatu dla realizacji inwestycji z listy rezerwowej.</p>	<p>W ramach rozbudowy i przebudowy dróg wojewódzkich na terenie Bydgoszczy planowane są dwie inwestycje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Rozbudowa drogi wojewódzkiej – Trasy Uniwersyteckiej na odcinku Wojska Polskiego – Jana Pawła II. Przedsięwzięcie przewiduje budowę ~0,5km nowego odcinka drogi wojewódzkiej, będącej kontynuacją istniejącej Trasy Uniwersyteckiej, oraz rozbudowę dalszego odcinka sieci drogowej do ul. Magnuszewskiej o długości ~0,9km. Przedmiotowa rozbudowa przewiduje budowę węzła drogowego z wiaduktem drogowym nad drogą krajową numer 5. 2) Przebudowę drogi wojewódzkiej numer 256 na 2 odcinkach: granica miasta Bydgoszczy – Orłąt Lwowskich o długości ~ 2,6km oraz Andersa – Fordońska (droga krajowa numer 80) o długości ~ 1,0km. Zadanie obejmuje swoim zakresem również przebudowę skrzyżowania drogi krajowej numer 80 z drogą wojewódzką 256 (Fordońska – Ametystowa – Bydgoska – Flotylli Wiślanej). 	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>SZOOP przewiduje dla dróg wojewódzkich w miastach prezydenckich tryb konkursowy. Limit przyznanych środków finansowych będzie do wykorzystania przez Wnioskodawcę w przypadku spełnienia kryteriów formalnych - dostępu oraz kryteriów konkursowych.</p>

48	IV.2.b. str. 70 oraz tab. 21.	Zastosowane kryterium ruchowe – liczba pociągów, kursujących obecnie na danym odcinku	Zmiana podejścia do kryterium ruchowego. Zamiast liczby pociągów, kryterium powinno być oparte na prognozowanym potoku pasażerskim (liczbie pasażerów). Korekcie ulegnie również tabela 21 – Kryteria wyboru przedsięwzięć kolejowych – kryterium ruchowe.	Przyjęte kryterium pozwala poddać ocenie jedynie inwestycje dotyczące modernizacji linii kolejowych, na których aktualnie organizowany jest kolejowy transport zbiorowy. Takie podejście uniemożliwia rozwój tego rodzaju transportu na obszarach dotychczas zaniedbanych.	Uwaga nieuwzględniona. Nieprzyznanie punktów za kryterium ruchowe nie powoduje usunięcia projektu z dalszej oceny.
49	IV.2.b.	Ranking inwestycji kolejowych	Wnoszę o przedstawienie w projekcie dokumentu rankingu inwestycji kolejowych ustalonego w oparciu o przyjęte kryteria (z poprawką dotyczącą zmiany podejścia do kryterium ruchowego)	Z uwagi na brak przedstawienia w projekcie dokumentu szczegółowej analizy kryteriów dla przyjętych do realizacji inwestycji kolejowych nie jest możliwa rzetelna ocena projektu dokumentu. W projekcie dokumentu nie przedstawiono analizy kryteriów dla przyjętych inwestycji oraz dla inwestycji odrzuconych. Przyczynia się to do stwierdzenia, iż opracowanie nie jest transparentne i może budzić obawy o braku rzetelności i stronniczości w zakresie rekomendowanych inwestycji.	Uwaga nieuwzględniona. Nieprzyznanie punktów za kryterium ruchowe nie powoduje usunięcia projektu z dalszej oceny. Ranking inwestycji znajduje się w dokumencie
50	IV.2.b. Tabela 22.	Tabela 22 – Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK – P 2014 – 2020	Wnoszę o wpisanie modernizacji linii kolejowej numer 356 na odcinku Gołańcz – Kcynia – Szubin – Bydgoszcz Główna na listę przedsięwzięć kolejowych przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK-P 2014 – 2020, przedstawionych w tabeli 22.	Linii 356 jest bezpośrednio połączona z siecią TEN-T. Rewitalizacja linii poprawi dostępność województwa w kolejowym transporcie pasażerskim, wpłynie na rozwój miasta i obszaru powiązanego z nim funkcjonalnie, oraz miast regionalnych i subregionalnych. Dodatkowo zadanie to przyczyni się do ograniczenia transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego a przez to wzmocni się znaczenie niskoemisyjnego transportu ograniczając jednocześnie negatywny wpływ na środowisko naturalne. Nie bez znaczenia pozostają również doświadczenia związane z organizacją przewozów i rewitalizacją odcinka położonego na terenie Województwa Wielkopolskiego. Przewidywany (prognozowany na podstawie modelowania ruchu) potok pasażerki okazał się niższy od potoku zaobserwowanego po oddaniu linii do użytku. Przedsięwzięcie wspierane jest przez Rady Gmin, przez które przebiega linia. Pismo w tej sprawie kierowano już do Urzędu Marszałkowskiego.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
51	IV.2.b. Tabela 22.	Tabela 22 – Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK – P 2014 – 2020	Wnoszę o wpisanie modernizacji linii kolejowej numer 281 na odcinku Nakło – Kcynia, oraz linii 356 na odcinku Kcynia – Gołańcz na listę przedsięwzięć kolejowych przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK-P 2014 – 2020, przedstawionych w tabeli 22, jako alternatywy dla rewitalizacji linii kolejowej numer 356 przedstawionej w punkcie 7.		Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

52	IV.2.b. Tabela 22	Tabela 22 – Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK – P 2014 – 2020.	Wnoszę o wpisanie modernizacji linii kolejowej numer 209 na odcinku Bydgoszcz Wschód – Chełmża na listę przedsięwzięć kolejowych przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK – P 2014 – 2020, przedstawionych w tabeli 22.	Linia numer 209 zapewni połączenie powiatu golubsko – dobrzyńskiego i toruńskiego z Bydgoszczą. W granicach administracyjnych Bydgoszczy znajdują się przystanki osobowe: Bydgoszcz Brdujście, Bydgoszcz Akademia oraz stacja Bydgoszcz Fordon z ładownią i przystankiem osobowym. Przystankiem końcowym linii jest stacja Bydgoszcz Wschód. Od 2008 roku linia jest wykorzystywana do przewozów pasażerskich na trasie Bydgoszcz – Chełmża. Obecnie na linii kursują pociągi spółki Arriva RP. Do końca 2015 roku, w ramach realizacji zadania „Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w Bydgoszczy” zostanie przebudowana stacja Bydgoszcz Wschód wraz z jej integracją z linią tramwajową. Dodatkowo stacja zostanie wyposażona w windy ułatwiające zmianę środka transportu. Projekt powinien objąć modernizację linii kolejowej wraz z budową zintegrowanych węzłów transportowych umożliwiających przesiadkowość ze środków transportowych: samochód, rower, transport autobusowy na transport kolejowy. Realizacja zadania wywiera wpływ na poprawę dostępności kolejowej Województwa w transporcie pasażerskim, wspiera rozwój miast wojewódzkich i obszarów funkcjonalnie z nim powiązanych oraz miast regionalnych i subregionalnych. Dodatkowo inwestycja będzie miała wpływ na wzrost liczby podróży transportem zbiorowym na terenie miasta, wspieranie niskoemisyjnego transportu, ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne oraz zmniejszenie ruchu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego na terenie miasta.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
53	IV.2.c. – Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej	Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej	Wnoszę o przedstawienie rankingu punktów odprawy pasażerskiej w oparciu o przyjęte kryteria. Dodatkowo proszę o wyraźne wskazanie, że o rozbudowę strategicznych węzłów przesiadkowych mogą ubiegać się również miasta na prawach powiatu. Wnioskuje również o naniesienie na powstałą listę przedsięwzięć: rozbudowa poniższych stacji kolejowych o system parkingowy Park & Ride: a) Bydgoszcz Wschód b) Bydgoszcz Bielawy c) Bydgoszcz Główna	Przedstawienie listy węzłów przesiadkowych wraz z przypisanymi wagami pozwoli na rzetelną ocenę dokumentu w zakresie węzłów przesiadkowych. Jej brak może rodzić wątpliwości co do bezstronności i zasadności (szczególnie finansowej) wybranych inwestycji oraz ich przypadkowości.	Uwaga nieuwzględniona. "Plan spójności..." nie ogranicza kategorii samorządów mogących realizować projekty z zakresu kolejowych punktów odprawy pasażerskiej.
		Brak drogi wojewódzkiej numer 223 na odcinku droga ekspresowa S5 – granica miasta Bydgoszczy w 1 Grupie przedsięwzięć przedstawionych w Tabeli		Przedmiotowa droga spełnia wszelkie istotne kryteria wyszczególnione we wspomnianym projekcie Spójności dla dróg wojewódzkich. Wskazany odcinek drogi łączy bezpośrednio miasto wojewódzkie z siecią TEN-T i, podobnie jak to jest w przypadku drogi wojewódzkiej nr 254, usprawni połączenie Bydgoszczy z miastami o randze co najmniej regionalnej (Gniezno i Poznań). Dodatkowo usprawnia połączenie miasta subregionalnego (Żnin)	

dotyczy 44	IV.2.a. – Tabela 15 i 16, Rys. 16	15 – Ocena kryterialna przedsięwzięć będących w opracowaniu i przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK – P 2014 – 2020. Brak drogi wojewódzkiej numer 223 w 1 Grupie przedsięwzięć przedstawionych w Tabeli 16 – Wykaz przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w latach 2014 – 2023. Dokonanie korekty Rysunku 16 – Rozmieszczenie planowanych przedsięwzięć drogowych w latach 2014 – 2023 poprzez dodanie DW223	Dodanie drogi wojewódzkiej numer 223 na odcinku droga ekspresowa S5 – granica miasta Bydgoszczy do 1 Grupy przedsięwzięć zamieszczonych w: 1) Tabeli 15 – Ocena kryterialna przedsięwzięć będących w opracowaniu i przewidzianych do realizacji w ramach PRO WK – P 2014 – 2020 2) Tabeli 16 – Wykaz przedsięwzięć drogowych do realizacji w latach 2014 – 2023 3) Rys. 16	połączenie miasta subregionalnego (złoty) z miastem wojewódzkim, komunikuje ośrodki rozwoju społeczno – gospodarczego oraz spełnia kryterium kontynuacji ciągu dróg wojewódzkich. Biorąc pod uwagę warunek techniczny (natężenie ruchu), droga ta (według wspomnianego w projekcie Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 roku) jest najbardziej obciążoną drogą wojewódzką, przez co spełnia najwyższe wymagania przewidziane w tym kryterium. Strumień pojazdów dojeżdżających do Bydgoszczy w okresie szczytu komunikacyjnego powoduje powstawanie kolejek długości blisko 3 km na terenie Białych Błot i Bydgoszczy. Nie bez znaczenia pozostaje również fakt konieczności poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia poziomu emisji hałasu i spalin, a więc uciążliwości oddziaływania drogi na mieszkańców miejscowości Białe Błota. Dodatkowo, Zarząd Dróg Wojewódzkich jest w posiadaniu aktualnej decyzji ZRiD na odcinek ~900m od granicy miasta Bydgoszczy do drogi powiatowej numer 1537C. Podsumowując należy stwierdzić, że droga wojewódzka numer 223 powinna zostać sklasyfikowana w 1 grupie dróg przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK – P na lata 2014 - 2020. Suma uzyskanych punktów (nie biorąc pod uwagę posiadanej decyzji ZRiD) plasuje ją w pierwszej piątce najważniejszych inwestycji.	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na ważność drogi w całej sieci dróg wojewódzkich wystąpiono do GDDKiA O/ Bydgoszcz o przedstawienie zakresu planowanej rozbudowy węzła w Białych Błotach w zakresie budowy trasy szybkiego ruchu S5 relacji Nowe Marzy-Wrocław oraz harmonogramu planowanych prac dla przedmiotowej inwestycji.
dotyczy 45	IV.2.a. – Tabela 15 i 16, Rys. 16	Brak aktualnego odcinka drogi krajowej numer 5 od planowanego węzła drogi ekspresowej S5 „Aleksandrowo” do granicy miasta Bydgoszczy.	Dodanie odcinka aktualnej drogi krajowej numer 5 od planowanego węzła „Aleksandrowo” do granicy miasta Bydgoszczy” do 1 Grupy przedsięwzięć zamieszczonych w: 1) Tabeli 15 – Ocena kryterialna przedsięwzięć będących w opracowaniu i przewidzianych do realizacji w ramach PRO WK – P 2014 – 2020 2) Tabeli 16 – Wykaz przedsięwzięć drogowych do realizacji w latach 2014 – 2023 3) Rys. 16.	Realizacja drogi ekspresowej S5 węzeł Aleksandrowo – węzeł Pawłówek spowoduje, według obowiązującej ustawy o drogach publicznych, konieczność dokonania zmiany kategorii administracyjnej wnioskowanego odcinka drogi z drogi krajowej na wojewódzką. W przypadku innej zmiany, tzn. obniżenia kategorii administracyjnej do drogi powiatowej lub gminnej należy zwrócić uwagę, że byłoby to działanie niewłaściwe z uwagi na dalszą degradację drogi z powodu braku posiadania wystarczających środków finansowych na jej utrzymanie w budżecie powiatu lub gminy. Należy zatem uznać za wysoce prawdopodobne powstanie nowej drogi wojewódzkiej od S5 (węzeł Aleksandrowo) do S10 (węzeł Stryszek) przebiegającej między innymi przez miejscowości: Niwy i Osielsko oraz miasto Bydgoszcz. Biorąc pod uwagę przyjęte kryteria zawarte w projekcie Planu spójności, przedmiotowa droga spełnia wszelkie istotne kryteria wyszczególnione we wspomnianym projekcie, przewidziane dla dróg wojewódzkich. Wskazany odcinek drogi łączy bezpośrednio miasto wojewódzkie z siecią TEN-T i, podobnie jak to jest w przypadku drogi wojewódzkiej nr 254 czy 223, usprawni połączenie Bydgoszczy z miastami o randze co najmniej regionalnej (Gdańsk). Dodatkowo, poprzez planowaną drogę S-5, usprawnia połączenie miasta regionalnego (Grudziądz) z miastem wojewódzkim oraz z miastami subregionalnymi, jakimi są Świecie i Chełmno. Odcinek ten ułatwi również komunikację pomiędzy ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczymi. Analizując kryteria techniczne, odcinek ten, który po ukończeniu S5 będzie prawdopodobnie pozbawiony kategorii drogi krajowej, będzie najbardziej obciążonym odcinkiem drogi wojewódzkiej w Województwie Kujawsko – Pomorskim. Obecnie natężenie ruchu jest dwukrotnie wyższe niż na najbardziej obciążonej drodze wojewódzkiej numer 223.	Uwaga nieuwzględniona. GDDKiA deklaruje przekazanie odcinków dróg krajowych w stanie dobrym - wyremontowane.
dotyczy 46	IV.2.a.	Ranking dróg wojewódzkich (poza miastami na prawach powiatu) wskazanych do realizacji w ramach Grupy 1	Wnoszę o dołączenie do projektu dokumentu analizy obejmującej wszystkie drogi wojewódzkie w województwie kujawsko-pomorskim z przypisanymi do nich wartościami dla każdego przyjętego kryterium wraz z uzasadnieniem merytorycznym przyznanych punktów.	Z uwagi na brak przedstawienia w projekcie dokumentu szczegółowej analizy kryteriów dla wszystkich dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim nie jest możliwa rzetelna ocena projektu dokumentu w zakresie wskazanych inwestycji do realizacji w ramach grupy 1. W projekcie dokumentu zaprezentowano jedynie ostateczną listę inwestycji wskazanych do realizacji w grupie 1. Przyczynia się to do stwierdzenia, iż opracowanie nie jest transparentne i może budzić obawy o braku rzetelności i stronniczości w zakresie rekomendowanych inwestycji.	Uwaga nieuwzględniona. Lista rankingowa powstała zgodnie z wytycznymi do kryteriów MliR. Jednakże kolejnym elementem który był brany pod uwagę przy rankingu dróg wojewódzkich był stan techniczny drogi. Wynika to z tego, iż w poprzedniej perspektywie finansowej na lata 2007-2013 przebudowane odcinki dróg wojewódzkich są w stanie dobrym i nie ma konieczności pod względem stanu technicznego drogi ich ponownego remontu/przebudowy. Biorąc pod uwagę tylko kryteria MliR remontowane/przebudowywane byłyby ciągle te same odcinki dróg wojewódzkich.

dotyczy 47	IV.2.a.	Drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu – ustalenie listy projektów podstawowych i rezerwowych	Wzorem dróg wojewódzkich położonych poza granicami miast na prawach powiatu, wnoszę o ustalenie listy projektów podstawowych i rezerwowych przewidzianych do realizacji w miastach na prawach powiatu (działanie 5.1), oraz wprowadzenie zapisów, iż ewentualne oszczędności jakie pojawią się po rozstrzygnięciu przetargów, będą pozostawały w wyłącznej dyspozycji danego miasta na prawach powiatu dla realizacji inwestycji z listy rezerwowej.	W ramach rozbudowy i przebudowy dróg wojewódzkich na terenie Bydgoszczy planowane są dwie inwestycje: 1) Rozbudowa drogi wojewódzkiej – Trasy Uniwersyteckiej na odcinku Wojska Polskiego – Jana Pawła II. Przedsięwzięcie przewiduje budowę ~0,5km nowego odcinka drogi wojewódzkiej, będącej kontynuacją istniejącej Trasy Uniwersyteckiej, oraz rozbudowę dalszego odcinka sieci drogowej do ul. Magnuszewskiej o długości ~0,9km. Przedmiotowa rozbudowa przewiduje budowę węzła drogowego z wiaduktem drogowym nad droga krajową numer 5. 2) Przebudowę drogi wojewódzkiej numer 256 na 2 odcinkach: granica miasta Bydgoszczy – Orłąt Lwowskich o długości ~ 2,6km oraz Andersa – Fordońska (droga krajowa numer 80) o długości ~ 1,0km. Zadanie obejmuje swoim zakresem również przebudowę skrzyżowania drogi krajowej numer 80 z drogą wojewódzką 256 (Fordońska – Ametystowa – Bydgoska – Flotylli Wiślanej).	Uwaga nieuwzględniona. SZOOP przewiduje dla dróg wojewódzkich w miastach prezydenckich tryb konkursowy. Limit przyznanych środków finansowych będzie do wykorzystania przez Wnioskodawcę w przypadku spełnienia kryteriów formalnych - dostępu oraz kryteriów konkursowych.
dotyczy 48	IV.2.b. str. 70 oraz tab. 21.	Zastosowane kryterium ruchowe – liczba pociągów, kursujących obecnie na danym odcinku	Zmiana podejścia do kryterium ruchowego. Zamiast liczby pociągów, kryterium powinno być oparte na prognozowanym potoku pasażerskim (liczbie pasażerów). Korekcie ulegnie również tabela 21 – Kryteria wyboru przedsięwzięć kolejowych – kryterium ruchowe.	Przyjęte kryterium pozwala poddać ocenie jedynie inwestycje dotyczące modernizacji linii kolejowych, na których aktualnie organizowany jest kolejowy transport zbiorowy. Takie podejście uniemożliwia rozwój tego rodzaju transportu na obszarach dotychczas zaniebanych.	Uwaga nieuwzględniona. Nieprzyznanie punktów za kryterium ruchowe nie powoduje usunięcia projektu z dalszej oceny.
dotyczy 49	IV.2.b.	Ranking inwestycji kolejowych	Wnoszę o przedstawienie w projekcie dokumentu rankingu inwestycji kolejowych ustalonego w oparciu o przyjęte kryteria (z poprawką dotyczącą zmiany podejścia do kryterium ruchowego)	Z uwagi na brak przedstawienia w projekcie dokumentu szczegółowej analizy kryteriów dla przyjętych do realizacji inwestycji kolejowych nie jest możliwa rzetelna ocena projektu dokumentu. W projekcie dokumentu nie przedstawiono analizy kryteriów dla przyjętych inwestycji oraz dla inwestycji odrzuconych. Przyczynia się to do stwierdzenia, iż opracowanie nie jest transparentne i może budzić obawy o braku rzetelności i stronniczości w zakresie rekomendowanych inwestycji.	Uwaga nieuwzględniona. Nieprzyznanie punktów za kryterium ruchowe nie powoduje usunięcia projektu z dalszej oceny. Ranking inwestycji znajduje się w dokumencie
dotyczy 50	IV.2.b. Tabela 22.	Tabela 22 – Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK – P 2014 – 2020	Wnoszę o wpisanie modernizacji linii kolejowej numer 356 na odcinku Gołańcz – Kcynia – Szubin – Bydgoszcz Główna na listę przedsięwzięć kolejowych przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK-P 2014 – 2020, przedstawionych w tabeli 22.	Linii 356 jest bezpośrednio połączona z siecią TEN-T. Rewitalizacja linii poprawi dostępność województwa w kolejowym transporcie pasażerskim, wpłynie na rozwój miasta i obszaru powiązanego z nim funkcjonalnie, oraz miast regionalnych i subregionalnych. Dodatkowo zadanie to przyczyni się do ograniczenia transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego a przez to wzmocni się znaczenie niskoemisyjnego transportu ograniczając jednocześnie negatywny wpływ na środowisko naturalne. Nie bez znaczenia pozostają również doświadczenia związane z organizacją przewozów i rewitalizacją odcinka położonego na terenie Województwa Wielkopolskiego. Przewidywany (prognozowany na podstawie modelowania ruchu) potok pasażerki okazał się niższy od potoku zaobserwowanego po oddaniu linii do użytku. Przedsięwzięcie wspierane jest przez Rady Gmin, przez które przebiega linia. Pismo w tej sprawie kierowano już do Urzędu Marszałkowskiego.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
dotyczy 51	IV.2.b. Tabela 22.	Tabela 22 – Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK – P 2014 – 2020	Wnoszę o wpisanie modernizacji linii kolejowej numer 281 na odcinku Nakło – Kcynia, oraz linii 356 na odcinku Kcynia – Gołańcz na listę przedsięwzięć kolejowych przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK-P 2014 – 2020, przedstawionych w tabeli 22, jako alternatywy dla rewitalizacji linii kolejowej numer 356 przedstawionej w punkcie 7.		Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

dotyczy 52	IV.2.b. Tabela 22	Tabela 22 – Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK – P 2014 – 2020.	Wnoszę o wpisanie modernizacji linii kolejowej numer 209 na odcinku Bydgoszcz Wschód – Chełmża na listę przedsięwzięć kolejowych przewidzianych do realizacji w ramach RPO WK – P 2014 – 2020, przedstawionych w tabeli 22.	Linia numer 209 zapewni połączenie powiatu golubsko – dobrzyńskiego i toruńskiego z Bydgoszczą. W granicach administracyjnych Bydgoszczy znajdują się przystanki osobowe: Bydgoszcz Brdyujście, Bydgoszcz Akademia oraz stacja Bydgoszcz Fordon z ładownią i przystankiem osobowym. Przystankiem końcowym linii jest stacja Bydgoszcz Wschód. Od 2008 roku linia jest wykorzystywana do przewozów pasażerskich na trasie Bydgoszcz – Chełmża. Obecnie na linii kursują pociągi spółki Arriva RP. Do końca 2015 roku, w ramach realizacji zadania „Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w Bydgoszczy” zostanie przebudowana stacja Bydgoszcz Wschód wraz z jej integracją z linią tramwajową. Dodatkowo stacja zostanie wyposażona w windy ułatwiające zmianę środka transportu. Projekt powinien objąć modernizację linii kolejowej wraz z budową zintegrowanych węzłów transportowych umożliwiających przesiadkowość ze środków transportowych: samochód, rower, transport autobusowy na transport kolejowy. Realizacja zadania wywiera wpływ na poprawę dostępności kolejowej Województwa w transporcie pasażerskim, wspiera rozwój miast wojewódzkich i obszarów funkcjonalnie z nim powiązanych oraz miast regionalnych i subregionalnych. Dodatkowo inwestycja będzie miała wpływ na wzrost liczby podróży transportem zbiorowym na terenie miasta, wspieranie niskoemisyjnego transportu, ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne oraz zmniejszenie ruchu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego na terenie miasta.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 53	IV.2.c. – Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej	Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej	Wnoszę o przedstawienie rankingu punktów odprawy pasażerskiej w oparciu o przyjęte kryteria. Dodatkowo proszę o wyraźne wskazanie, że o rozbudowę strategicznych węzłów przesiadkowych mogą ubiegać się również miasta na prawach powiatu. Wnioskuje również o naniesienie na powstałą listę przedsięwzięć: rozbudowa poniższych stacji kolejowych o system parkingowy Park & Ride: a) Bydgoszcz Wschód b) Bydgoszcz Bielawy c) Bydgoszcz Główna	Przedstawienie listy węzłów przesiadkowych wraz z przypisanymi wagami pozwoli na rzetelną ocenę dokumentu w zakresie węzłów przesiadkowych. Jej brak może rodzić wątpliwości co do bezstronności i zasadności (szczególnie finansowej) wybranych inwestycji oraz ich przypadkowości.	Uwaga nieuwzględniona. "Plan spójności..." nie ogranicza kategorii samorządów mogących realizować projekty z zakresu kolejowych punktów odprawy pasażerskiej.
	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BIT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

78	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorzady z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		54	Rozdział III, Podrozdział IV.2a, str. 61-62, Tabela 15, str. 63, Tabela 16	W obydwu tabelach, w grupie 2 (PPP) wyłączono 3 zadania dotyczące budowy nowych dróg - obwodnic (Aleksandrów Kujawski i Radziejów w ciągu drogi wojewódzkiej DW 266 oraz Brześć Kujawski w ciągu dróg wojewódzkich DW 265 i DW 270), które zostały ujęte w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego”, a konkretnie w Opisie potrzeb i wymagań, w części dotyczącej pkt 2 pt. Potrzeby i wymagania w zakresie budowy nowych dróg, które miałyby być realizowane w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego (PPP).	1.Włączyć do Tab. 15 i 16, do grupy 2, zadanie związane z budową nowej drogi – obwodnicy Brześcia Kujawskiego w ciągu dróg wojewódzkich DW 265 i DW 270) w takim zakresie rzeczowym, w jakim jest ona elementem postępowania przetargowego pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego”. 2.Opracować fiszkę projektową do zadania związanego z budową obwodnicy Brześcia Kujawskiego i włączyć ją do Planu	Wyłączenie w grupie 2 zadania dotyczącego budowy obwodnicy Brześć Kujawskiego , które zostało ujęte w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego”, świadczy o braku konsekwencji wobec rozwiązania przyjętego w Planie dla pozostałych inwestycji drogowych przewidzianych do realizacji w ramach PPP, podzielonych na 3 grupy. Skoro w przypadku planowanych inwestycji związanych z przebudową dróg nie rezygnuje się całkowicie z partnerstwa publiczno- prywatnego to dlaczego rezygnuje się z tego instrumentu w przypadku planowanych i koniecznych inwestycji w zakresie budowy nowych dróg - obwodnic, które z natury rzeczy wymagają największych nakładów finansowych. Czyni się to w sytuacji, gdy postępowanie przetargowe pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego”, obejmujące przecież swoim zakresem rzeczowym budowę trzech obwodnic (Brześcia Kujawskiego, Aleksandrowa Kujawskiego i Radziejowa), nie zostało zakończone.	Uwaga nieuwzględniona. Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowej obwodnicy i włączy się do realizacji zadania oraz deklaruje udział finansowy w zadaniu pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.

79	poseł	55	Rozdział III, Podrozdział IV.2a, str. 64, Tabela 18		<p>Włączyć do tabeli 18 obwodnicę Brześcia Kujawskiego wg. następujących danych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Numer drogi: DW 270, DW 265, - Miejscowość: Brześć Kujawski***, - Długość [km]; 5,6***, - Charakter zadania: budowa, - Szacunkowy koszt zadania [mln zł]*: 100,00 <p>Pod tabelą dodać objaśnienie do wprowadzonego zadania „Brześć Kujawski” oznaczonego trzema gwiazdkami (***):</p> <p>*** obwodnica realizowana w ciągu dróg wojewódzkich DW 270 i DW 265 w przypadku nie przystąpienia GDDKiA do budowy obwodnicy w ciągu drogi krajowej DK 62 ze wsparciem finansowym Województwa, w zakresie rzeczowym określonym w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, a konkretnie w Opisie potrzeb i wymagań w zakresie budowy nowych dróg (str. 4) i ujętych w załączniku graficznym OPIW (mapka).</p>	<p>Propozycja jest konsekwencją uwag/propozycji opisanych w pkt 1 i 3 tj. włączenia, w tym przypadku obwodnicy Brześcia Kujawskiego, do zadań przewidywanych do realizacji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), wynikających z dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, a konkretnie z Opisu potrzeby wymagań, w zakresie budowy nowych dróg wymienionych na str. 4 i ujętych w załączniku graficznym OPIW (mapka).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowej obwodnicy i włączy się do realizacji zadania oraz deklaruje udział finansowy w zadaniu pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.</p>
		56	VII. Załączniki VII.1 Fiszki projektowe – przedsięwzięcia drogowe od strony 88		<p>pracowanie odrębnej fiszki projektowej dla zadania pn. „Budowa obwodnicy Brześcia Kujawskiego w ciągu dróg wojewódzkich nr DW 265 i DW 270”</p>	<p>Propozycja jest konsekwencją uwag/propozycji opisanych w pkt 1 i 3 tj. włączenia, w tym przypadku obwodnicy Brześcia Kujawskiego, do zadań przewidywanych do realizacji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), wynikających z dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, a konkretnie z Opisu potrzeb i wymagań, w zakresie budowy nowych dróg wymienionych na str. 4 i ujętych w załączniku graficznym OPIW (mapka). Opracowanie odrębnej fiszki projektowej dla tego zadania umożliwi dokonanie zmian w dokumentacji projektowej przebudowy dróg wojewódzkich DW 265 i DW 270 szczególnie w zakresie spójnego zaprojektowania zadań wraz z budową obwodnicy oraz wyłączenia tych odcinków które mogłyby zostać przejęte przez gminę Brześć Kujawski.</p> <p>Fiszka powinna być spójna w zakresie przebudowy DW 265 i DW 270 i budowy obwodnicy Brześcia Kujawskiego.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowej obwodnicy i włączy się do realizacji zadania oraz deklaruje udział finansowy w zadaniu pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.</p>

80	stowarzyszenie	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		dotyczy 1 2	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Proszę, aby w tabeli umieścić następujące zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356, Bydgoszcz- Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa kujawsko-pomorskiego z województwem wielkopolskim. Zadanie powinno mieć charakter priorytetowy.	O realizacji zadania wspomina się w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Dokument ten został przyjęty przez Komisję Europejską w grudniu 2014 r. W związku z powyższym brak postulowanego zapisu w kujawsko-pomorskim planie spójności komunikacji drogowej i kolejowej pozostaje w sprzeczności z zapisami RPO WKP. Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 przyczyni się do realizacji celów europejskiej polityki spójności, której zadaniem jest między innymi wzmacnianie więzi społecznych i gospodarczych pomiędzy regionami. W przypadku linii 356 możemy mówić o wzmocnieniu integracji wewnętrznej (w ramach województwa kujawsko- pomorskiego) oraz zewnętrznej (komunikacja z silnym gospodarczo województwem wielkopolskim). Warto przypomnieć, że poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, a inwestycja ta została ujęta w projekcie roboczym nazwanym BiT City II. Warto również odnotować sukcesywną rewitalizację tej linii, jaką na swoim obszarze przeprowadził samorząd województwa wielkopolskiego.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

81	radny		Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Uprzejmie proszę o dopisanie w tabeli 22 następującego zadania: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego. (Kcynia – Nakło – Więcbork – Sępólno Krajeńskie). Zadanie powinno mieć charakter priorytetowy.	Zadanie dotyczy zwiększenia spójności transportowej zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego i dotyczy poprawy jakości komunikacji wewnątrz regionu oraz komunikacji z województwami ościennymi. O konieczności rewitalizacji tej linii wielokrotnie wypowiadały się organizacje społeczne, a także samorządy z obszaru powiatu nakielskiego i sępoleńskiego. Przywrócenie ruchu kolejowego na linii nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co mogłoby pozytywnie wpłynąć na wskaźniki rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
		dotyczy 52	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Proszę o dopisanie do tabeli następującego zadania: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Chełmża.	O realizacji zadania wspomina się w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Dokument ten został przyjęty przez Komisję Europejską w grudniu 2014 r. W związku z powyższym brak postulowanego zapisu w kujawsko-pomorskim planie spójności komunikacji drogowej i kolejowej pozostaje w sprzeczności z zapisami RPO WKP. Rewitalizacja wskazanego odcinka przyczyni się do poprawy spójności komunikacyjnej wewnątrz województwa. Modernizacja linii umożliwi rozwój szybkiej kolei miejskiej w ramach Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego. Dzięki temu możliwe będzie zwiększenie znaczenia transportu szynowego, który ze względu na swój niskoemisyjny charakter stanowi obecnie jeden z priorytetów unijnej polityki spójności.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		dotyczy 15	IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Str. 68	Ocena inwestycji w obszarze dróg lokalnych przebiegać będzie dwuetapowo. W pierwszym etapie do oceny zastosowane będą kryteria formalne (spełnianie kryterium „tak”/ „nie”): - Nośność drogi objętej projektem 100kN/oś	Ocena inwestycji w obszarze dróg lokalnych przebiegać będzie dwuetapowo. W pierwszym etapie do oceny zastosowane będą kryteria formalne (spełnianie kryterium „tak”/ „nie”): - Nośność drogi objętej projektem 80 kN/oś	Tak sformułowane kryteria wyboru są zbyt wysokie w odniesieniu do dróg lokalnych i spowodują niezakwalifikowanie się projektów do dofinansowania. Zgodnie z zapisami art.41 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.) w brzmieniu: „Drogi wojewódzkie inne niż drogi określone na podstawie ust. 2 pkt 1, drogi powiatowe oraz drogi gminne stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t”, na drogach powiatowych i gminnych dopuszcza się ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 80kN/oś, więc nie ma obowiązku wykonywania drogi dla ruchu o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10kN/oś. Również zgodnie z zapisami Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych przyjętego Uchwałą nr 43/1519/15 Zarządu Województwa z dnia 21 października 2015 r. wskaźnik rezultatu bezpośredniego jakim jest nośność drogi został określony osobno dla dróg wojewódzkich , powiatowych i gminnych, w związku z tym kryterium formalne jakim jest nośność drogi również powinno zostać określone osobno dla każdej z kategorii dróg.	Uwaga uwzględniona. "... Nośność drogi objętej projektem do 100 kN/oś zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151."
		57	IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Str. 65	Określono wskaźnik rezultatu bezpośredniego tj. nośność dróg, jako 100kN/oś oraz tabela nr 20. Wskaźniki dla przedsięwzięć drogowych (drogi wojewódzkie i lokalne)	Określono wskaźnik rezultatu bezpośredniego tj. nośność dróg lokalnych, jako 80kN/oś. Taką samą zmianę w wartości wskaźnika należy wprowadzić w tabeli nr 20	Wskaźnik rezultatu projektu założony do osiągnięcia dla dróg pokrywa się z kryterium wyboru projektu i wynosi 100kN/ oś zarówno dla dróg wojewódzkich jak i lokalnych. Jednak zgodnie z zapisami art.41 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.) „ Drogi wojewódzkie inne niż drogi określone na podstawie ust. 2 pkt 1, drogi powiatowe oraz drogi gminne stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t”. W myśl przytoczonego zapisu wskaźnik rezultatu powinien zostać zróżnicowany w odniesieniu do dróg wojewódzkich i lokalnych. Dla dróg lokalnych powinien zostać określony na poziomie 80kN/ oś, natomiast dla dróg wojewódzkich może zostać na poziomie 100kN/oś Taki podział jest uzasadniony również zapisami Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych przyjętego Uchwałą nr 43/1519/15 Zarządu Województwa z dnia 21 października 2015 r., gdzie wskaźnik rezultatu bezpośredniego jakim jest nośność drogi został określony osobno dla dróg wojewódzkich , powiatowych i gminnych.	Uwaga uwzględniona. Poprawiono w tabeli nr 20 Nośność drogi zgodnie z rozporządzeniem dotyczy wyłącznie dróg lokalnych.

58	<p>IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Str. 68</p>	<p>W przypadku dróg lokalnych, ich finansowanie w ramach RPO WK-P 2014-2020 warunkowane jest zapisami Umowy Partnerstwa¹³. Na tej podstawie, inwestycje w drogi lokalne ze środków EFRR są możliwe jedynie wówczas, gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi (w ramach CT 7) – zgodnie z obowiązującymi definicjami:</p> <ul style="list-style-type: none"> • terminal towarowy¹⁴: oznacza obiekt z wyposażeniem służącym do przeładunku między co najmniej dwoma rodzajami transportu lub między dwoma różnymi systemami kolejowymi, oraz do tymczasowego składowania towarów, taki jak port, port śródlądowy, port lotniczy i terminal kolejowo-drogowy; • centra logistyczne¹⁵: wyspecjalizowana struktura gospodarcza grupująca na zwartym obszarze duży zbiór podmiotów specjalizujących się w organizacji i fizycznym przepływie mas towarowych. Ma charakter publiczny. Stanowi punkt styku popytu i podaży usług logistycznych i transportowych. Centrum logistyczne jest zlokalizowane na skrzyżowaniu ważnych (międzynarodowych) arterii transportowych i stanowi punktowy element infrastruktury logistycznej o wysokim stopniu złożoności technicznej i organizacyjnej. Wyposażone jest w takie elementy jak: intermodalny węzeł transportowy, nowoczesne powierzchnie magazynowe, platformy przeładunkowe, nowoczesne obiekty biurowe, posterunek celny, system zaopatrzenia 	<p>Włączenie północno-zachodniej części Powiatu Świeckiego do planowanego węzła w Zbrachlinie przy drodze ekspresowej S5 wchodzącej w skład korytarza TEN-T jest priorytetową inwestycją dla Powiatu Świeckiego, jeśli chodzi o stworzenie spójnej sieci drogowej infrastruktury na poziomie powiatu jak również stanowi dopełnienie sieci dróg krajowych i wojewódzkich.</p>	<p>Realizacja przedsięwzięcia zapewni dogodny komunikowanie drogi ekspresowej S5 i autostrady A1 z siecią dróg powiatowych a w szczególności zadanie spowoduje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - włączenie północno – zachodniej części Powiatu Świeckiego do planowanego węzła w Zbrachlinie, znajdującego się przy drodze ekspresowej S5, która wchodzi w skład korytarza TEN-T i dalej drogą S5 dojazd do Portu Lotniczego w Bydgoszczy; - od strony północno-wschodniej dzięki inwestycji przez drogę powiatową 1203C oraz drogę wojewódzką 238 usprawni się znacznie dojazd do Portu Lotniczego w Gdańsku oraz wielu terminali towarowych i centrów logistycznych w Trójmieście - od strony południowej nastąpi ułatwienie dojazdu do zakładów pracy leżących w sąsiedztwie drogi oraz do dużego ośrodka gospodarczego – Bydgoszczy; - poprawi się dojazd do terenów atrakcyjnych turystycznie położonych w gminach Świekatowo, Lniano i Osie 	<p>Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja może być realizowana zgodnie z kryteriami dla dróg lokalnych.</p>
----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------

82	jednostka samorządu terytorialnego		<p>środków transportu w paliwo i energię, punkt technicznej obsługi i napraw środków transportu, infrastrukturę informatyczną, bank, placówkę poczty, biura ubezpieczycieli, obiekty hotelowo-gastronomiczne i inne;</p> <ul style="list-style-type: none"> platformy logistyczne 16: oznacza obszar bezpośrednio połączony z infrastrukturą transportową transeuropejskiej sieci transportowej, w tym z co najmniej jednym terminalem towarowym, i który umożliwia prowadzenie działań logistycznych. 			
59		<p>II Diagnoza II.3. Transport drogowy Rys. 12 Stan nawierzchni dróg wojewódzkich – styczeń 2015r Strona 28</p>	<p>Mapa drogowa - Stan nawierzchni dróg wojewódzkich – styczeń 2015r</p>	<p>Jako priorytetowe należy potraktować inwestycje polegające na przebudowie całych odcinków dróg wojewódzkich nr 240 Chojnice-Świecie oraz 239 Błędzim – Lniano – Drzycim – Świecie oraz 238 Osie – Warlubie (Droga Nr 214). Ostatnia z nich stanowi ważne połączenie z węzłem autostradowym „Warlubie. Należy zwrócić uwagę, że w powiecie świeckim znajduje się odcinek drogi wojewódzkiej 272 Laskowice - Lipienki - Jeżewo - Grupa - Dolna Grupa, który na kilkukilometrowym odcinku posiada nawierzchnię tłuczniową. W związku z planowaną budową wojskowego centrum logistycznego w Grupie o znaczeniu europejskim należy przewidzieć utworzenie właściwego połączenia komunikacyjnego.</p>	<p>Stan nawierzchni wszystkich dróg wojewódzkich przebiegających przez Powiat Świecki został oceniony jako zły i niezadawalający, czyli mieszczących się w najniższej skali, co jest zgodne ze stanem faktycznym. Tylko nieliczne odcinki oceniono jako zadawalające i dobre. Dotyczy to głównie dróg o następujących numerach : 214, 238,239 i 240. Z taką oceną można się zgodzić tylko w wypadku drogi nr 239 na odcinku Gródek – Krąplewice oraz na odcinku (ul. Wojska Polskiego – ul. Laskowicka). Ocena pozostałych odcinków drogi jest zwykłą nadinterpretacją. Odcinkiem sprawiającym kierowcom szczególne trudności na tej drodze to połączenie od miejscowości Krąplewice w kierunku do Świecia, miejscem szczególnym jest odcinek Krąplewice – Laskowice, gdzie drzewa z jednej strony krawędzi drogi poczyniły liczne wyboje, natomiast druga krawędź drogi zaniża się i robi swego rodzaju rynnę, co sprawia ogromne zagrożenie i niebezpieczeństwo dla kierujących pojazdami. Podobnym przykładem niewłaściwej interpretacji stanu nawierzchni może być droga nr 238, która po zimie 2013 roku nie nadawała się do eksploatacji, remonty bieżące poprawiły co prawda jej stan, ale w dalszym ciągu na tej drodze występują odcinki, które nie powinny być zinterpretowane jako zadawalający stan nawierzchni tej drogi.</p> <p>Podobna sytuacja ma miejsce z drogami nr 214 i 240. Drogi te są szczególnie, bo z prowadzonych badań natężenia ruchu przez Wojewódzki Zarząd Dróg wynika, że drogi te pod względem tego parametru mogły by być zaliczone do dróg krajowych. Na drodze nr 214 nie było prowadzonych żadnych inwestycji od czasu powstania województw samorządowych, czyli od roku 1999.</p> <p>Nie lepiej przedstawia się sytuacja na drodze nr 240, która jest niewątpliwie drogą strategiczną dla całego regionu. Nie zrozumiała jest zatem interpretacja stanu nawierzchni tej drogi jako zadawalający i dobry, gdzie miejscami występują liczne koleiny, stany spękania struktury, dziury w nawierzchni. Na tej właśnie drodze dochodzi do częstych wypadków, nie jednokrotnie ze skutkiem śmiertelnym.</p>	<p>Uwaga uwzględniona dla drogi 240. Droga realizowana w Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w zakresie zgodnym z posiadaną dokumentacją techniczną. Dla pozostałych dróg uwaga nieuwzględniona - Kryteria MIIIR umieściły inwestycje w III grupie.</p>

<p>dotyczy 18</p>	<p>II Diagnoza II.4. Transport Kolejowy Tab. 10 Stan techniczny sieci kolejowej województwa Str. 30</p>	<p>Linia 131 Chorzów Batory – Tczew Inowrocław – granica woj. Pomorskiego ruch pasażerski całoroczny, rodzaj przewozów pasażerskich osobowe, dalekobieżne stan techniczny dobry</p>	<p>W planie spójności powinny znaleźć się inwestycje polegające na budowie bezkolizyjnych skrzyżowań linii kolejowej 131 Chorzów Batory – Tczew w miejscowości Laskowice (DW 239 Błądzim – Lniano – Drzycim – Świecie) oraz w m. Pruszcz (DP 1266C – droga nr 56-Serock-Łowin-Zbrachlin). Ciągły wzrost natężenia ruchu pojazdów jak również wzrost prędkości pociągów na wskazanych przecięciach dróg kołowych z kolejowymi powoduje, że przebudowa przedmiotowych skrzyżowań jest konieczna i nieunikniona.</p>	<p>Kolejnym dużym problemem dla kierowców na drodze 239 jest przejazd kolejowy w miejscowości Laskowice, który jest miejscem licznych kolejek aut czekających na otwarcie semaforów, czego nie uwzględnia przedstawiona diagnoza. Podobnie sytuacja wygląda w miejscowości Pruszcz.</p>	<p>uwaga nieuwzględniona Linia kolejowa nr 131 należy do sieci TEN-T i jej przebudowa dotyczy inwestycji na szczeblu krajowym</p>
<p>60</p>	<p>II Diagnoza II.4. Transport Kolejowy Tab. 10 Stan techniczny sieci kolejowej województwa Str. 30</p> <p>IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe Tab. Nr 22. Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK-P 2014-2020 Str. 73</p>	<p>Linia 208 Działowo – Chojnice; odcinek w gr. Województwa Brodnica – granica woj. Pomorskiego; ruch pasażerski całoroczny; rodzaje przewozów pasażerskich – osobowe; stan techniczny dobry; Linia 215 Laskowice Pomorskie – Bąk; odcinek w gr. Województwa Laskowice Pomorskie – gr. woj. pom; ruch pasażerski całoroczny; rodzaj przewozów pasażerskich osobowe; stan techniczny dostateczny Drugim priorytetowym zadaniem powinna być rewitalizacja linii nr 208 Działowo – Chojnice, podzielona na dwa etapy: Jabłonowo – Grudziądz oraz Grudziądz – Laskowice Pomorskie.</p>	<p>W związku z oceną dostateczną stanu technicznego linii nr 215 powinna ona również znaleźć się w planie remontowym przewidzianym w niniejszym dokumencie.</p>	<p>Stan techniczny linii kolejowych w powiecie świeckim został zdiagnozowany jako dobry i dostateczny. Ocenę dostateczną otrzymała linia kolejowa nr 215. Natomiast realizacja planu – linie kolejowe - z terenu Powiatu Świeckiego znalazła się linia kolejowa nr 208 przewidziana do remontu na odcinku Laskowice Pomorskie – Grudziądz (co ciekawe, odcinek ten w diagnozie został oceniony jako dobry, czyli najwyższy w skali).</p>	<p>uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)</p>

83	jednostka samorządu terytorialnego	61	Strona 63 – 64	<p>W grupie 3 zadań przewidzianych do realizacji finansowanych ze źródeł (m.in. obligacje), środki własne, kujawsko – pomorski fundusz pożyczkowo leasingowo – kapitałowy oraz w grupie zadań planowanych do realizacji we współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad brak zapisów o budowie węzła autostradowego na skrzyżowaniu autostrady A 1 z drogą wojewódzką nr 551 w miejscowości Dźwierzno</p>	<p>Wprowadzenie zadania budowy węzła autostradowego na autostradzie A 1 w ciągu drogi wojewódzkiej nr 551 Strzyżawa – Unisław – Wąbrzeźno w miejscowości Dźwierzno</p>	<p>Brak węzła autostradowego w ciągu autostrady A 1 w miejscowości Dźwierzno jest dużym utrudnieniem w zapewnieniu spójności komunikacyjnej w województwie kujawsko – pomorskim.</p> <p>Byłby to pierwszy zjazd na terytorium Bydgosko – Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego od strony północnej, dobrze skomunikowany poprzez istniejącą sieć dróg wojewódzkich z sąsiednimi miastami, których mieszkańcy obecnie mają utrudniony dostęp do autostrady. Realizacja inwestycji stała by się podstawowym elementem otwarcia tej części województwa na międzynarodowy układ komunikacyjny w sieci TEN-T, korytarz VI.</p> <p>Dotychczas powstały koncepcje rozwiązań budowy węzła – m.in. głównego projektanta autostrady A 1 inż. Z. Ryża.</p> <p>W piśmie RR.7630.1.2014 z dnia 12.08.2014 r. Marszałek Województwa Kujawsko – Pomorskiego potwierdza, że „Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego jest niezmiernie zainteresowany powstaniem w rejonie Dźwierzna nowego węzła autostradowego”.</p> <p>Budowa węzła autostradowego w miejscowości Dźwierzno jest ujęta jako jedno z zadań w Strategii rozwoju Województwa Kujawsko – Pomorskiego - Planie modernizacji 2020 + w celach strategicznych: Dostępność i spójność.</p> <p>W sąsiedztwie planowanego węzła położony jest duży areal ok. 500 ha gruntów Skarbu Państwa w administrowaniu Agencji Nieruchomości Rolnych, przeznaczone w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Gminy Chełmża jako tereny Ag – aktywność gospodarcza. Obszar ten znajduje się w bazie gruntów inwestycyjnych PAIZ a we wspomnianym powyżej piśmie Marszałka jest określony jako „predysponowany do utworzenia strefy inwestycyjnej”.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Realizacja przedmiotowej inwestycji przy współpracy z GDDKiA.</p>
84	jednostka samorządu terytorialnego	62	Rozdział II.6 (s.36-38)	<p>(...) należy podjąć działania związane z budową odpowiedniej infrastruktury pasażerskiej na stacjach i przystankach, rezygnując z wykorzystywania istniejących budynków</p>	<p>(...) należy podjąć działania związane z budową odpowiedniej infrastruktury pasażerskiej na stacjach i przystankach, rezygnując z wykorzystywania istniejących budynków – co powinno nastąpić z uwzględnieniem zapisów zawartych w Analizie stanu dworców i przystanków kolejowych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.</p>	<p>Analiza stanu dworców i przystanków kolejowych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.</p>	<p>uwaga uwzględniona</p>
		dotyczy 37	<p>Rozdział IV.2.b (str. 71,73) Tab.22. lp. 3 oraz Rozdział VII.2. (str.117)</p>	<p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 Działdowo-Chojnice na odcinku Jabłonowo Pomorskie - Grudziądz</p>	<p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 Działdowo-Chojnice na odcinku Jabłonowo Pomorskie – Grudziądz oraz Jabłonowo Pomorskie - Brodnica</p>	<p>W ramach RPO WK-P 2014-2020 oraz Kontraktu Terytorialnego i Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+ założono również przebudowę linii kolejowej nr 208 na odcinku Jabłonowo Pomorskie – Brodnica dla zapewnienia dostępności Brodnicy w transporcie międzyregionalnym za pośrednictwem węzła w Jabłonowie Pomorskim.</p>	<p>uwaga uwzględniona</p>
			<p>Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73</p>	<p>Tab.22</p>	<p>Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego</p>	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji.</p> <p>Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BIT City II.</p> <p>Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>

dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
63	II. DIAGNOZA II.1. Społeczno-gospodarcze tło funkcjonowania transportu w województwie strona 19	Tab.8	Dopisać podsumowanie liczby osób w jednostkach administracyjnych o liczbie powyżej 200 osób zatrudnionych w Bydgoszczy (18077) i Toruniu (7434).	Pokazanie realnej liczby osób zatrudnionych w obu stolicach województwa powinno być pomocne w projektowaniu komunikacji odzwierciedlającej to zapotrzebowanie w dojazdach do pracy do obu stolic. Zapotrzebowanie nie jest symetryczne. Projektowanie symetrycznego układu nie odzwierciedla potrzeb. Dane wyraźnie pokazują, że wzmocnienia potrzebuje transport zbiorowy dowożący ludzi do pracy do Bydgoszczy. Inwestycje powinny być także w większym stopniu skoncentrowane na poprawie jakości obsługi tego największego w regionie potoku regularnych dojazdów do pracy do Bydgoszczy. Dotyczy to inwestycji w rewitalizację linii 356, infrastruktury przystanków, stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych na terenach gdzie te największe potoki są generowane, a także inwestycji w system jednorodny system biletowy, przyjazny dla pasażera oraz inwestycji w dogęszenie siatki połączeń kolejowych do obsługi głównych potoków pasażerów. Byłoby to zgodne z zapisem tego dokumentu na str 70: „Priorytetem winny być te inwestycje, gdzie są duże potoki podróży, co ma odzwierciedlenie w ilości połączeń pasażerskich. Realizacja takich inwestycji poprawi dostępność transportową znacznej ilości osób, aniżeli w przypadku tras, które mają uboższą ofertę przewozową.”	uwaga nieuwzględniona brak możliwości pokazania tego zagadnienia na podstawie danych GUS (brak danych statystycznych).
64	II.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Dokument nie precyzuje problemu braku integracji taryfowej przewozów kolejowych i miejskich dla większości podróży podmiejskich i miejskich w regionie.	W regionie należy wprowadzić jednolity bilet wojewódzki umożliwiający pokonywanie całej trasy od drzwi do drzwi wszystkimi dostępnymi środkami transportu: koleją, autobusem podmiejskim, autobusem miejskim, tramwajem.	Pełna swoboda pasażerów podczas przemieszczania się transportem zbiorowym wymaga od organizatorów przewozów pasażerskich wzięcia odpowiedzialności za rozliczenia wpływów z połączonego biletu. Takie zapisy dotyczące biletu wojewódzkiego powinny znaleźć się w większości działów tego planu, włącznie z konkretnym opisem inwestycji polegającej na zbudowaniu i wdrożeniu systemu biletu wojewódzkiego. Takich zapisów zupełnie brak. Bez tego systemu transport będzie nadal całkowicie niespójny i niewygodny dla pasażerów zmuszonych do ciągłego kupowania biletów.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
65	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Dokument nie precyzuje problemu braku integracji taryfowej przewozów kolejowych na terenie miast wojewódzkich	Pociągi Regio przejeżdżające przez teren miast wojewódzkich należy udostępnić mieszkańcom tych miast w formie pospiesznych linii miejskich dostępnych za niewielką dopłatą do miejskiego biletu okresowego (zintegrowanego).	Taka forma wykorzystania kolei na terenach miast poprawi rentowność linii, a mieszkańcom zapewni możliwość szybkiego przemieszczenia się w niektórych relacjach na terenie Bydgoszczy i Torunia.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

66	II.7. Polityka transportowa województwa Polityka taborowa. Str. 43	" W przypadku obsługi połączeń zelektryfikowanych, obsługa tras odbywa się przy udziale taboru będącego własnością operatora kolejowego. Ewentualne zakupy nowych jednostek taborowych w najbliższych latach będą przedmiotem analiz przy uwzględnieniu potrzeb przewozowych i planowanej pracy eksploatacyjnej."	Należy ten zapis sprecyzować i otwarcie napisać, że stan większości taboru eksploatowanego przez operatorów jest niedostateczny do komfortowej obsługi pasażerów.	Niski wskaźnik wykorzystania przewozów kolejowych w regionie kujawsko-pomorskim jest konsekwencją między innymi niskiej jakości taboru na większości tras zelektryfikowanych.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. Standardy taboru kolejowego mogą stanowić jeden z wymogów stawianych wobec operatora kolejowego. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
67	II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe Str. 34	Wybór powyższych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz zakwalifikowanie ich do odpowiednich klas przeprowadzono na podstawie ich lokalizacji w sieci transportowej oraz atrakcyjności transportowej. Atrakcyjność transportową poszczególnych węzłów wyznaczono poprzez obliczenia symulacyjne za pomocą modelu transportowego województwa. Za miarę atrakcyjności transportowej przyjęto liczbę pasażerów korzystających z danego węzła w ciągu doby przeciętnego dnia roboczego (rozpoczynających podróż, kończących podróż, bądź przesiadających się w trakcie podróży).	Zmodyfikować należy nie tylko zapis w planie, ale również algorytm wyznaczania lokalizacji węzłów przesiadkowych.	Taki algorytm wyznaczania potencjału węzłów przesiadkowych nie jest w stanie poprawnie zadziałać w przypadku obiektów w sieci transportowej, w których stan infrastruktury uniemożliwia obecnie przesiadki lub mocno je utrudnia. W tych miejscach potok pasażerów zastąpił potok samochodów. W taki sposób pominięto np całkowicie węzeł przesiadkowy, który powinien powstać w zachodniej części miasta, np w sąsiedztwie przystanku kolejowego Osowa Góra. Brakuje także wskazania jakiegokolwiek węzła przesiadkowego w Fordonie. Moja propozycja to stacja kolejowa Bydgoszcz Fordon lub okolice obiektu sieci IKEA, w których istnieje możliwość spięcia linii kolejowej z komunikacją miejską Fordonu. Analiza powinna uwzględniać miejsca potencjalnie atrakcyjne do przesiadek, a nie tylko te wykazujące obecnie duży ruch przesiadkowy.	uwaga nieuwzględniona Wykaz zintegrowanych węzłów przesiadkowych i ich klasyfikacja zostały określone na podstawie "Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
68	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (podstawowe)	Dodać podstawowy węzeł przesiadkowy w zachodniej części Bydgoszczy w obrębie przystanku kolejowego Osowa Góra (A,K,S,R)	Węzeł przesiadkowy na Osowej Górze będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku miasta z transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Osowej Góry. Utworzenie węzła w tym miejscu będzie uzupełniało się z zaplanowanym wzrostem ilości połączeń kolejowych pomiędzy Nakłem a Bydgoszczą. Gmina Sicienko, której mieszkańcy mogliby korzystać z tego węzła (oprócz oczywiście mieszkańców Osowej Góry) jest wymieniana wysoko na liście gmin z dużą ilością pracujących w Bydgoszczy (804 osoby).	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

69	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (podstawowe)	Dodać podstawowy węzeł przesiadkowy na terenie Fordonu (Bydgoszcz Fordon lub Bydgoszcz Brdyjście) (A,K,S,R)	Węzeł przesiadkowy w Fordonie będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku miasta z transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Fordonu, Węzeł będzie także zachęcał mieszkańców regionu do korzystania z połączeń kolejowych dzięki ułatwieniom przesiadek na fordońskie linie autobusowe.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
70	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (uzupełniające)	Uzupełniający węzeł przesiadkowy w Ostromecku (A,S,R) zastąpić przez dwa węzły uzupełniające w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unistawiu, oba kategorii (A,K,S,R)	Lokalizacja węzłów w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unistawiu spowoduje, że znacznie więcej osób będzie mogło z nich skorzystać, a także umożliwi koordynację przesiadek na pociągi. Lokalizacja na terenie węzłów parkingów P&R zachęci kierowców do pozostawiania tam samochodów prywatnych i kontynuowania podróży do Bydgoszczy transportem zbiorowym. Węzeł w Dąbrowie Chełmińskiej w raz z nowym przystankiem kolejowym należy zbudować możliwie blisko zabudowań, aby zwiększyć jego atrakcyjność dla mieszkańców Dąbrowy Chełmińskiej. Obecna lokalizacja powoduje, że dostęp do kolei jest w Dąbrowie Chełmińskiej utrudniony, co powoduje niższą rentowności i wzrost koniecznych dopłat do komunikacji kolejowej ze strony samorządu regionu.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
71	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (uzupełniające)	Dodać uzupełniający węzeł przesiadkowy na terenie stacji Inowrocław Rąbinek (A,K,S,R)	Temu zadaniu powinno towarzyszyć przedłużenie kursów relacji Bydgoszcz – Inowrocław oraz Toruń Inowrocław do zrewitalizowane stacji Inowrocław Rąbinek. Węzeł przesiadkowy na Rąbinie będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku Bydgoszczy i Torunia przy użyciu transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Rąbina, Węzeł będzie także zachęcał mieszkańców regionu do korzystania z połączeń kolejowych dzięki ułatwieniom przesiadek na kolej pasażerom podmiejskich linii autobusowych jadących do Inowrocławia z południowej części powiatu Inowrocławskiego i Radziejowskiego. Rąbin, to duże osiedle o zabudowie wielorodzinnej bardzo niekorzystnie położone w stosunku do dworca kolejowego w Inowrocławiu. Stacja Inowrocław Rąbinek poprawi dostęp do oferty kolejowej dla wielu tysięcy mieszkańców Rąbina.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
72	II.7. Polityka transportowa województwa, str 40.	„Szczegółowy wykaz linii komunikacyjnych wraz z ich przebiegiem został określony w ww. Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego.”	Szczegółowy wykaz linii należy określić ponownie w celu wyeliminowania zjawiska konkurowania autobusów i pociągów w wojewódzkich korytarzach transportowych ,które występuje niestety w Planie przytoczonym w uzasadnieniu.	Powyższy zapis nie jest zgodny z zapisem w niniejszym planie na str. 39: „W relacjach, gdzie nie ma możliwości wykorzystania transportu kolejowego, zakłada się wykorzystanie transportu autobusowego.” Przywoływany w dokumencie Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” zakłada bowiem realizację wojewódzkich przewozów autobusowych również w relacjach gdzie istnieją linie kolejowe (przykładowo Nakło – Bydgoszcz, czy Inowrocław – Bydgoszcz). Zatem zamiast przywoływania zapisów powyższego Planu należy ponownie określić mapę wojewódzkich przewozów kolejowych oraz autobusowych i wyeliminować z nich zjawisko konkurowania autobusów i pociągów w wojewódzkich korytarzach transportowych.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

73	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Brak zapisu	Do taryfy wprowadzić należy korzystniejsze stawki za przewóz rowerów zarówno w ofercie biletów jednorazowych jak i okresowych. Cena za przewóz roweru nie powinna przekraczać 10% ceny biletu dla osoby posługującej się tym rowerem (zarówno ulgowego jak normalnego)	Na obszarach pozbawionych regularnej komunikacji zbiorowej możliwość dojazdu do stacji kolejowej rowerem, zabrania go ze sobą i kontynuowanie podróży w miejscowości docelowej zachęci większą ilość mieszkańców do wykorzystania kolei jako wygodnego środka transportu i powiększy obszar bezpośredniego oddziaływania każdej ze stacji kolejowych w regionie.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
74	Tab.17. Planowane przedsięwzięcia do realizacji we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, str 64.	Budowa układu komunikacyjnego północno-wschodniej części bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego – połączenie drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15 węzeł Turzno na autostradzie A1	Wykreślić to zadanie z dokumentu	Mieszkańcy Bydgoszczy i zachodniej części regionu będą realizowali dostęp do autostrady A1 poprzez węzły w Czerniewicach oraz Nowych Marzach, natomiast populacja gminy Żławieś Wielka nie jest tak duża, żeby uzasadniała wydawanie na ten cel 333 milionów złotych. Zamiast tego zadania proponuję wspólnie z GDDKiA realizację rozbudowy DK25 na odcinku Stryzek –Bydgoszcz wraz z węzłem w Brzozie na skrzyżowaniu DK25 z DW254. Wspomniany odcinek jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków sieci, a na skrzyżowaniu z DW254 często tworzą się korki. Sytuację utrudnia dodatkowo przejazd kolejowy w rejonie tego skrzyżowania. Realizacja wspomnianego węzła powinna umożliwić bezkolizyjny przejazd w dwóch najbardziej obciążonych relacjach: w ciągu DK25 oraz w ciągu DW254 – DK25.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa budowa układu komunikacyjnego jest niezbędna dla prawidłowej spójności komunikacji drogowej województwa.
75	IV.2.c. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej, str. 75	Brak zapisu	Należy definiować standard wyposażenia punktu odprawy pasażerskiej kategorii 1 w urządzenia do automatycznej sprzedaży biletów	Trudności z zakupem biletów kształtują niekorzystny wizerunek kolei.	uwaga nieuwzględniona Decyzja o kanałach dystrybucji biletów należy do operatora kolejowego. Organizator transportu lub właściciel dworca nie ma uprawnień do narzucenia form sprzedaży biletów.
76	VII.3. Fiszka projektowa – tabor autobusowy str 127	Nazwa przedsięwzięcia - Zakup autobusów do realizacji publicznego transportu zbiorowego	Wniosuję o całkowite usunięcie tego zadania z dokumentu.	Realizacja zadania jest niezgodna z zapisem polityki transportowej województwa, która mówi o preferencji dla transportu kolejowego (II.7. Polityka transportowa województwa str 38 „dostępności Bydgoszczy i Torunia z uwzględnieniem preferencji dla transportu kolejowego w relacjach, gdzie istnieje techniczna możliwość rozwoju połączeń, poprzez zwiększenie ich liczby na liniach istniejących oraz zwiększenie przepustowości linii poprzez likwidację „wąskich gardeł”.” Dotowanie zakupu taboru autobusowego stanowi zagrożenie dla i tak już niskiej rentowności przewozów kolejowych. Plan Transportowy, przywoływany w dokumencie dopuszcza bowiem realizację wojewódzkich przewozów autobusowych w korytarzach obsługiwanych również przez kolej, przykładowo Nakło – Bydgoszcz czy Inowrocław – Bydgoszcz.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

77	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Brak zapisu (nowa propozycja)	<p>W polityce transportowej województwa proponuję zawrzeć zapisy wprowadzające integrację dworców PKP i PKS w miastach gdzie są one od siebie oddalone. Proponuję takie dworce, np na terenie Inowrocławia, łączyć ze sobą specjalnymi liniami autobusowymi, kursującymi wahadłowo co kilka minut, które będą bezpłatne dla pasażera posiadającego ważny bilet na pociąg lub autobus podmiejski. Takie przewozy miałyby być realizowane w ramach przewozów wojewódzkich i być opłacane przez organizatora przewozów wojewódzkich.</p>	<p>W Inowrocławiu dworce PKS i PKP dzieli odległość około 1000 metrów. Nawet dla zdrowej i sprawnej osoby jest to ok 10-12 minut marszu. Dla osób mających trudności z poruszaniem jest to bariera bardzo utrudniająca przesiadki. Często warunki atmosferyczne powodują dodatkowo dyskomfort przesiadek pomiędzy autobusami podmiejskimi a pociągami. Brak integracji zniechęca do korzystania z transportu zbiorowego. Linia jeżdżąca pomiędzy dworcami w Inowrocławiu to nie jest wielki koszt. Obsługiwać ją mógłby jeden pojazd w takcie co 10 minut z każdego z dworców w okresie szczytów komunikacyjnych. Po okresie szczytów komunikacyjnych częstotliwość jej kursowania powinna być dostosowana do rozkładu jazdy pociągów. Dzienny koszt funkcjonowania takiej specjalnej linii integrującej dworce to zaledwie kilkaset złotych dziennie, a zdecydowanie poprawi jakość przesiadek. Zniweluje także mankament, jakim jest niekorzystne położenie dworca kolejowego w Inowrocławiu. W sytuacji, w której połączenia kolejowe mają mieć realny priorytet, taka integracja jest niezbędna.</p>	<p>uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)</p>
78	II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe, strona 32	<p>"Integrację należy osiągnąć poprzez stworzenie podróży możliwości przesiadania się pomiędzy określonymi liniami komunikacyjnymi oraz przesiadania się z samochodu osobowego do danego środka publicznego transportu zbiorowego."</p>	<p>Dodać zapis: "Integrację należy poprawić również poprzez taką koordynację rozkładów jazdy pociągów i autobusów, która zminimalizuje czas przesiadek pomiędzy środkami transportu."</p>	<p>Dokument odnosi się do jakości infrastruktury węzłów przesiadkowych, jednak pomija kwestie związane z koordynacją rozkładów jazdy, co jest bardzo istotnym czynnikiem podnoszącym jakość systemu transportu zbiorowego w odbiorze pasażera. Obecnie koordynacja rozkładów jazdy pociągów regionalnych jest bardzo słaba, nawet na największej stacji w regionie, Bydgoszczy Głównej. Odniesić można wrażenie, że rozkładem jazdy pociągów rządzi przypadek, a nie zarządza nimi instytucja stawiająca sobie za cel poprawę jakości całego systemu transportu regionalnego.</p>	<p>Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.</p>
79	II.7. Polityka transportowa województwa, strona 38	brak zapisu	<p>Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w regionalnym systemie transportowym planuje się uzyskać poprzez wydłużenie kursów pociągów z Inowrocławia i Nakła do stacji Bydgoszcz Fordon po przywróceniu możliwości zawracania na tej stacji pociągów.</p>	<p>Plan Spójności w rozdziale Polityka transportowa województwa powinien wskazywać możliwości wynikające z przedłużania oraz łączenia relacji dojazdowych do Bydgoszczy w kursach kolejowych z Nakłą, Inowrocławia czy Unistawia. Wnioskuje o przedłużenie kursów z Nakła oraz Inowrocławia do stacji Bydgoszcz Fordon (wraz z przywróceniem technicznych możliwości zawracania składów na stacji Bydgoszcz Fordon w ramach wnioskowanego projektu: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.) Pozwoli to na znacznie szybsze dotarcie pasażerom z Nakła i Inowrocławia do stacji Bydgoszcz Wschód, na której stworzono możliwość przesiadek na tramwaj do północnej części Fordonu. Wnioskuje o przedłużenie kursów z Unistawia do Osowej Góry. W ramach wnioskowanej budowy węzła przesiadkowego na Osowej Górze z parkingiem P&R, należy stworzyć możliwość zawracania tam pociągów. Przedłużenie wspomnianych relacji stworzy pasażerom korzystającym z tych przewozów kolejowych większą ilość możliwych przesiadek na komunikację miejską i skróci czas podróży do celu transportem zbiorowym. Przyczyni się to do zwiększenia zainteresowania transportem kolejowym, który w założeniach ma stanowić podstawę systemu transportowego regionu. Alternatywnie wobec koncepcji przedłużenia kursów z Nakła do Fordonu można rozważyć połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Bydgoszcz Główna - Nakło nad Notecią. Połączenie tych relacji podniesie atrakcyjność oferty dla pasażerów ułatwiając dostęp mieszkańcom Powiatu Nakielskiego do Torunia oraz do wschodniej części Bydgoszczy (zwłaszcza Fordonu).</p>	<p>Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.</p>

		80	II.7. Polityka transportowa województwa, strona 38	brak zapisu	<p>“Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w regionalnym systemie transportowym planuje się uzyskać także poprzez połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Nakło nad Notecią - Bydgoszcz Główna.</p>	<p>Propozycja w tym punkcie jest alternatywna w stosunku do propozycji zawartej w punkcie 20. Alternatywnie wobec koncepcji przedłużenia kursów z Nakła do Fordonu można rozważyć połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Bydgoszcz Główna - Nakło nad Notecią. Połączenie tych relacji podniesie atrakcyjność oferty dla pasażerów ułatwiając dostęp mieszkańcom Powiatu Nakielskiego do Torunia oraz do wschodniej części Bydgoszczy (zwłaszcza Fordonu). W przypadku braku woli realizacji tego postulatu należy bezwzględnie zadbać o koordynację rozkładów jazdy w tych relacjach w celu umożliwienia sprawnej przesiadki na stacji Bydgoszcz Główna.</p>	uwaga uwzględniona
86	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	<p>Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego</p>	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji.</p> <p>Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II.</p> <p>Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	<p>Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)</p>	<p>Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	<p>Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.</p>	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione.</p> <p>Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.</p>	<p>uwaga nieuwzględniona</p> <p>Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)</p>
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	<p>Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego</p>	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji.</p> <p>Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II.</p> <p>Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>

87	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
88	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

89	stowarzyszenie	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Przywrócenie drożności linii 241 na moście na rzece Sępolence w okolicach miejscowości Motyl.	Linia 241 jest obecnie wyłączona z użytku przez Polskie Linie Kolejowe. Niemniej stan techniczny linii jest wystarczający do przewozów lokalnych o przewidywalnym nasileniu. Linia jest wpisana w całości do ewidencji zabytków. Na początku tego roku pojawił się ubytek 80 metrów torów na moście na rzece Sępolence w okolicach miejscowości Motyl. Uważamy że jest to ważne z uwagi na możliwość przewozu koleją towarów ponadgabarytowych do Koronowa. Drugi powód to powstający koło Koronowa Park Przemysłowy i możliwość wykonania bocznicy. Trzeci to Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 zapisano na stronie 33 "rozpoczęcie prac studialnych na rzecz budowy linii Maksymilianowo – Koronowo (powrót do idei szybkiego połączenia kolejowego Bydgoszczy z Koronowem i Tucholą). W przypadku gdy linia będzie niedrożna a przez to nieużywana będzie w dalszym ciągu rozkradana i będzie ulegała degradacji co może spowodować odrzucenie projektu przywrócenia i przedłużenia linii kolejowej 241. Linia jest bardzo malownicza i obecnie między innymi nasze stowarzyszenie pracuje nad przywróceniem jej do ruchu turystycznego. Koszt inwestycji obecnie jest stosunkowo niewielki.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)	

90	jednostka samorządu terytorialnego	82	Rozdział IV. Złożenia Podrozdział IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe Tab.18 Proponowany program obwodnic i obejść miejscowości na ciągach drogowych w województwie kujawsko-pomorskim	W tabeli nr 18 nie uwzględniono inwestycji drogowej Gminy Miasta Brodnicy	W tabeli nr 18 nie uwzględniono inwestycji Gminy Miasta Brodnicy pn. "Budowa obwodnicy miasta Brodnicy etap II i III Trasy Przemysłowej na odcinku od Ronda Warszawskiego do ulicy Lidzbarskiej", która połączy 2 drogi wojewódzkie nr 554 i 560 w Brodnicy, dodatkowo połączy drogę powiatową nr 1827C	<p>Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy miasta Brodnicy wraz z przebudową skrzyżowań łączących obwodnicę z istniejącymi ulicami na trasie od Ronda Warszawskiego w ciągu ulicy Nowej, Tulipanowej, 18 Stycznia, Matejki, Michałowskiej i Litewskiej aż do ul. Lidzbarskiej. Całkowita długość obwodnicy oraz przebudowy istniejących odcinków dróg wynosi 4428 m, natomiast trasa główna liczy:3673 m. Celem głównym (oddziaływaniem) projektu, rozumianym jako korzyść długoterminowa, która zostanie osiągnięta po realizacji projektu jest poprawa dostępności komunikacyjnej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej miasta Brodnica jako lokalnego ośrodka rozwoju społeczno-gospodarczego, dynamizującego rozwój całego powiatu brodnickiego jak również powiatów sąsiednich (Rypin, Lidzbark). Celami szczegółowymi projektu, rozumianymi jako korzyści osiągnięte bezpośrednio po realizacji projektu są: poprawa przejezdności przez miasto Brodnicy (skrócenie czasu przejazdu i zwiększenie komfortu podróży). Z badań przeprowadzonych w 2010 r. dostępnych na stronie GDDKiA w Brodnicy na drodze wojewódzkiej nr 560 średnio dobowy ruch pojazdów wyniósł 16 964 szt./dobę, natomiast na drodze nr 544 ruch ten wyniósł 8 617 szt./dobę. Wg przeprowadzonych badań przez firmę wykonującą dokumentację techniczną natężenie na drodze nr 560 średnio dobowy ruch wynosi 10 089 szt./dobę, na ul. 18 Stycznia 8 616 szt./dobę, natomiast na drodze nr 544 wynosi 7 887 szt./dobę. Ruch na tych dwóch drogach wojewódzkich oraz drodze powiatowej jest bardzo duży, stąd konieczność jego zminimalizowania. Dodatkowo obok stosunkowo wysokiego natężenia ruchu pojazdów, wysoki jest też udział w potoku ruchu pojazdów ciężkich. Inwestycja ma na celu także:</p> <ul style="list-style-type: none"> -poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na istniejących ciągach komunikacyjnych miasta (w tym poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów), -poprawę warunków działalności istniejących podmiotów gospodarczych (poprawa dostępności komunikacyjnej istniejących przedsiębiorstw), -poprawę ochrony zabytkowej części miasta (niższa emisja toksycznych składników spalin, niższa emisja hałasu i wibracji). <p>Inwestycja ta jest niezbędna do rozładowania nadmiernego ruchu w mieście , Będzie ona przedłużeniem ciągu dróg wojewódzkich nr 560 oraz 544. Planowana droga będzie kontynuacją inwestycji wykonanej w latach 200-2010, tj. Trasy przemysłowej - 3,55 kmobwodnicy, która łączy się z drogą krajową nr 15. Nowo powstały odcinek obwodnicy obniżyła zmniejszenie ruchu na drodze nr 560 w centrum miasta. Realizacja zadania zakończy proces spinania wszystkich głównych szlaków komunikacyjnych w obrębie miasta Brodnicy w jedną spójną całość, tj. drogę krajową nr 15 z kierunku Olsztyna - z kierunku Torunia - drogi wojewódzkiej nr 560 oraz 544 - drogi powiatowej nr 1827C.</p> <p>Ponadto Gmina Miasta Brodnicy posiada gotowy projekt budowlany, studium wykonalności oraz jest w trakcie pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. Całkowity koszt inwestycji z wykupami gruntów, robotami budowlanymi oraz nadzorem inwestorskim szacujemy na ok. 43 mln zł. W 2016 r. będziemy dysponowali kompletem dokumentów niezbędnych do rzeczowej realizacji inwestycji.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na ograniczone środki finansowe.
----	------------------------------------	----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------

	83	Rozdział IV, Podrozdział IV.2a, str. 56	„W przypadku, gdy obwodnica/obejście jest w gestii zarządzania przez GDDKiA w ciągu drogi krajowej, a inwestycja stanowi dla Województwa bardzo ważne połączenie drogowe, Województwo udzieli pomocy finansowej przy realizacji takiej inwestycji pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji zadania.”	Dotychczasowy zapis poszerzyć o kolejne zdanie: Natomiast w przypadku, gdy obwodnica/obejście jest w gestii zarządzania przez GDDKiA w ciągu drogi krajowej i jej pas drogowy obejmuje (łączy, przecina) drogi wojewódzkie, gdy inwestycja stanowi dla Województwa bardzo ważne połączenie drogowe, a GDDKiA nie przystąpi do realizacji zadania ze wsparciem finansowym Województwa, Województwo, w ramach omówionych wcześniej zasad finansowania inwestycji dotyczących obwodnic i obejść miast i miejscowości w ciągu dróg wojewódzkich, przystąpi do jej realizacji w ciągu dróg wojewódzkich w zakresie rzeczowym określonym w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.”	Proponowana zmiana jest konsekwencją kierunku i zakresu rzeczowego zadań przewidywanych do realizacji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), wynikających z dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, a konkretnie z Opisu potrzeb i wymagań, w części dotyczącej budowy nowych dróg wymienionych na str. 4 i ujętych załączniku graficznym OPIW (mapka). Zmierzona ona w kierunku etapowego rozwiązywania problemów komunikacyjnych w sytuacji, gdy GDDKiA nie będzie zainteresowana przystąpieniem do realizacji takich zadań, czego, wobec przyjętego już przez Rząd RP Programu Dudowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023, nie można wykluczyć. Brak takiego zapisu w sytuacji, gdy GDDKiA nie będzie zainteresowana przystąpieniem do realizacji obwodnicy w ciągu swojej drogi, oznacza dla miast i miejscowości, przez które przebiegają również drogi wojewódzkie, zablokowanie, na bliżej nieokreślony czas, jakichkolwiek szans na rozwiązywanie ich największego problemu. Oznacza też aprobatę dla oczywistych preferencji dla budowy obwodnic dla miast i miejscowości, przez które nie przebiega droga krajowa, a przebiega lub przebiegają wyłącznie drogi wojewódzkie. Jego brak paradoksalnie może przyczynić do tego, że wcale nie najpilniejsze i nie najważniejsze obwodnice, z punktu widzenia gospodarczego i rozwojowego tej części województwa, będą mogły być zrealizowane.	Uwaga nieuwzględniona. Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowych inwestycji i włączy się do realizacji zadań oraz deklaruje udział finansowy w zadaniach pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.
	84	Rozdział IV, Podrozdział IV.2a, str. 59-61, Tabela 15	Zadanie w grupie 1 (Lp. 1.10) pn. „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 270 odc. Brześć-Kowal” posiada inne wartości kryteriów technicznych od wartości kryteriów technicznych tego samego zadania w grupie 2 (Lp. 2.2). Różnica dotyczy ilości punktów w „Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu”, a w konsekwencji „Liczby uzyskanych punktów” i ostatecznej pozycji na liście.	Należałoby zweryfikować poprawność wprowadzonych wartości poszczególnych kryteriów i doprowadzić do ich zgodności.		Uwaga uwzględniona. Poprawiono pomyłkę pisarską. Poprawne dane zawarte w pozycji 1.10 zaktualizowano w poz. 2.2

85	Rozdział IV, Podrozdział IV.2a, str. 61-62, Tabela 15, str. 63, Tabela 16	W obydwu tabelach, w grupie 2 (PPP) wyłączono 3 zadania dotyczące budowy nowych dróg - obwodnic (Aleksandrów Kujawski i Radziejów w ciągu drogi wojewódzkiej DW 266 oraz Brześć Kujawski w ciągu dróg wojewódzkich DW 265 i DW 270), które zostały ujęte w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, a konkretnie w Opisie potrzeb i wymagań, w części dotyczącej pkt 2 pt. Potrzeby i wymagania w zakresie budowy nowych dróg, które miałyby być realizowane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP).	<p>1. Włączyć do Tab. 15 i 16, do grupy 2, zadania związane z budową nowych dróg - 3 obwodnic (Aleksandrów Kujawski i Radziejów w ciągu drogi wojewódzkiej DW 266 oraz Brześć Kujawski w ciągu dróg wojewódzkich DW 265 i DW 270) w takim zakresie rzeczowym, w jakim są one elementem postępowania przetargowego pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”.</p> <p>2. Opracować fiszki projektowe do ww. zadań i włączyć je do Planu.</p>	Wyłączenie w grupie 2 zadań dotyczących budowy 3 obwodnic (Aleksandrów Kujawski, Radziejów i Brześć Kujawski), które zostały ujęte w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, świadczy o braku konsekwencji wobec rozwiązania przyjętego w Planie dla pozostałych inwestycji drogowych przewidzianych do realizacji w ramach PPP, podzielonych na 3 grupy. Skoro w przypadku planowanych inwestycji związanych z przebudową dróg nie rezygnuje się całkowicie z partnerstwa publiczno-prywatnego - i słusznie, traktując ten dłużny instrument finansowy, jako główną alternatywę dla wydatków budżetowych w ich realizacji, dlaczego więc rezygnuje się z tego instrumentu w przypadku planowanych i koniecznych inwestycji w zakresie budowy nowych dróg - obwodnic, które z natury rzeczy wymagają największych nakładów finansowych. Czyni się to w sytuacji, gdy postępowanie przetargowe pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, obejmujące przecież swoim zakresem rzeczowym budowę trzech obwodnic, nie zostało zakończone. Czyżby miało to oznaczać zmianę zakresu rzeczowego zamówienia objętego tym postępowaniem w trakcie jego trwania?	Uwaga nieuwzględniona. Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowych inwestycji i włączy się do realizacji zadania oraz deklaruje udział finansowy w zadaniu pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.
dotyczy 55	Rozdział IV, Podrozdział IV.2a, str. 64, Tabela 18		<p>Włączyć do tabeli 18 obwodnicę Brześcia Kujawskiego wg. następujących danych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Numer drogi: DW 270, DW 265, - Miejscowość: Brześć Kujawski***, - Długość [km]; 5,6***, - Charakter zadania: budowa, - Szacunkowy koszt zadania [mln zł]*: 100 <p>Pod tabelą dodać objaśnienie do wprowadzonego zadania „Brześć Kujawski” oznaczonego trzema gwiazdkami (***):</p> <p>*** obwodnica realizowana w ciągu dróg wojewódzkich DW 270 i DW 265 w przypadku nie przystąpienia GDDKiA do budowy obwodnicy w ciągu drogi krajowej DK 62 ze wsparciem finansowym Województwa, w zakresie rzeczowym określonym w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, a konkretnie w Opisie potrzeb i wymagań w zakresie budowy nowych dróg (str. 4) i ujętych w załączniku graficznym OPIW (mapka).</p>	Propozycja jest konsekwencją uwag/propozycji opisanych w pkt 1 i 3 tj. włączenia, w tym przypadku obwodnicy Brześcia Kujawskiego, do zadań przewidywanych do realizacji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), wynikających z dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, a konkretnie z Opisu potrzeb i wymagań, w zakresie budowy nowych dróg wymienionych na str. 4 i ujętych w załączniku graficznym OPIW (mapka).	Uwaga nieuwzględniona. Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowej inwestycji i włączy się do realizacji zadania oraz deklaruje udział finansowy w zadaniu pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.

86	Rozdział IV, Podrozdział IV.2.a, str. 67, Rys. 17		Doprowadzić do zgodności Rys 17 z dokumentem źródłowym, jakim jest „Załącznik graficzny OPIW” dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”.	Mapka „Rozmieszczenie przedsięwzięć drogowych zaplanowanych w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (grupa 2)” nie odpowiada załącznikowi graficznemu (mapce) Opisu Potrzeb i Wymagań (OPIW), będących częścią dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”. Niezgodność dotyczy skrócenia odcinka planowanej obwodnicy Brześcia Kujawskiego oraz braku obwodnicy Lubrańca.	Uwaga nieuwzględniona. Rozmieszczenie przedsięwzięć drogowych zaplanowanych w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (Grupa 2) została zaczerpnięta z Analizy techniczno-ekonomiczno-finansowej i prawnej modelu finansowania budowy, przebudowy i utrzymania dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim. Szczegółowy zakres będzie znany po podpisaniu umowy z partnerem prywatnym.
87	Rozdział IV Podrozdział IV.2.a, Tabela 15, Pozycja 1.10, str. 60	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 270 odc. Brześć Kujawski – Koło	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 270 odc. Brześć Kujawski – Koło wraz z budową obwodnic miejscowości Lubraniec i Izbica Kujawska	Zaproponowana zmiana dotyczy zaplanowania i zrealizowania jako jednego przedsięwzięcia przebudowy drogi wojewódzkiej Nr. 270 oraz budowy obwodnic miejscowości Lubraniec i Izbica Kujawska. Obecnie trwają prace nad ukończeniem projektu oraz uzyskaniem decyzji środowiskowej zarówno na przebudowę DW270 jak i budowę obwodnic w/w miejscowości które mają zakończyć się do końca 2015r. (pismo Marszałka Województwa z dnia 21.09.2015r. znak. IF-III-T.8010.5.5.2015). Budowa obwodnic, w sposób oczywisty przyczyni się do likwidacji zagrożeń w bezpieczeństwie drogowym i ruchu pieszych w miejscowościach, Lubraniec Izbica Kujawska poprawy warunków życia i bezpieczeństwa mieszkańców wraz z zaspokajaniem ich oczekiwań związanych z bezpieczną i szybką komunikacją, poprawy funkcjonowania miejscowości dotkniętych licznymi niedogodnościami wynikającymi z nasilonego ruchu tranzytowego	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na ograniczone środki finansowe.
88	Rozdział IV Podrozdział IV.2.a, Tabela 15, Pozycja 2.3, str. 61	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 265 odc. Kowal – granica województwa	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 265 odc. Kowal – granica województwa wraz z budową „małej” obwodnicy Miasta Kowal	Zaproponowana zmiana dotyczy zaplanowania i zrealizowania jako jednego przedsięwzięcia przebudowy drogi wojewódzkiej Nr. 265 Kowal – granica województwa oraz budowy „małej” obwodnicy Miasta Kowal. Planowana do realizacji inwestycja w formule Partnerstwa Publiczno - Prywatnego będzie kontynuacją przebudowy DW 265 na odcinku Brześć Kujawski – Kowal i pozwoliłoby na zakończenie przebudowy tej drogi w pełnym zakresie. Realizacja tej inwestycji w znaczący sposób wpłynie na poprawę bezpieczeństwa w rejonie Miasta Kowal oraz gminy Kowal i Baruchowo	Uwaga nieuwzględniona. Dokumentacja techniczna dla drogi wojewódzkiej nr 265, odcinek od Brześcia Kujawskiego do Kowala jest już opracowana, nie zawiera "małej obwodnicy Miasta Kowal". Tym samym wprowadzenie wskazanej inwestycji do powyższego projektu spowodowałoby zagrożenie jej realizacji w obecnej perspektywie finansowej.
89	Rozdział IV Podrozdział IV.2.a, str. 68 i 69	Brak wykazu przedsięwzięć przewidzianych do realizacji na drogach lokalnych w ramach RPO WK-P 2014-2020	Zamieszczenie wykazu przedsięwzięć przewidzianych do realizacji na drogach lokalnych w ramach RPO WK-P 2014-2020	Zaproponowana zmiana dotyczy zamieszczenie wykazu przedsięwzięć przewidzianych do realizacji na drogach lokalnych w ramach RPO WK-P 2014-2020 (analogicznie jak tab.15 i 16 dotyczące dróg wojewódzkich). Na etapie prac związanych z opracowaniem projektu Kujawsko-Pomorskiego Planu Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej 2014-2020 samorządy przekazały do UM WK-P w Toruniu swoje propozycje dotyczące przebudowy dróg lokalnych według hierarchii ważności wraz z fiskalami projektowymi zawierającymi wszystkie dane dotyczące planowanych przedsięwzięć. Wobec powyższego zasadnym jest aby w projekcie dokumentu został zamieszczony wykaz przedsięwzięć przewidzianych do realizacji analogicznie jak w przypadku planowanych przedsięwzięć na drogach wojewódzkich. Należy wyrazić obawę, iż nie zamieszczenie takiego wykazu może skutkować odrzuceniem obecnego zapisu przez Komisję Europejską, a w konsekwencji brakiem możliwości aplikowania o środki na drogi lokalne w ramach RPO WK-P 2014-2020.	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na fakt, iż na drogi lokalne (gminne i powiatowe) przewidziano tryb konkursowy. Przesłane fiskali miały charakter poglądowy celem doboru kryteriów merytorycznych.

		90	Rozdział VII, Podrozdział VII.1. Fiszki projektowe – przedsięwzięcia drogowe	Brak Fiszek projektowych dotyczących budowy obwodnic miejscowości Lubraniec i Izbica Kujawska.	Opracować i zamieścić fiszki projektowe dotyczące budowy obwodnic miejscowości Lubraniec i Izbica Kujawska.	Konsekwencją zapisu w rozdziale IV.2. przedsięwzięcia inwestycyjne podrozdział IV.2.a. przedsięwzięcia drogowe tabela 15 o treści „Przebudowy drogi wojewódzkiej Nr 270 odc. Brześć Kujawski – Koło wraz z budową obwodnic miejscowości Lubraniec i Izbica Kujawska” jest zamieszczenie w Rozdziale VII. Załączniki fiszek projektowych dotyczących obwodnic.	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się fiszek projektowych dla obwodnic.
92	jednostka samorządu terytorialnego	91	IV.2.a str. 58	Rys 16	W rysunku Rys.16. Rozmieszczenie planowanych przedsięwzięć drogowych w latach 2014-2023 należy zmienić oznaczenie pozostałych części drogi wojewódzkiej 240 tak by cały przebieg drogi został oznaczony jako odcinki dróg przewidziane do realizacji w ramach RPO 2014-2020	Droga wojewódzka 240 biegnąca przez gminę Lniano bardzo ważnym szlakiem łączącym centralną część Polski ze środkowym wybrzeżem. Ponadto stanowi bezpośredni dojazd mieszkańców Gminy Lniano do dróg wchodzących w skład sieci TEN-T.	Uwaga uwzględniona. Droga realizowana w Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w zakresie zgodnym z posiadaną dokumentacją techniczną.
		92	IV.2.a str. 63	Tab. 16 Lp 1.2	W tabeli należy zwiększyć zakres inwestycji na drodze nr 240 tak by inwestycja objęła całą drogę	Droga wojewódzka 240 biegnąca przez gminę Lniano bardzo ważnym szlakiem łączącym centralną część Polski ze środkowym wybrzeżem. Ponadto stanowi bezpośredni dojazd mieszkańców Gminy Lniano do dróg wchodzących w skład sieci TEN-T.	Uwaga uwzględniona. Droga realizowana w Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w zakresie zgodnym z posiadaną dokumentacją techniczną.
		93	IV.2.a str. 58	Rys 12	W rysunku Rys.16. Rozmieszczenie planowanych przedsięwzięć drogowych w latach 2014-2023 należy uwzględnić drogę 239 tak by przebieg drogi bezpośrednio przez miejscowość Lniano została oznaczona jako odcinki dróg przewidziane do realizacji w ramach RPO 2014-2020	Stan drogi 239 na mapie Rys. 12 (str 28) został przedstawiony jako niezadawalający lub zły. Fragment drogi biegnący przez Lniano jest szczególnie obciążony ruchem. W fragmentcie przebiegającym bezpośrednio przez miejscowość konieczne wymagana jest inwestycja polegająca na remoncie nawierzchni oraz przebudowie skrzyżowań. Najpilniejsza jest przebudowa skrzyżowania drogi 239 z drogą powiatową 1233C Lniano –Bramka. Droga 239 stanowi dojazd do sieci dróg TEN-T co jest dodatkowym argumentem przemawiającym na korzyść inwestycji na drodze.	Uwaga uwzględniona. Odcinek Błędzim - Lniano jest zaplanowany do przebudowy w ramach realizacji projektu Powiatu Świeckiego na odcinku Osie - węzeł na projektowanej drodze S-5 w m. Zbrachlin.
		dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73		Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.	

	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 63	II. DIAGNOZA II.1. Społeczno-gospodarcze tło funkcjonowania transportu w województwie strona 19	Tab.8	Dopisać podsumowanie liczby osób w jednostkach administracyjnych o liczbie powyżej 200 osób zatrudnionych w Bydgoszczy (18077) i Toruniu (7434).	Pokazanie realnej liczby osób zatrudnionych w obu stolicach województwa powinno być pomocne w projektowaniu komunikacji odzwierciedlającej to zapotrzebowanie w dojazdach do pracy do obu stolic. Zapotrzebowanie nie jest symetryczne. Projektowanie symetrycznego układu nie odzwierciedla potrzeb. Dane wyraźnie pokazują, że wzmocnienia potrzebuje transport zbiorowy dowożący ludzi do pracy do Bydgoszczy. Inwestycje powinny być także w większym stopniu skoncentrowane na poprawie jakości obsługi tego największego w regionie potoku regularnych dojazdów do pracy do Bydgoszczy. Dotyczy to inwestycji w rewitalizację linii 356, infrastruktury przystanków, stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych na terenach gdzie te największe potoki są generowane, a także inwestycji w system jednorodny system biletowy, przyjazny dla pasażera oraz inwestycji w dogęszczenie siatki połączeń kolejowych do obsługi głównych potoków pasażerów. Byłoby to zgodne z zapisem tego dokumentu na str 70: „Priorytetem winny być te inwestycje, gdzie są duże potoki podróżnych, co ma odzwierciedlenie w ilości połączeń pasażerskich. Realizacja takich inwestycji poprawi dostępność transportową znacznej ilości osób, aniżeli w przypadku tras, które mają uboższą ofertę przewozową.”	uwaga nieuwzględniona brak możliwości pokazania tego zagadnienia na podstawie danych GUS (brak danych statystycznych).
dotyczy 64	II.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Dokument nie precyzuje problemu braku integracji taryfowej przewozów kolejowych i miejskich dla większości podróży podmiejskich i miejskich w regionie.	W regionie należy wprowadzić jednolity bilet wojewódzki umożliwiający pokonywanie całej trasy od drzwi do drzwi wszystkimi dostępnymi środkami transportu: koleją, autobusem podmiejskim, autobusem miejskim, tramwajem.	Pełna swoboda pasażerów podczas przemieszczania się transportem zbiorowym wymaga od organizatorów przewozów pasażerskich wzięcia odpowiedzialności za rozliczenia wpływów z połączonego biletu. Takie zapisy dotyczące biletu wojewódzkiego powinny znaleźć się w większości działów tego planu, włącznie z konkretnym opisem inwestycji polegającej na zbudowaniu i wdrożeniu systemu biletu wojewódzkiego. Takich zapisów zupełnie brak. Bez tego systemu transport będzie nadal całkowicie niespójny i niewygodny dla pasażerów zmuszonych do ciągłego kupowania biletów.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 65	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Dokument nie precyzuje problemu braku integracji taryfowej przewozów kolejowych na terenie miast wojewódzkich	Pociągi Regio przejeżdżające przez teren miast wojewódzkich należy udostępnić mieszkańcom tych miast w formie pospiesznych linii miejskich dostępnych za niewielką dopłatą do miejskiego biletu okresowego (zintegrowanego).	Taka forma wykorzystania kolei na terenach miast poprawi rentowność linii, a mieszkańcom zapewni możliwość szybkiego przemieszczenia się w niektórych relacjach na terenie Bydgoszczy i Torunia.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

dotyczy 66	II.7. Polityka transportowa województwa Polityka taborowa. Str. 43	” W przypadku obsługi połączeń zelektryfikowanych, obsługa tras odbywa się przy udziale taboru będącego własnością operatora kolejowego. Ewentualne zakupy nowych jednostek taborowych w najbliższych latach będą przedmiotem analiz przy uwzględnieniu potrzeb przewozowych i planowanej pracy eksploatacyjnej.”	Należy ten zapis sprecyzować i otwarcie napisać, że stan większości taboru eksploatowanego przez operatorów jest niedostateczny do komfortowej obsługi pasażerów.	Niski wskaźnik wykorzystania przewozów kolejowych w regionie kujawsko-pomorskim jest konsekwencją między innymi niskiej jakości taboru na większości tras zelektryfikowanych.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. Standardy taboru kolejowego mogą stanowić jezeń z wymogów stawianych wobec operatora kolejowego. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 67	II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe Str. 34	Wybór powyższych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz zakwalifikowanie ich do odpowiednich klas przeprowadzono na podstawie ich lokalizacji w sieci transportowej oraz atrakcyjności transportowej. Atrakcyjność transportową poszczególnych węzłów wyznaczono poprzez obliczenia symulacyjne za pomocą modelu transportowego województwa. Za miarę atrakcyjności transportowej przyjęto liczbę pasażerów korzystających z danego węzła w ciągu doby przeciętnego dnia roboczego (rozpoczynających podróże, kończących podróże, bądź przesiadających się w trakcie podróży).	Zmodyfikować należy nie tylko zapis w planie, ale również algorytm wyznaczania lokalizacji węzłów przesiadkowych.	Taki algorytm wyznaczania potencjału węzłów przesiadkowych nie jest w stanie poprawnie zadziałać w przypadku obiektów w sieci transportowej, w których stan infrastruktury uniemożliwia obecnie przesiadki lub mocno je utrudnia. W tych miejscach potok pasażerów zastąpił potok samochodów. W taki sposób pominięto np całkowicie węzeł przesiadkowy, który powinien powstać w zachodniej części miasta, np w sąsiedztwie przystanku kolejowego Osowa Góra. Brakuje także wskazania jakiegokolwiek węzła przesiadkowego w Fordonie. Moja propozycja to stacja kolejowa Bydgoszcz Fordon lub okolice obiektu sieci IKEA, w których istnieje możliwość spięcia linii kolejowej z komunikacją miejską Fordonu. Analiza powinna uwzględniać miejsca potencjalnie atrakcyjne do przesiadek, a nie tylko te wykazujące obecnie duży ruch przesiadkowy.	Uwaga nieuwzględniona Nieprzyznanie punktów za kryterium "Integrowanie przez projekt różnych środków transportu" nie powoduje usunięcia projektu z dalszej oceny.
dotyczy 68	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (podstawowe)	Dodać podstawowy węzeł przesiadkowy w zachodniej części Bydgoszczy w obrębie przystanku kolejowego Osowa Góra (A,K,S,R)	Węzeł przesiadkowy na Osowej Górze będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku miasta z transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Osowej Góry. Utworzenie węzła w tym miejscu będzie uzupełniało się z zaplanowanym wzrostem ilości połączeń kolejowych pomiędzy Nakłem a Bydgoszczą. Gmina Sicienko, której mieszkańcy mogliby korzystać z tego węzła (oprócz oczywiście mieszkańców Osowej Góry) jest wymieniana wysoko na liście gmin z dużą ilością pracujących w Bydgoszczy (804 osoby).	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

dotyczy 69	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (podstawowe)	Dodać podstawowy węzeł przesiadkowy na terenie Fordonu (Bydgoszcz Fordon lub Bydgoszcz Brdyujście) (A,K,S,R)	Węzeł przesiadkowy w Fordonie będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku miasta z transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Fordonu, Węzeł będzie także zachęcał mieszkańców regionu do korzystania z połączeń kolejowych dzięki ułatwieniom przesiadek na fordońskie linie autobusowe.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 70	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (uzupełniające)	Uzupełniający węzeł przesiadkowy w Ostromecku (A,S,R) zastąpić przez dwa węzły uzupełniające w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unistawiu, oba kategorii (A,K,S,R)	Lokalizacja węzłów w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unistawiu spowoduje, że znacznie więcej osób będzie mogło z nich skorzystać, a także umożliwi koordynację przesiadek na pociągi. Lokalizacja na terenie węzłów parkingów P&R zachęci kierowców do pozostawiania tam samochodów prywatnych i kontynuowania podróży do Bydgoszczy transportem zbiorowym. Węzeł w Dąbrowie Chełmińskiej w raz z nowym przystankiem kolejowym należy zbudować możliwie blisko zabudowań, aby zwiększyć jego atrakcyjność dla mieszkańców Dąbrowy Chełmińskiej. Obecna lokalizacja powoduje, że dostęp do kolei jest w Dąbrowie Chełmińskiej utrudniony, co powoduje niższą rentowność i wzrost koniecznych dopłat do komunikacji kolejowej ze strony samorządu regionu.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 71	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (uzupełniające)	Dodać uzupełniający węzeł przesiadkowy na terenie stacji Inowrocław Rąbinek (A,K,S,R)	Temu zadaniu powinno towarzyszyć przedłużenie kursów relacji Bydgoszcz – Inowrocław oraz Toruń Inowrocław do zrewitalizowanej stacji Inowrocław Rąbinek. Węzeł przesiadkowy na Rąbinie będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku Bydgoszczy i Torunia przy użyciu transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Rąbina, Węzeł będzie także zachęcał mieszkańców regionu do korzystania z połączeń kolejowych dzięki ułatwieniom przesiadek na kolej pasażerom podmiejskich linii autobusowych jadących do Inowrocławia z południowej części powiatu Inowrocławskiego i Radziejowskiego. Rąbin, to duże osiedle o zabudowie wielorodzinnej bardzo niekorzystnie położone w stosunku do dworca kolejowego w Inowrocławiu. Stacja Inowrocław Rąbinek poprawi dostęp do oferty kolejowej dla wielu tysięcy mieszkańców Rąbina.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 72	II.7. Polityka transportowa województwa, str 40.	„Szczegółowy wykaz linii komunikacyjnych wraz z ich przebiegiem został określony w ww. Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego.”	Szczegółowy wykaz linii należy określić ponownie w celu wyeliminowania zjawiska konkurowania autobusów i pociągów w wojewódzkich korytarzach transportowych, które występuje niestety w Planie przytoczonym w uzasadnieniu.	Powyższy zapis nie jest zgodny z zapisem w niniejszym planie na str. 39: „W relacjach, gdzie nie ma możliwości wykorzystania transportu kolejowego, zakłada się wykorzystanie transportu autobusowego.” Przywoływany w dokumencie Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” zakłada bowiem realizację wojewódzkich przewozów autobusowych również w relacjach gdzie istnieją linie kolejowe (przykładowo Nakło – Bydgoszcz, czy Inowrocław – Bydgoszcz). Zatem zamiast przywoływania zapisów powyższego Planu należy ponownie określić mapę wojewódzkich przewozów kolejowych oraz autobusowych i wyeliminować z nich zjawisko konkurowania autobusów i pociągów w wojewódzkich korytarzach transportowych.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

dotyczy 73	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Brak zapisu	Do taryfy wprowadzić należy korzystniejsze stawki za przewóz rowerów zarówno w ofercie biletów jednorazowych jak i okresowych. Cena za przewóz roweru nie powinna przekraczać 10% ceny biletu dla osoby posługującej się tym rowerem (zarówno ulgowego jak normalnego)	Na obszarach pozbawionych regularnej komunikacji zbiorowej możliwość dojazdu do stacji kolejowej rowerem, zabrania go ze sobą i kontynuowanie podróży w miejscowości docelowej zachęci większą ilość mieszkańców do wykorzystania kolei jako wygodnego środka transportu i powiększy obszar bezpośredniego oddziaływania każdej ze stacji kolejowych w regionie.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 74	Tab.17. Planowane przedsięwzięcia do realizacji we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, str 64.	Budowa układu komunikacyjnego północnowschodniej części bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego – połączenie drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15 węzeł Turzno na autostradzie A1	Wykreślić to zadanie z dokumentu	Mieszkańcy Bydgoszczy i zachodniej części regionu będą realizowali dostęp do autostrady A1 poprzez węzły w Czerniewicach oraz Nowych Marzach, natomiast populacja gminy Zławieś Wielka nie jest tak duża, żeby uzasadniała wydawanie na ten cel 333 milionów złotych. Zamiast tego zadania proponuję wspólnie z GDDKiA realizację rozbudowy DK25 na odcinku Stryżek –Bydgoszcz wraz z węzłem w Brzozie na skrzyżowaniu DK25 z DW254. Wspomniany odcinek jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków sieci, a na skrzyżowaniu z DW254 często tworzą się korki. Sytuację utrudnia dodatkowo przejazd kolejowy w rejonie tego skrzyżowania. Realizacja wspomnianego węzła powinna umożliwić bezkolizyjny przejazd w dwóch najbardziej obciążonych relacjach: w ciągu DK25 oraz w ciągu DW254 – DK25.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa budowa układu komunikacyjnego jest niezbędna dla prawidłowej spójności komunikacji drogowej województwa.
dotyczy 75	IV.2.c. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej, str. 75	Brak zapisu	Należy definiować standard wyposażenia punktu odprawy pasażerskiej kategorii 1 w urządzenia do automatycznej sprzedaży biletów	Trudności z zakupem biletów kształtują niekorzystny wizerunek kolei.	uwaga nieuwzględniona Decyzja o kanałach dystrybucji biletów należy do operatora kolejowego. Organizator transportu lub właściciel dworca nie ma uprawnień do narzucenia form sprzedaży biletów.
dotyczy 76	VII.3. Fiszka projektowa – tabor autobusowy str 127	Nazwa przedsięwzięcia - Zakup autobusów do realizacji publicznego transportu zbiorowego	Wnioskuje o całkowite usunięcie tego zadania z dokumentu.	Realizacja zadanie jest niezgodne z zapisem polityki transportowej województwa, która mówi o preferencji dla transportu kolejowego (II.7. Polityka transportowa województwa str 38 „dostępności Bydgoszczy i Torunia z uwzględnieniem preferencji dla transportu kolejowego w relacjach, gdzie istnieje techniczna możliwość rozwoju połączeń, poprzez zwiększenie ich liczby na liniach istniejących oraz zwiększenie przepustowości linii poprzez likwidację „wąskich gardeł”.” Dotowanie zakupu taboru autobusowego stanowi zagrożenie dla i tak już niskiej rentowności przewozów kolejowych. Plan Transportowy, przywoływany w dokumencie dopuszcza bowiem realizację wojewódzkich przewozów autobusowych w korytarzach obsługiwanych również przez kolej, przykładowo Nakło – Bydgoszcz czy Inowrocław – Bydgoszcz.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

dotyczy 77	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Brak zapisu (nowa propozycja)	W polityce transportowej województwa proponuję zawrzeć zapisy wprowadzające integrację dworców PKP i PKS w miastach gdzie są one od siebie oddalone. Proponuję takie dworce, np na terenie Inowrocławia, łączyć ze sobą specjalnymi liniami autobusowymi, kursującymi wahadłowo co kilka minut, które będą bezpłatne dla pasażera posiadającego ważny bilet na pociąg lub autobus podmiejski. Takie przewozy miałyby być realizowane w ramach przewozów wojewódzkich i być opłacane przez organizatora przewozów wojewódzkich.	W Inowrocławiu dworce PKS i PKP dzieli odległość około 1000 metrów. Nawet dla zdrowej i sprawnej osoby jest to ok 10-12 minut marszu. Dla osób mających trudności z poruszaniem jest to bariera bardzo utrudniająca przesiadki. Często warunki atmosferyczne powodują dodatkowo dyskomfort przesiadek pomiędzy autobusami podmiejskimi a pociągami. Brak integracji zniechęca do korzystania z transportu zbiorowego. Linia jeżdżąca pomiędzy dworcami w Inowrocławiu to nie jest wielki koszt. Obsługiwać ją mógłby jeden pojazd w takcie co 10 minut z każdego z dworców w okresie szczytów komunikacyjnych. Po okresie szczytów komunikacyjnych częstotliwość jej kursowania powinna być dostosowana do rozkładu jazdy pociągów. Dzienny koszt funkcjonowania takiej specjalnej linii integrującej dworce to zaledwie kilkaset złotych dziennie, a zdecydowanie poprawi jakość przesiadek. Zniweluje także mankament, jakim jest niekorzystne położenie dworca kolejowego w Inowrocławiu. W sytuacji, w której połączenia kolejowe mają mieć realny priorytet, taka integracja jest niezbędna.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 78	II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe, strona 32	"Integrację należy osiągnąć poprzez stworzenie podróży możliwości przesiadania się pomiędzy określonymi liniami komunikacyjnymi oraz przesiadania się z samochodu osobowego do danego środka publicznego transportu zbiorowego.	Dodać zapis: "Integrację należy poprawić również poprzez taką koordynację rozkładów jazdy pociągów i autobusów, która zminimalizuje czas przesiadek pomiędzy środkami transportu."	Dokument odnosi się do jakości infrastruktury węzłów przesiadkowych, jednak pomija kwestie związane z koordynacją rozkładów jazdy, co jest bardzo istotnym czynnikiem podnoszącym jakość systemu transportu zbiorowego w odbiorze pasażera. Obecnie koordynacja rozkładów jazdy pociągów regionalnych jest bardzo słaba, nawet na największej stacji w regionie, Bydgoszczy Głównej. Odniesień można wrażliwie, że rozkładem jazdy pociągów rządzi przypadek, a nie zarządza nimi instytucja stawiająca sobie za cel poprawę jakości całego systemu zbiorowego transportu regionalnego.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 79	II.7. Polityka transportowa województwa, strona 38	brak zapisu	Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w regionalnym systemie transportowym planuje się uzyskać poprzez wydłużenie kursów pociągów z Inowrocławia i Nakła do stacji Bydgoszcz Fordon po przywróceniu możliwości zawracania na tej stacji pociągów.	Plan Spójności w rozdziale Polityka transportowa województwa powinien wskazywać możliwości wynikające z przedłużania oraz łączenia relacji dojazdowych do Bydgoszczy w kursach kolejowych z Nakłą, Inowrocławia czy Unisławia. Wnioskuje o przedłużenie kursów z Nakła oraz Inowrocławia do stacji Bydgoszcz Fordon (wraz z przywróceniem technicznych możliwości zawracania składów na stacji Bydgoszcz Fordon w ramach wnioskowanego projektu: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.) Pozwoli to na znacznie szybsze dotarcie pasażerom z Nakła i Inowrocławia do stacji Bydgoszcz Wschód, na której stworzono możliwość przesiadek na tramwaj do północnej części Fordonu. Wnioskuje o przedłużenie kursów z Unisławia do Osowej Góry. W ramach wnioskowanej budowy węzła przesiadkowego na Osowej Górze z parkingiem P&R, należy stworzyć możliwość zawracania tam pociągów. Przedłużenie wspomnianych relacji stworzy pasażerom korzystającym z tych przewozów kolejowych większą ilość możliwych przesiadek na komunikację miejską i skróci czas podróży do celu transportem zbiorowym. Przyczyni się to do zwiększenia zainteresowania transportem kolejowym, który w założeniach ma stanowić podstawę systemu transportowego regionu. Alternatywnie wobec koncepcji przedłużenia kursów z Nakła do Fordonu można rozważyć połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Bydgoszcz Główna - Nakło nad Notecią. Połączenie tych relacji podniesie atrakcyjność oferty dla pasażerów ułatwiając dostęp mieszkańcom Powiatu Nakielskiego do Torunia oraz do wschodniej części Bydgoszczy (zwłaszcza Fordonu).	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

		dotyczy 80	II.7. Polityka transportowa województwa, strona 38	brak zapisu	"Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w regionalnym systemie transportowym planuje się uzyskać także poprzez połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Nakło nad Notecią - Bydgoszcz Główna.	Propozycja w tym punkcie jest alternatywna w stosunku do propozycji zawartej w punkcie 20. Alternatywnie wobec koncepcji przedłużenia kursów z Nakła do Fordonu można rozważyć połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Bydgoszcz Główna - Nakło nad Notecią. Połączenie tych relacji podniesie atrakcyjność oferty dla pasażerów ułatwiając dostęp mieszkańcom Powiatu Nakielskiego do Torunia oraz do wschodniej części Bydgoszczy (zwłaszcza Fordonu). W przypadku braku woli realizacji tego postulatu należy bezwzględnie zadbać o koordynację rozkładów jazdy w tych relacjach w celu umożliwienia sprawnej przesiadki na stacji Bydgoszcz Główna.	uwaga uwzględniona
		dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitarnej Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

dotyczy 63	II. DIAGNOZA II.1. Społeczno-gospodarcze tło funkcjonowania transportu w województwie strona 19	Tab.8	Dopisać podsumowanie liczby osób w jednostkach administracyjnych o liczbie powyżej 200 osób zatrudnionych w Bydgoszczy (18077) i Toruniu (7434).	Pokazanie realnej liczby osób zatrudnionych w obu stolicach województwa powinno być pomocne w projektowaniu komunikacji odzwierciedlającej to zapotrzebowanie w dojazdach do pracy do obu stolic. Zapotrzebowanie nie jest symetryczne. Projektowanie symetrycznego układu nie odzwierciedla potrzeb. Dane wyraźnie pokazują, że wzmocnienia potrzebuje transport zbiorowy dowożący ludzi do pracy do Bydgoszczy. Inwestycje powinny być także w większym stopniu skoncentrowane na poprawie jakości obsługi tego największego w regionie potoku regularnych dojazdów do pracy do Bydgoszczy. Dotyczy to inwestycji w rewitalizację linii 356, infrastruktury przystanków, stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych na terenach gdzie te największe potoki są generowane, a także inwestycji w system jednorodny system biletowy, przyjazny dla pasażera oraz inwestycji w dogęszczenie siatki połączeń kolejowych do obsługi głównych potoków pasażerów. Byłoby to zgodne z zapisem tego dokumentu na str 70: „Priorytetem winny być te inwestycje, gdzie są duże potoki podróżnych, co ma odzwierciedlenie w ilości połączeń pasażerskich. Realizacja takich inwestycji poprawi dostępność transportową znacznej ilości osób, aniżeli w przypadku tras, które mają uboższą ofertę przewozową.”	uwaga nieuwzględniona brak możliwości pokazania tego zagadnienia na podstawie danych GUS (brak danych statystycznych).
dotyczy 64	II.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Dokument nie precyzuje problemu braku integracji taryfowej przewozów kolejowych i miejskich dla większości podróży podmiejskich i miejskich w regionie.	W regionie należy wprowadzić jednolity bilet wojewódzki umożliwiający pokonywanie całej trasy od drzwi do drzwi wszystkimi dostępnymi środkami transportu: koleją, autobusem podmiejskim, autobusem miejskim, tramwajem.	Pełna swoboda pasażerów podczas przemieszczania się transportem zbiorowym wymaga od organizatorów przewozów pasażerskich wzięcia odpowiedzialności za rozliczenia wpływów z połączonego biletu. Takie zapisy dotyczące biletu wojewódzkiego powinny znaleźć się w większości działów tego planu, włącznie z konkretnym opisem inwestycji polegającej na zbudowaniu i wdrożeniu systemu biletu wojewódzkiego. Takich zapisów zupełnie brak. Bez tego systemu transport będzie nadal całkowicie niespójny i niewygodny dla pasażerów zmuszonych do ciągłego kupowania biletów.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 65	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Dokument nie precyzuje problemu braku integracji taryfowej przewozów kolejowych na terenie miast wojewódzkich	Pociągi Regio przejeżdżające przez teren miast wojewódzkich należy udostępnić mieszkańcom tych miast w formie pospiesznych linii miejskich dostępnych za niewielką dopłatą do miejskiego biletu okresowego (zintegrowanego).	Taka forma wykorzystania kolei na terenach miast poprawi rentowność linii, a mieszkańcom zapewni możliwość szybkiego przemieszczenia się w niektórych relacjach na terenie Bydgoszczy i Torunia.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 66	II.7. Polityka transportowa województwa Polityka taborowa. Str. 43	" W przypadku obsługi połączeń zelektryfikowanych, obsługa tras odbywa się przy udziale taboru będącego własnością operatora kolejowego. Ewentualne zakupy nowych jednostek taborowych w najbliższych latach będą przedmiotem analiz przy uwzględnieniu potrzeb przewozowych i planowanej pracy eksploatacyjnej."	Należy ten zapis sprecyzować i otwarcie napisać, że stan większości taboru eksploatowanego przez operatorów jest niedostateczny do komfortowej obsługi pasażerów.	Niski wskaźnik wykorzystania przewozów kolejowych w regionie kujawsko-pomorskim jest konsekwencją między innymi niskiej jakości taboru na większości tras zelektryfikowanych.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. Standardy taboru kolejowego mogą stanowić jezeń z wymogów stawianych wobec operatora kolejowego. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

dotyczy 67	II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe Str. 34	Wybór powyższych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz zakwalifikowanie ich do odpowiednich klas przeprowadzono na podstawie ich lokalizacji w sieci transportowej oraz atrakcyjności transportowej. Atrakcyjność transportową poszczególnych węzłów wyznaczono poprzez obliczenia symulacyjne za pomocą modelu transportowego województwa. Za miarę atrakcyjności transportowej przyjęto liczbę pasażerów korzystających z danego węzła w ciągu doby przeciętnego dnia roboczego (rozpoczynających podróże, kończących podróże, bądź przesiadających się w trakcie podróży).	Zmodyfikować należy nie tylko zapis w planie, ale również algorytm wyznaczania lokalizacji węzłów przesiadkowych.	Taki algorytm wyznaczania potencjału węzłów przesiadkowych nie jest w stanie poprawnie zadziałać w przypadku obiektów w sieci transportowej, w których stan infrastruktury uniemożliwia obecnie przesiadki lub mocno je utrudnia. W tych miejscach potok pasażerów zastąpił potok samochodów. W taki sposób pominięto np całkowicie węzeł przesiadkowy, który powinien powstać w zachodniej części miasta, np w sąsiedztwie przystanku kolejowego Osowa Góra. Brakuje także wskazania jakiegokolwiek węzła przesiadkowego w Fordonie. Moja propozycja to stacja kolejowa Bydgoszcz Fordon lub okolice obiektu sieci IKEA, w których istnieje możliwość spięcia linii kolejowej z komunikacją miejską Fordonu. Analiza powinna uwzględniać miejsca potencjalnie atrakcyjne do przesiadek, a nie tylko te wykazujące obecnie duży ruch przesiadkowy.	Uwaga nieuwzględniona Nieprzyznanie punktów za kryterium "Integrowanie przez projekt różnych środków transportu" nie powoduje usunięcia projektu z dalszej oceny.
dotyczy 68	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (podstawowe)	Dodać podstawowy węzeł przesiadkowy w zachodniej części Bydgoszczy w obrębie przystanku kolejowego Osowa Góra (A,K,S,R)	Węzeł przesiadkowy na Osowej Górze będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku miasta z transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Osowej Góry. Utworzenie węzła w tym miejscu będzie uzupełniało się z zaplanowanym wzrostem ilości połączeń kolejowych pomiędzy Nakłem a Bydgoszczą. Gmina Sienko, której mieszkańcy mogliby korzystać z tego węzła (oprócz oczywiście mieszkańców Osowej Góry) jest wymieniana wysoko na liście gmin z dużą ilością pracujących w Bydgoszczy (804 osoby).	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 69	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (podstawowe)	Dodać podstawowy węzeł przesiadkowy na terenie Fordonu (Bydgoszcz Fordon lub Bydgoszcz Brdyujście) (A,K,S,R)	Węzeł przesiadkowy w Fordonie będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku miasta z transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Fordonu, Węzeł będzie także zachęcał mieszkańców regionu do korzystania z połączeń kolejowych dzięki ułatwieniom przesiadek na fordońskie linie autobusowe.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 70	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (uzupełniające)	Uzupełniający węzeł przesiadkowy w Ostromecku (A,S,R) zastąpić przez dwa węzły uzupełniające w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unistawiu, oba kategorii (A,K,S,R)	Lokalizacja węzłów w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unistawiu spowoduje, że znacznie więcej osób będzie mogło z nich skorzystać, a także umożliwi koordynację przesiadek na pociągi. Lokalizacja na terenie węzłów parkingów P&R zachęci kierowców do pozostawiania tam samochodów prywatnych i kontynuowania podróży do Bydgoszczy transportem zbiorowym. Węzeł w Dąbrowie Chełmińskiej w raz z nowym przystankiem kolejowym należy zbudować możliwie blisko zabudowań, aby zwiększyć jego atrakcyjność dla mieszkańców Dąbrowy Chełmińskiej. Obecna lokalizacja powoduje, że dostęp do kolei jest w Dąbrowie Chełmińskiej utrudniony, co powoduje niższą rentowności i wzrost koniecznych dopłat do komunikacji kolejowej ze strony samorządu regionu.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

dotyczy 71	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (uzupełniające)	Dodać uzupełniający węzeł przesiadkowy na terenie stacji Inowrocław Rąbinek (A,K,S,R)	<p>Temu zadaniu powinno towarzyszyć przedłużenie kursów relacji Bydgoszcz – Inowrocław oraz Toruń Inowrocław do zrewitalizowane stacji Inowrocław Rąbinek.</p> <p>Węzeł przesiadkowy na Rąbinie będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku Bydgoszczy i Torunia przy użyciu transportu zbiorowego.</p> <p>Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Rąbina, Węzeł będzie także zachęcał mieszkańców regionu do korzystania z połączeń kolejowych dzięki ułatwieniom przesiadek na kolej pasażerom podmiejskich linii autobusowych jadących do Inowrocławia z południowej części powiatu Inowrocławskiego i Radziejowskiego. Rąbin, to duże osiedle o zabudowie wielorodzinnej bardzo niekorzystnie położone w stosunku do dworca kolejowego w Inowrocławiu. Stacja Inowrocław Rąbinek poprawi dostęp do oferty kolejowej dla wielu tysięcy mieszkańców Rąbina.</p>	<p>uwaga nieuwzględniona</p> <p>Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)</p>
dotyczy 72	II.7. Polityka transportowa województwa, str 40.	„Szczegółowy wykaz linii komunikacyjnych wraz z ich przebiegiem został określony w ww. Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego.”	Szczegółowy wykaz linii należy określić ponownie w celu wyeliminowania zjawiska konkurencji autobusów i pociągów w wojewódzkich korytarzach transportowych ,które występuje niestety w Planie przytoczonym w uzasadnieniu.	<p>Powyższy zapis nie jest zgodny z zapisem w niniejszym planie na str. 39: „W relacjach, gdzie nie ma możliwości wykorzystania transportu kolejowego, zakłada się wykorzystanie transportu autobusowego.” Przywoływany w dokumencie Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” zakłada bowiem realizację wojewódzkich przewozów autobusowych również w relacjach gdzie istnieją linie kolejowe (przykładowo Nakło – Bydgoszcz, czy Inowrocław – Bydgoszcz). Zatem zamiast przywoływania zapisów powyższego Planu należy ponownie określić mapę wojewódzkich przewozów kolejowych oraz autobusowych i wyeliminować z nich zjawisko konkurencji autobusów i pociągów w wojewódzkich korytarzach transportowych.</p>	<p>Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu.</p> <p>"Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.</p>
dotyczy 73	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Brak zapisu	Do taryfy wprowadzić należy korzystniejsze stawki za przewóz rowerów zarówno w ofercie biletów jednorazowych jak i okresowych. Cena za przewóz roweru nie powinna przekraczać 10% ceny biletu dla osoby posługującej się tym rowerem (zarówno ulgowego jak normalnego)	<p>Na obszarach pozbawionych regularnej komunikacji zbiorowej możliwość dojazdu do stacji kolejowej rowerem, zabrania go ze sobą i kontynuowanie podróży w miejscowości docelowej zachęci większą ilość mieszkańców do wykorzystania kolei jako wygodnego środka transportu i powiększy obszar bezpośredniego oddziaływania każdej ze stacji kolejowych w regionie.</p>	<p>Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu.</p> <p>"Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.</p>
dotyczy 74	Tab.17. Planowane przedsięwzięcia do realizacji we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, str 64.	Budowa układu komunikacyjnego północno-wschodniej części bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego – połączenie drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15 węzeł Turzno na autostradzie A1	Wykreślić to zadanie z dokumentu	<p>Mieszkańcy Bydgoszczy i zachodniej części regionu będą realizowali dostęp do autostrady A1 poprzez węzły w Czerniewicach oraz Nowych Marzach, natomiast populacja gminy Żławieś Wielka nie jest tak duża, żeby uzasadniała wydawanie na ten cel 333 milionów złotych. Zamiast tego zadania proponuję wspólnie z GDDKiA realizację rozbudowy DK25 na odcinku Stryzek –Bydgoszcz wraz z węzłem w Brzozie na skrzyżowaniu DK25 z DW254. Wspomniany odcinek jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków sieci, a na skrzyżowaniu z DW254 często tworzą się korki. Sytuację utrudnia dodatkowo przejazd kolejowy w rejonie tego skrzyżowania. Realizacja wspomnianego węzła powinna umożliwić bezkolizyjny przejazd w dwóch najbardziej obciążonych relacjach: w ciągu DK25 oraz w ciągu DW254 – DK25.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Przedmiotowa budowa układu komunikacyjnego jest niezbędna dla prawidłowej spójności komunikacji drogowej województwa.</p>
dotyczy 75	IV.2.c. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej, str. 75	Brak zapisu	Należy definiować standard wyposażenia punktu odprawy pasażerskiej kategorii 1 w urzędzenia do automatycznej sprzedaży biletów	<p>Trudności z zakupem biletów kształtują niekorzystny wizerunek kolei.</p>	<p>uwaga nieuwzględniona</p> <p>Decyzja o kanałach dystrybucji biletów należy do operatora kolejowego. Organizator transportu lub właściciel dworca nie ma uprawnień do narzucenia form sprzedaży biletów.</p>

dotyczy 76	VII.3. Fiszka projektowa – tabor autobusowy str 127	Nazwa przedsięwzięcia - Zakup autobusów do realizacji publicznego transportu zbiorowego	Wnioskuje o całkowite usunięcie tego zadania z dokumentu.	Realizacja zadanie jest niezgodne z zapisem polityki transportowej województwa, która mówi o preferencji dla transportu kolejowego (II.7. Polityka transportowa województwa str 38 „dostępności Bydgoszczy i Torunia z uwzględnieniem preferencji dla transportu kolejowego w relacjach, gdzie istnieje techniczna możliwość rozwoju połączeń, poprzez zwiększenie ich liczby na liniach istniejących oraz zwiększenie przepustowości linii poprzez likwidację „wąskich gardeł”. Dotowanie zakupu taboru autobusowego stanowi zagrożenie dla i tak już niskiej rentowności przewozów kolejowych. Plan Transportowy, przywoływany w dokumencie dopuszcza bowiem realizację wojewódzkich przewozów autobusowych w korytarzach obsługiwanych również przez kolej, przykładowo Nakło – Bydgoszcz czy Inowrocław – Bydgoszcz.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 77	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Brak zapisu (nowa propozycja)	W polityce transportowej województwa proponuję zawrzeć zapisy wprowadzające integrację dworców PKP i PKS w miastach gdzie są one od siebie oddalone. Proponuję takie dworce, np na terenie Inowrocławia, łączyć ze sobą specjalnymi liniami autobusowymi, kursującymi wahadłowo co kilka minut, które będą bezpłatne dla pasażera posiadającego ważny bilet na pociąg lub autobus podmiejski. Takie przewozy miałyby być realizowane w ramach przewozów wojewódzkich i być opłacane przez organizatora przewozów wojewódzkich.	W Inowrocławiu dworce PKS i PKP dzieli odległość około 1000 metrów. Nawet dla zdrowej i sprawnej osoby jest to ok 10-12 minut marszu. Dla osób mających trudności z poruszaniem jest to bariera bardzo utrudniająca przesiadki. Często warunki atmosferyczne powodują dodatkowo dyskomfort przesiadek pomiędzy autobusami podmiejskimi a pociągami. Brak integracji zniechęca do korzystania z transportu zbiorowego. Linia jeżdżąca pomiędzy dworcami w Inowrocławiu to nie jest wielki koszt. Obsługiwać ją mógłby jeden pojazd w takcie co 10 minut z każdego z dworców w okresie szczytów komunikacyjnych. Po okresie szczytów komunikacyjnych częstotliwość jej kursowania powinna być dostosowana do rozkładu jazdy pociągów. Dzienny koszt funkcjonowania takiej specjalnej linii integrującej dworce to zaledwie kilkaset złotych dziennie, a zdecydowanie poprawi jakość przesiadek. Zniweluje także mankament, jakim jest niekorzystne położenie dworca kolejowego w Inowrocławiu. W sytuacji, w której połączenia kolejowe mają mieć realny priorytet, taka integracja jest niezbędna.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 78	II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe, strona 32	"Integrację należy osiągnąć poprzez stworzenie podróznym możliwości przesiadania się pomiędzy określonymi liniami komunikacyjnymi oraz przesiadania się z samochodu osobowego do danego środka publicznego transportu zbiorowego.	Dodać zapis: "Integrację należy poprawić również poprzez taką koordynację rozkładów jazdy pociągów i autobusów, która zminimalizuje czas przesiadek pomiędzy środkami transportu."	Dokument odnosi się do jakości infrastruktury węzłów przesiadkowych, jednak pomija kwestie związane z koordynacją rozkładów jazdy, co jest bardzo istotnym czynnikiem podnoszącym jakość systemu transportu zbiorowego w odbiorze pasażera. Obecnie koordynacja rozkładów jazdy pociągów regionalnych jest bardzo słaba, nawet na największej stacji w regionie, Bydgoszczy Głównej. Odnieść można wrażenie, że rozkładem jazdy pociągów rządzi przypadek, a nie zarządza nimi instytucja stawiająca sobie za cel poprawę jakości całego systemu transportu regionalnego.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 63	II. DIAGNOZA II.1. Społeczno-gospodarcze tło funkcjonowania transportu w województwie strona 19	Tab.8	Dopisać podsumowanie liczby osób w jednostkach administracyjnych o liczbie powyżej 200 osób zatrudnionych w Bydgoszczy (18077) i Toruniu (7434).	Pokazanie realnej liczby osób zatrudnionych w obu stolicach województwa powinno być pomocne w projektowaniu komunikacji odzwierciedlającej to zapotrzebowanie w dojazdach do pracy do obu stolic. Zapotrzebowanie nie jest symetryczne. Projektowanie symetrycznego układu nie odzwierciedla potrzeb. Dane wyraźnie pokazują, że wzmocnienia potrzebuje transport zbiorowy dowożący ludzi do pracy do Bydgoszczy. Inwestycje powinny być także w większym stopniu skoncentrowane na poprawie jakości obsługi tego największego w regionie potoku regularnych dojazdów do pracy do Bydgoszczy. Dotyczy to inwestycji w rewitalizację linii 356, infrastruktury przystanków, stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych na terenach gdzie te największe potoki są generowane, a także inwestycji w system jednorodny system biletowy, przyjazny dla pasażera oraz inwestycji w dogęszczenie siatki połączeń kolejowych do obsługi głównych potoków pasażerów. Byłoby to zgodne z zapisem tego dokumentu na str 70: „Priorytetem winny być te inwestycje, gdzie są duże potoki podróżnych, co ma odzwierciedlenie w ilości połączeń pasażerskich. Realizacja takich inwestycji poprawi dostępność transportową znacznej ilości osób, aniżeli w przypadku tras, które mają uboższą ofertę przewozową.”	uwaga nieuwzględniona brak możliwości pokazania tego zagadnienia na podstawie danych GUS (brak danych statystycznych).
dotyczy 64	II.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Dokument nie precyzuje problemu braku integracji taryfowej przewozów kolejowych i miejskich dla większości podróży podmiejskich i miejskich w regionie.	W regionie należy wprowadzić jednolity bilet wojewódzki umożliwiający pokonywanie całej trasy od drzwi do drzwi wszystkimi dostępnymi środkami transportu: koleją, autobusem podmiejskim, autobusem miejskim, tramwajem.	Pełna swoboda pasażerów podczas przemieszczania się transportem zbiorowym wymaga od organizatorów przewozów pasażerskich wzięcia odpowiedzialności za rozliczenia wpływów z połączonych biletów. Takie zapisy dotyczące biletu wojewódzkiego powinny znaleźć się w większości działów tego planu, włącznie z konkretnym opisem inwestycji polegającej na zbudowaniu i wdrożeniu systemu biletu wojewódzkiego. Takich zapisów zupełnie brak. Bez tego systemu transport będzie nadal całkowicie niespójny i niewygodny dla pasażerów zmuszonych do ciągłego kupowania biletów.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 65	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Dokument nie precyzuje problemu braku integracji taryfowej przewozów kolejowych na terenie miast wojewódzkich	Pociągi Regio przejeżdżające przez teren miast wojewódzkich należy udostępnić mieszkańcom tych miast w formie pospiesznych linii miejskich dostępnych za niewielką dopłatą do miejskiego biletu okresowego (zintegrowanego).	Taka forma wykorzystania kolei na terenach miast poprawi rentowność linii, a mieszkańcom zapewni możliwość szybkiego przemieszczenia się w niektórych relacjach na terenie Bydgoszczy i Torunia.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

dotyczy 66	II.7. Polityka transportowa województwa Polityka taborowa. Str. 43	" W przypadku obsługi połączeń zelektryfikowanych, obsługa tras odbywa się przy udziale taboru będącego własnością operatora kolejowego. Ewentualne zakupy nowych jednostek taborowych w najbliższych latach będą przedmiotem analiz przy uwzględnieniu potrzeb przewozowych i planowanej pracy eksploatacyjnej."	Należy ten zapis sprecyzować i otwarcie napisać, że stan większości taboru eksploatowanego przez operatorów jest niedostateczny do komfortowej obsługi pasażerów.	Niski wskaźnik wykorzystania przewozów kolejowych w regionie kujawsko-pomorskim jest konsekwencją między innymi niskiej jakości taboru na większości tras zelektryfikowanych.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. Standardy taboru kolejowego mogą stanowić jeden z wymogów stawianych wobec operatora kolejowego. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 67	II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe Str. 34	Wybór powyższych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz zakwalifikowanie ich do odpowiednich klas przeprowadzono na podstawie ich lokalizacji w sieci transportowej oraz atrakcyjności transportowej. Atrakcyjność transportową poszczególnych węzłów wyznaczono poprzez obliczenia symulacyjne za pomocą modelu transportowego województwa. Za miarę atrakcyjności transportowej przyjęto liczbę pasażerów korzystających z danego węzła w ciągu doby przeciętnego dnia roboczego (rozpoczynających podróże, kończących podróże, bądź przesiadających się w trakcie podróży).	Zmodyfikować należy nie tylko zapis w planie, ale również algorytm wyznaczania lokalizacji węzłów przesiadkowych.	Taki algorytm wyznaczania potencjału węzłów przesiadkowych nie jest w stanie poprawnie zadziałać w przypadku obiektów w sieci transportowej, w których stan infrastruktury uniemożliwia obecnie przesiadki lub mocno je utrudnia. W tych miejscach potok pasażerów zastąpił potok samochodów. W taki sposób pominięto np całkowicie węzeł przesiadkowy, który powinien powstać w zachodniej części miasta, np w sąsiedztwie przystanku kolejowego Osowa Góra. Brakuje także wskazania jakiegokolwiek węzła przesiadkowego w Fordonie. Moja propozycja to stacja kolejowa Bydgoszcz Fordon lub okolice obiektu sieci IKEA, w których istnieje możliwość spięcia linii kolejowej z komunikacją miejską Fordonu. Analiza powinna uwzględniać miejsca potencjalnie atrakcyjne do przesiadek, a nie tylko te wykazujące obecnie duży ruch przesiadkowy.	Uwaga nieuwzględniona Nieprzyznanie punktów za kryterium "Integrowanie przez projekt różnych środków transportu" nie powoduje usunięcia projektu z dalszej oceny.
dotyczy 68	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (podstawowe)	Dodać podstawowy węzeł przesiadkowy w zachodniej części Bydgoszczy w obrębie przystanku kolejowego Osowa Góra (A,K,S,R)	Węzeł przesiadkowy na Osowej Górze będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku miasta z transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Osowej Góry. Utworzenie węzła w tym miejscu będzie uzupełniało się z zaplanowanym wzrostem ilości połączeń kolejowych pomiędzy Nakłem a Bydgoszczą. Gmina Sicienko, której mieszkańcy mogliby korzystać z tego węzła (oprócz oczywiście mieszkańców Osowej Góry) jest wymieniana wysoko na liście gmin z dużą ilością pracujących w Bydgoszczy (804 osoby).	Uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

dotyczy 69	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (podstawowe)	Dodać podstawowy węzeł przesiadkowy na terenie Fordonu (Bydgoszcz Fordon lub Bydgoszcz Brdyjście) (A,K,S,R)	Węzeł przesiadkowy w Fordonie będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku miasta z transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Fordonu, Węzeł będzie także zachęcał mieszkańców regionu do korzystania z połączeń kolejowych dzięki ułatwieniom przesiadek na fordońskie linie autobusowe.	Uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 70	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (uzupełniające)	Uzupełniający węzeł przesiadkowy w Ostromecku (A,S,R) zastąpić przez dwa węzły uzupełniające w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unisławiu, oba kategorii (A,K,S,R)	Lokalizacja węzłów w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unisławiu spowoduje, że znacznie więcej osób będzie mogło z nich skorzystać, a także umożliwi koordynację przesiadek na pociągi. Lokalizacja na terenie węzłów parkingów P&R zachęci kierowców do pozostawiania tam samochodów prywatnych i kontynuowania podróży do Bydgoszczy transportem zbiorowym. Węzeł w Dąbrowie Chełmińskiej wraz z nowym przystankiem kolejowym należy zbudować możliwie blisko zabudowań, aby zwiększyć jego atrakcyjność dla mieszkańców Dąbrowy Chełmińskiej. Obecna lokalizacja powoduje, że dostęp do kolei jest w Dąbrowie Chełmińskiej utrudniony, co powoduje niższą rentowność i wzrost koniecznych dopłat do komunikacji kolejowej ze strony samorządu regionu.	Uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 71	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (uzupełniające)	Dodać uzupełniający węzeł przesiadkowy na terenie stacji Inowrocław Rąbinek (A,K,S,R)	Temu zadaniu powinno towarzyszyć przedłużenie kursów relacji Bydgoszcz – Inowrocław oraz Toruń Inowrocław do zrewitalizowanej stacji Inowrocław Rąbinek. Węzeł przesiadkowy na Rąbinie będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku Bydgoszczy i Torunia przy użyciu transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Rąbina, Węzeł będzie także zachęcał mieszkańców regionu do korzystania z połączeń kolejowych dzięki ułatwieniom przesiadek na kolej pasażerską podmiejskich linii autobusowych jadących do Inowrocławia z południowej części powiatu Inowrocławskiego i Radziejowskiego. Rąbin, to duże osiedle o zabudowie wielorodzinnej bardzo niekorzystnie położone w stosunku do dworca kolejowego w Inowrocławiu. Stacja Inowrocław Rąbinek poprawi dostęp do oferty kolejowej dla wielu tysięcy mieszkańców Rąbina.	Uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 72	II.7. Polityka transportowa województwa, str. 40.	„Szczegółowy wykaz linii komunikacyjnych wraz z ich przebiegiem został określony w ww. Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego.”	Szczegółowy wykaz linii należy określić ponownie w celu wyeliminowania zjawiska konkurencji autobusów i pociągów w wojewódzkich korytarzach transportowych, które występuje niestety w Planie przytoczonym w uzasadnieniu.	Powyższy zapis nie jest zgodny z zapisem w niniejszym planie na str. 39: „W relacjach, gdzie nie ma możliwości wykorzystania transportu kolejowego, zakłada się wykorzystanie transportu autobusowego.” Przywoływany w dokumencie Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” zakłada bowiem realizację wojewódzkich przewozów autobusowych również w relacjach gdzie istnieją linie kolejowe (przykładowo Nakło – Bydgoszcz, czy Inowrocław – Bydgoszcz). Zatem zamiast przywoływania zapisów powyższego Planu należy ponownie określić mapę wojewódzkich przewozów kolejowych oraz autobusowych i wyeliminować z nich zjawisko konkurencji autobusów i pociągów w wojewódzkich korytarzach transportowych.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 73	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Brak zapisu	Do taryfy wprowadzić należy korzystniejsze stawki za przewóz rowerów zarówno w ofercie biletów jednorazowych jak i okresowych. Cena za przewóz roweru nie powinna przekraczać 10% ceny biletu dla osoby posługującej się tym rowerem (zarówno ulgowego jak normalnego)	Na obszarach pozbawionych regularnej komunikacji zbiorowej możliwość dojazdu do stacji kolejowej rowerem, zabrania go ze sobą i kontynuowanie podróży w miejscowości docelowej zachęci większą ilość mieszkańców do wykorzystania kolei jako wygodnego środka transportu i powiększy obszar bezpośredniego oddziaływania każdej ze stacji kolejowych w regionie.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

dotyczy 74	Tab.17. Planowane przedsięwzięcia do realizacji we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, str 64.	Budowa układu komunikacyjnego północnowschodniej części bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego – połączenie drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15 węzeł Turzno na autostradzie A1	Wykreślić to zadanie z dokumentu	Mieszkańcy Bydgoszczy i zachodniej części regionu będą realizowali dostęp do autostrady A1 poprzez węzły w Czerniewicach oraz Nowych Marzach, natomiast populacja gminy Zławieś Wielka nie jest tak duża, żeby uzasadniała wydawanie na ten cel 333 milionów złotych. Zamiast tego zadania proponuję wspólnie z GDDKiA realizację rozbudowy DK25 na odcinku Stryzek –Bydgoszcz wraz z węzłem w Brzozie na skrzyżowaniu DK25 z DW254. Wspomniany odcinek jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków sieci, a na skrzyżowaniu z DW254 często tworzą się korki. Sytuację utrudnia dodatkowo przejazd kolejowy w rejonie tego skrzyżowania. Realizacja wspomnianego węzła powinna umożliwić bezkolizyjny przejazd w dwóch najbardziej obciążonych relacjach: w ciągu DK25 oraz w ciągu DW254 – DK25.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa budowa układu komunikacyjnego jest niezbędna dla prawidłowej spójności komunikacji drogowej województwa.
dotyczy 75	IV.2.c. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej, str. 75	Brak zapisu	Należy definiować standard wyposażenia punktu odprawy pasażerskiej kategorii 1 w urządzenia do automatycznej sprzedaży biletów	Trudności z zakupem biletów kształtują niekorzystny wizerunek kolei.	uwaga nieuwzględniona Decyzja o kanałach dystrybucji biletów należy do operatora kolejowego. Organizator transportu lub właściciel dworca nie ma uprawnień do narzucenia form sprzedaży biletów.
dotyczy 76	VII.3. Fiszka projektowa – tabor autobusowy str 127	Nazwa przedsięwzięcia - Zakup autobusów do realizacji publicznego transportu zbiorowego	Wniosuję o całkowite usunięcie tego zadania z dokumentu.	Realizacja zadanie jest niezgodne z zapisem polityki transportowej województwa, która mówi o preferencji dla transportu kolejowego (II.7. Polityka transportowa województwa str 38 „dostępności Bydgoszczy i Torunia z uwzględnieniem preferencji dla transportu kolejowego w relacjach, gdzie istnieje techniczna możliwość rozwoju połączeń, poprzez zwiększenie ich liczby na liniach istniejących oraz zwiększenie przepustowości linii poprzez likwidację „wąskich gardeł”.” Dotowanie zakupu taboru autobusowego stanowi zagrożenie dla i tak już niskiej rentowności przewozów kolejowych. Plan Transportowy, przywoływany w dokumencie dopuszcza bowiem realizację wojewódzkich przewozów autobusowych w korytarzach obsługiwanych również przez kolej, przykładowo Nakło – Bydgoszcz czy Inowrocław – Bydgoszcz.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 77	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Brak zapisu (nowa propozycja)	W polityce transportowej województwa proponuję zawrzeć zapisy wprowadzające integrację dworców PKP i PKS w miastach gdzie są one od siebie oddalone. Proponuję takie dworce, np na terenie Inowrocławia, łączyć ze sobą specjalnymi liniami autobusowymi, kursującymi wahadłowo co kilka minut, które będą bezpłatne dla pasażera posiadającego ważny bilet na pociąg lub autobus podmiejski. Takie przewozy miałyby być realizowane w ramach przewozów wojewódzkich i być opłacane przez organizatora przewozów wojewódzkich.	W Inowrocławiu dworce PKS i PKP dzieli odległość około 1000 metrów. Nawet dla zdrowej i sprawnej osoby jest to ok 10-12 minut marszu. Dla osób mających trudności z poruszaniem jest to bariera bardzo utrudniająca przesiadki. Często warunki atmosferyczne powodują dodatkowo dyskomfort przesiadek pomiędzy autobusami podmiejskimi a pociągami. Brak integracji zniechęca do korzystania z transportu zbiorowego. Linia jeżdżąca pomiędzy dworcami w Inowrocławiu to nie jest wielki koszt. Obsługiwać ją mógłby jeden pojazd w taktie co 10 minut z każdego z dworców w okresie szczytów komunikacyjnych. Po okresie szczytów komunikacyjnych częstotliwość jej kursowania powinna być dostosowana do rozkładu jazdy pociągów. Dzienny koszt funkcjonowania takiej specjalnej linii integrującej dworce to zaledwie kilkaset złotych dziennie, a zdecydowanie poprawi jakość przesiadek. Zniweluje także mankament, jakim jest niekorzystne położenie dworca kolejowego w Inowrocławiu. W sytuacji, w której połączenia kolejowe mają mieć realny priorytet, taka integracja jest niezbędna.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

dotyczy 78	II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe, strona 32	"Integrację należy osiągnąć poprzez stworzenie podróży możliwości przesiadania się pomiędzy określonymi liniami komunikacyjnymi oraz przesiadania się z samochodu osobowego do danego środka publicznego transportu zbiorowego.	Dodać zapis: "Integrację należy poprawić również poprzez taką koordynację rozkładów jazdy pociągów i autobusów, która zminimalizuje czas przesiadek pomiędzy środkami transportu."	Dokument odnosi się do jakości infrastruktury węzłów przesiadkowych, jednak pomija kwestie związane z koordynacją rozkładów jazdy, co jest bardzo istotnym czynnikiem podnoszącym jakość systemu transportu zbiorowego w odbiorze pasażera. Obecnie koordynacja rozkładów jazdy pociągów regionalnych jest bardzo słaba, nawet na największej stacji w regionie, Bydgoszczy Głównej. Odnieść można wrażenie, że rozkładem jazdy pociągów rządzi przypadek, a nie zarządza nimi instytucja stawiająca sobie za cel poprawę jakości całego systemu transportu regionalnego.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 79	II.7. Polityka transportowa województwa, strona 38	brak zapisu	Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w regionalnym systemie transportowym planuje się uzyskać poprzez wydłużenie kursów pociągów z Inowrocławia i Nakła do stacji Bydgoszcz Fordon po przywróceniu możliwości zawracania na tej stacji pociągów.	Plan Spójności w rozdziale Polityka transportowa województwa powinien wskazywać możliwości wynikające z przedłużania oraz łączenia relacji dojazdowych do Bydgoszczy w kursach kolejowych z Nakłą, Inowrocławia czy Unisławia. Wnioskuje o przedłużenie kursów z Nakła oraz Inowrocławia do stacji Bydgoszcz Fordon (wraz z przywróceniem technicznych możliwości zawracania składów na stacji Bydgoszcz Fordon w ramach wnioskowanego projektu: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.) Pozwoli to na znacznie szybsze dotarcie pasażerom z Nakła i Inowrocławia do stacji Bydgoszcz Wschód, na której stworzono możliwość przesiadek na tramwaj do północnej części Fordonu. Wnioskuje o przedłużenie kursów z Unisławia do Osowej Góry. W ramach wnioskowanej budowy węzła przesiadkowego na Osowej Górze z parkingiem P&R, należy stworzyć możliwość zawracania tam pociągów. Przedłużenie wspomnianych relacji stworzy pasażerom korzystającym z tych przewozów kolejowych większą ilość możliwych przesiadek na komunikację miejską i skróci czas podróży do celu transportem zbiorowym. Przyczyni się to do zwiększenia zainteresowania transportem kolejowym, który w założeniach ma stanowić podstawę systemu transportowego regionu. Alternatywnie wobec koncepcji przedłużenia kursów z Nakła do Fordonu można rozważyć połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Bydgoszcz Główna - Nakło nad Notecią. Połączenie tych relacji podniesie atrakcyjność oferty dla pasażerów ułatwiając dostęp mieszkańcom Powiatu Nakielskiego do Torunia oraz do wschodniej części Bydgoszczy (zwłaszcza Fordonu).	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 80	II.7. Polityka transportowa województwa, strona 38	brak zapisu	"Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w regionalnym systemie transportowym planuje się uzyskać także poprzez połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Nakło nad Notecią - Bydgoszcz Główna.	Propozycja w tym punkcie jest alternatywna w stosunku do propozycji zawartej w punkcie 20. Alternatywnie wobec koncepcji przedłużenia kursów z Nakła do Fordonu można rozważyć połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Bydgoszcz Główna - Nakło nad Notecią. Połączenie tych relacji podniesie atrakcyjność oferty dla pasażerów ułatwiając dostęp mieszkańcom Powiatu Nakielskiego do Torunia oraz do wschodniej części Bydgoszczy (zwłaszcza Fordonu). W przypadku braku woli realizacji tego postulatu należy bezwzględnie zadbać o koordynację rozkładów jazdy w tych relacjach w celu umożliwienia sprawnej przesiadki na stacji Bydgoszcz Główna.	uwaga uwzględniona

96	jednostka samorządu terytorialnego	dotyczy 38	VII.1. Fiszki projektowe – przedsięwzięcia drogowe, str.89 Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 240 Chojnice - Świecie	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 240 obejmuje odcinek nr II, zlokalizowany w powiecie świeckim	Przebudową nie objęto odcinka nr I, tj. w km 23+100 do km 36+817 w powiecie tucholskim, a na str. 59 w tab. 15 „Ocena kryterialna przedsięwzięć...” mówi się o przebudowie drogi nr 240 odc. Tuchola – Bysław Konopat Polski – Świecie (w tym obwodnica m. Płazowo). Domagamy się ujęcia do realizacji odcinka na terenie powiatu tucholskiego, ze względu na duże i ciągle rosnące natężenie ruchu, oraz bardzo zdegradowaną nawierzchnię drogi, szczególnie na przebiegu przez miasto Tuchola. Konieczne jest również doprojektowanie i wskazanie terminu modernizacji ostatniego odcinka drogi nr 240 wraz ze ścieżką rowerową z Tucholi (skrzyżowanie ulic Warszawska – Nowodworskiego) do zakrętu za Bładowem. Odcinek między Tucholą a Bładowem, oraz zakręt za tą miejscowością są najniebezpieczniejszymi miejscami na całej drodze nr 240.	W fiszce projektowej dla przebudowy drogi nr 240 należy ująć także odcinek nr I, tj. w km 23 +100 do kim 36 + 817 w powiecie tucholskim. Wykluczenie tego odcinka przedsięwzięć inwestycyjnych spowoduje odłączenie Tucholi od ośrodków wojewódzkich, regionalnych, utrudni dostęp do rynków pracy czy nauki, a dalsze pogorszenie stanu drogi wpłynie na bezpieczeństwo użytkowników. W/w droga ma strategiczne znaczenie dla połączenia Polski południowej z Pomorzem środkowym i w sezonie letnim natężenie ruchu przekracza 20.000 pojazdów na dobę. Między innymi z tego powodu w mijającej perspektywie budżetowej samorząd województwa opracował i jest gotowy złożyć wniosek projektu modernizacji i uzyskał ZRID na wskazane odcinki. Konieczne jest doprojektowanie odcinka od Tucholi do zakrętu za Bładowem w celu wyeliminowania niebezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. W ostatnich latach doszło do dwóch śmiertelnych potrąceń na tym odcinku. Na zakręcie za Bładowem w każdym miesiącu dochodzi do co najmniej kilku zdarzeń drogowych.	Uwaga uwzględniona. Droga realizowana w Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w zakresie zgodnym z posiadaną dokumentacją techniczną.
		94	IV.2. a Przedsięwzięcia drogowe, str. 64, Tab. 18 Budowa obwodnicy, poz. 1, droga nr 240	Obwodnica Tucholi w ciągu drogi nr 240 dł. 12 km, przewidziana realizacja I etapu o dł. 4 km, tj. od drogi nr 240 do drogi nr 241	Brak terminu realizacji całego przedsięwzięcia. Prosimy wskazać termin realizacji kolejnych etapów.	Satysfakcjonującym rozwiązaniem jest budowa obwodnicy na całej długości – z obejściem miasta w etapach następujących po sobie w kolejnych latach.	Uwaga uwzględniona. Inwestycja planowana do realizacji w ferspektywie finansowej 2014-2020+
		95	Satysfakcjonującym rozwiązaniem jest budowa obwodnicy na całej długości – z obejściem miasta w etapach następujących po sobie w kolejnych latach.	Linia nr 208 na odcinku Wierzchucin – Tuchola wykazano jedynie jako zadanie uzupełniające	Odcinka Wierzchucin – Tuchola na linii nr 208 nie ujęto do rewitalizacji. Konieczne jest jego ujęcie, z uwagi na to, że jest to najważniejsze połączenie kolejowe dla mieszkańców Powiatu Tucholskiego a jednocześnie połączenie Bydgoszczy z woj. Pomorskim.	To jedyna linia kolejowa stanowiąca połączenie Tucholi z Bydgoszczą. Pozostawienie tego odcinka bez remontu/ rewitalizacji przyczyni się do wykluczenia komunikacyjnego. Modernizacja może spowodować wzrost jego popularności jako dostępu turystów do Borów Tucholskich. Dla zadań uzupełniających brak fiszki projektowej	uwaga uwzględniona
		96	IV.2.c Punkty kolejowe odprawy pasażerskiej, str. 77	W propozycji zadań dla poszczególnych kategorii nie uwzględniono w punktach odprawy pasażerskiej – budynków dworców	W opisach zadań wskazuje się na potrzebę remontów budynków dworców natomiast powyższe nie znajduje się w propozycjach działań rekomendowanych do realizacji.	W ramach RPO WK-P 2007-2013 samorząd województwa sfinansował stworzenie koncepcji rewitalizacji dworca PKP i PKS w Tucholi, w celu nadania mu nowych funkcji i stworzenia na jego bazie multimodalnego centrum przesiadkowego	Uwaga nieuwzględniona W ramach celu tematycznego 7 przewiduje się inwestycje w modernizację infrastruktury związanej z obsługą pasażerską. Rewitalizacja obiektów dworcowych winna być realizowana przy wykorzystaniu innych źródeł finansowania
		97	IV. Założenia IV.2 Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe, tab. 16 Grupa 3- inne źródła finansowania str. 63 Rysunek nr 16 str. 58	Brak ujęcia w projekcie spójności komunikacji drogowej i kolejowej na lata 2014-2020	Na rysunku nr 16 zaznaczona jako odcinek niewymagający przebudowy do roku 2020	Stan drogi 237 jest bardzo zły na odcinku Łyskowo-Gostycyn, zagraża bezpieczeństwu użytkowników danej drogi dlatego wymaga pilnego remontu. Jest to droga, którą mieszkańcy Powiatu Tucholskiego dojeżdżają do „stolicy” województwa.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MIIR umieszczono inwestycję w III grupie.

98	IV. Założenia IV.2 Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.b Przedsięwzięcia kolejowe rys. 18 str.70	Brak ujęcia w projekcie spójności komunikacji drogowej i kolejowej na lata 2014-2020	W ramach spójności komunikacyjnej utrzymać połączenie na linii kolejowej 201 oraz przywrócić połączenie do Kościerzyny gdzie po uruchomieniu PKM są połączenia do Gdańska	Połączenia kolejowe to jeden z podstawowych środków komunikacji dla mieszkańców północy województwa kujawsko-pomorskiego, głównie dojazdy do pracy, szkół itp.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
99	IV. Założenia IV.2 Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2 a Przedsięwzięcia drogowe	Brak ujęcia w projekcie spójności komunikacji drogowej i kolejowej na lata 2014-2020 drogi 1015C	Dla spójności sieci drogowej na terenie województwa ująć przejęcie odcinka drogi powiatowej Nr 1015 C (Tuchola-Osie) przez Wojewódzki Zarząd Dróg jako połączenie dróg wojewódzkich 241 z 238 jako dojazd do węzła autostradowego A1 w Warlubiu – dostęp do sieci TENT-T	Spójność drogowa północnej części województwa	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na rozbieżności decyzyjne Stron w sprawie przekazania/przejęcia dróg publicznych. Droga wojewódzka nr 238 będzie remontowana w istniejącym śladzie/parametrach w Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w grupie III.
100	s. 11: „Fakt istnienia na terenie województwa dwóch ośrodków stołecznych (przy czym dwustołeczność ma charakter zarówno administracyjny, wynikający z podziału administracji rządowej i samorządowej, jak i rzeczywisty – funkcjonalny, wynikający z pełnienia przez obydwie miasta licznych funkcji kluczowych dla rozwoju całego województwa) jest uwarunkowaniem szczególnym i specyficznym. Obydwie miasta położone są centralnie na tle województwa (ze znacznej części województwa odległość od każdego z tych miast jest na tyle zbliżona, że czynnik odległości nie stanowi preferencji w wyborze któregośkolwiek z nich – dla wielu mieszkańców województwa wybór miejsca realizacji usług o znaczeniu regionalnym jest więc stosunkowo swobodny), a jednocześnie w niedużej wzajemnej odległości że możliwa jest niemal bezproblemowa ich integracja transportowa, a przy tym prezentują relatywnie duży potencjał ludnościowy, powodujący dosyć dużą skalę codziennych przepływów.”		Usunięcie całości zapisu jako niemerytorycznego, czyli nie mającego pokrycia w mierzalnych danych statystycznych.		Uwaga nieuwzględniona Kwestionowany fragment dotyczy zagadnienia mającego istotne znaczenie dla funkcjonowania systemów transportu na terenie województwa. Poza tym - uwaga jest błędna pod względem logicznym – bo wyznacznikiem tego, czy stwierdzenie jest merytoryczne nie jest możliwość jego uzasadnienia w mierzalnych danych statystycznych. Poza tym zagadnienia, o których mowa w kwestionowanym fragmencie są mierzalne (np. stwierdzenia o liczbie ośrodków stołecznych, o centralnym położeniu stolic województwa na tle województwa lub o niedużej wzajemnej odległości między nimi).
101	s. 21-22: „Coraz większe znaczenie mieć będzie transport o charakterze aglomeracyjnym, ponieważ zarówno dotychczasowy, jak i prognozowany przebieg procesów suburbanizacji wskazuje, że rola obszarów podmiejskich w systemach funkcjonalnych największych miast będzie rosła (coraz większa część mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast będzie koncentrowała się w obszarach podmiejskich). Szczególne znaczenie mieć tu będzie transport publiczny, ale nadal większość pracy przewozowej będzie wykonywana przez transport indywidualny.”		Nie ujęto specyficznych rozwiązań dot. transportu publicznego dla związków aglomeracyjnych, przewidzianych w przyjętej ostatnio tzw. ustawie metropolitalnej. Jednostronna teza, że „nadal większość pracy przewozowej będzie wykonywana przez transport indywidualny” nie została poparta podaniem adekwatnych naukowych materiałów źródłowych.		Uwaga nieuwzględniona Kwestionowany fragment zawiera stwierdzenia obiektywne (o rosnącej roli transportu w relacjach miasto – obszary podmiejskie w związku ze wzrostem liczby osób osiedlających się w gminach podmiejskich) lub prognozy, do których zespół autorski jest uprawniony, bazując na wiedzy i analizie dotychczasowych trendów.

102	<p>s. 22: „Obecna sytuacja gospodarcza województwa, przejawiająca się w wielu powiatach wciąż bardzo wysokimi wskaźnikami bezrobocia i relatywnie niskim wskaźnikiem przedsiębiorczości obniża zapotrzebowanie na działalności transportowe. Jednak wraz z aktywizacją społeczną i gospodarczą, co jest priorytetem w polityce regionalnej województwa, należy spodziewać się sukcesywnego wzrostu zapotrzebowania na transport i intensywność pracy przewozowej. (...) nie należy spodziewać się, że zasięg dojazdów będzie się zwiększał, ale należy oczekiwać wzrostu skali (natężenia) dojazdów”</p> <p>w porównaniu do:</p> <p>s. 17: „Wraz z rozwojem gospodarczym i zwiększaniem liczby miejsc pracy w obszarach obecnie słabiej rozwiniętych, bez wątplenia natężenie dojazdów powinno maleć”</p>	Wyjaśnienie sprzecznych zapisów	Uwaga uwzględniona
103	<p>s. 22: „Prognoza demograficzna wskazuje na spodziewane istotne spadki liczby mieszkańców w największych miastach oraz w większości powiatów ziemskich. Będzie to pogarszało warunki ekonomiczne transportu”</p>	Teza zawiera błędne założenie, że malejąca liczba mieszkańców wymienionych ośrodków jest zjawiskiem samoistnym. Natomiast dotychczasowe migracje społeczne pokazują, że należy je rozpatrywać w szerszej perspektywie – wymienieni mieszkańcy opuszczają największe ośrodki, ale przenoszą się głównie do miejscowości ościennych, pozostając funkcjonalnie związani z największymi miastami, a zatem zwiększając zapotrzebowanie na transport, zarówno codzienny, jak i okazjonalny.	Uwaga nieuwzględniona. Spadek liczby mieszkańców największych miast tylko w części będzie spowodowany odpływem migracyjnym, a w dużej części będzie wynikał z ruchu naturalnego (przewagi liczby zgonów nad urodzeniami). Na przykładzie miasta Bydgoszcz i powiatu bydgoskiego – do roku 2035 prognozuje się spadek liczby mieszkańców w mieście o 55 tysięcy, ale wzrost liczby mieszkańców w powiecie bydgoskim – o tylko 25 tys. Łączna liczba mieszkańców związanych funkcjonalnie z miastem – zmniejszy się więc zauważalnie.
104	<p>s. 28: „O konkurencyjności gospodarki danego regionu decyduje przede wszystkim infrastruktura drogowa (...) Stan infrastruktury drogowej jest jednym z najważniejszych kryteriów oceny poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i regionu”</p>	Teza nie poparta podaniem adekwatnych naukowych materiałów źródłowych	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu
105	<p>s. 43: „loty rejsowe odbywają się do Warszawy oraz Wielkiej Brytanii, Irlandii Północnej i Niemiec”</p>	Od bieżącego roku zlikwidowane zostały połączenia do Warszawy. Z PLB nie realizuje się i nie realizowano połączeń do Irlandii Północnej (UK), a do Irlandii (Republiki Irlandii). Jednocześnie warto uwzględnić tegoroczne krajowe połączenie sezonowe do Krakowa.	uwaga uwzględniona
106	<p>s. 47: „III. SPÓJNOŚĆ Z DOKUMENTAMI KRAJOWYMI I WOJEWÓDZKIMI”</p>	Brak odniesienia do dokumentów na poziomie aglomeracyjnym: Krajowej Polityki Miejskiej i przyjętej ostatnio tzw. ustawy metropolitalnej.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu
107	<p>s. 54-62: „IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe”</p>	<p>Uwzględnienie drogi wojewódzkiej nr 223 - przedłużenia ulicy Szubińskiej do węzła Białe Błota, w celu połączenia S5 i S10, istotnych dla miasta Bydgoszczy.</p> <p>Ponadto priorytetem jest dobre skomunikowanie z drogami S5 i S10 we wszystkich kierunkach na obszarze województwa</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Z uwagi na ważność drogi w całej sieci dróg wojewódzkich wystąpiono do GDDKiA O/ Bydgoszcz o przedstawienie zakresu planowanej rozbudowy węzła w Białych Błotach w zakresie budowy trasy szybkiego ruchu S5 relacji Nowe Marzy-Wrocław oraz harmonogramu planowanych prac dla przedmiotowej inwestycji. (Dotyczy drogi wojewódzkiej poza granicami Miasta Bydgoszczy zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o drogach publicznych).</p>

108	s. 69-74: „IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe”	<p>W kontekście rewitalizacji linii kolejowej nr 208 na odcinkach Jabłonowo Pomorskie - Grudziądz oraz Grudziądz - Chojnice Stowarzyszenie uważa, że linię należy zrewitalizować w kierunku Działdowa aż do granicy województwa. Obecnie z Działdowa do Brodnicy linia jest zamknięta przez zarządcę infrastruktury. Naszym zdaniem rewitalizacja całego odcinka linii 208 od Brodnicy do Działdowa pozwoli lepiej połączyć Brodnicę z podstawową siecią kolejową. W przypadku braku wznowienia połączeń pasażerskich na odcinku Brodnica - Działdowo linia stanie się nieatrakcyjna dla pasażerów - z powodu braku połączenia z linią 9 Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny. Ponadto, by rewitalizacja była pełna, konieczna jest rewitalizacja na odcinku Laskowice - Wierzchucin. Na wskazanym odcinku pociągi kursują obecnie z maksymalną prędkością 60 km/h (z licznymi lokalnymi zwolnieniami) co w przypadku braku inwestycji w perspektywie kilku lat nie pozwoli na utrzymanie obecnych potoków pasażerskich.</p> <p>W kontekście rewitalizacji linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód - Bydgoszcz Główna Stowarzyszenie uważa, że ograniczanie się do odcinka Gołańcz - Kcynia faktycznie służyło by wyłącznie województwu wielkopolskiemu, dlatego taki wariant jest całkowicie bezzasadny. W naszej opinii konieczna jest rewitalizacja linii na odcinku Bydgoszcz - granica województwa (w tej chwili maksymalna prędkość wynosi 50 km/h na odcinkach przejezdnych) oraz uruchomienie przewozów pasażerskich na odcinku Bydgoszcz - Gołańcz. Przykład województwa wielkopolskiego, które zrewitalizowało linię od Poznania do Gołańczy i uruchomiło połączenia pasażerskie do Poznania pokazuje, że linia ma duży potencjał. Ponadto na trasie leżą m.in. Szubin i Kcynia, których mieszkańcy często są zawodowo związani z Bydgoszczą.</p> <p>Zdaniem Stowarzyszenia zasadna jest rewitalizacja linii nr 209 na odcinku od Kowalewa Pomorskiego do Golubia-Dobrzynia, bądź od Chełmży do Golubia-Dobrzynia. Pierwszy wariant pozwoli na przywrócenie połączeń pasażerskich do Golubia-Dobrzynia, który jest miejscowością turystyczną. Wariant drugi pozwoliłby na uruchomienie bezpośrednich połączeń z Bydgoszczy do Brodnicy przez Chełmżę.</p> <p>Naszym zdaniem należy poddać rewitalizacji linię nr 206 na odcinku od Żnina do Inowrocławia, wraz z przywróceniem ruchu pasażerskiego, lub odbudować linię nr 392 na odcinku Żnin - Szubin. W przypadku wyboru drugiego wariantu, rekomendujemy połączenie tej inwestycji z rewitalizacją linii nr 356 jako inwestycji wzajemnie komplementarnych.</p> <p>Na linii nr 201, na odcinku od Maksymilianowa do Wierzchucina, należy rozważyć możliwość budowy drugiego toru.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p> <p>Realizacja inwestycji uwarunkowana od stanowiska organizatorów transportu, zarządcy infrastruktury i wielkości środków finansowych uzyskanych z oszczędności poprzetargowych na realizację pozostałych zadań</p>
109	s. 75-82: „IV.2.c. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej”	<p>Należy poświęcić specjalną uwagę dostosowaniu infrastruktury przystankowej do potrzeb i oczekiwań pasażerów. Od kilkunastu lat w naszym województwie jeżdżą pociągi przystosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Niestety często perony nie są w żaden sposób przystosowane do potrzeb pasażerów. Część stacji nie posiada nawet utwardzonego peronu, nie wspominając o bezpiecznym i wygodnym dojściu na peron. Część peronów jest tak wąska, że korzystanie z nich jest niewygodne i niebezpieczne dla pasażerów. Zdaniem Stowarzyszenia należy także zadbać o odpowiedniej wielkości zadaszenia peronów</p>	<p>uwaga nieuwzględniona</p> <p>Ocena dostosowania kolejowych punktów odprawy pasażerskiej pod kątem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej została uwzględniona w "Analizie stanu dworców i przystanków kolejowych", która jest jednym z dokumentów źródłowych dla "Planu Spójności..."</p>
110	s. 82-83: „IV.2.d. Publiczny transport zbiorowy”	<p>Stowarzyszenie proponuje uwzględnienie odniesienia do dokumentacji projektu Bydgosko-Toruńskiego Partnerstwa na rzecz zrównoważonego transportu (www.bydgoskotorunskiepartnerstwo.pl)</p>	<p>Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu.</p>
111	s. 84-85: „V. WDRAŻANIE I MONITORING” oraz s. 85-87: „VI. PLAN FINANSOWY”	<p>Stowarzyszenie proponuje uwzględnienie odniesienia do zapisów przyjętej ostatnio tzw. ustawy metropolitalnej.</p>	<p>uwaga nieuwzględniona</p> <p>rozdz. VI dotyczy finansowania w ramach RPO i podziału środków w RPO - brak związku z wymienioną ustawą</p>

	112	<p>II Diagnoza II.3. Transport drogowy Rys. 12 Stan nawierzchni dróg wojewódzkich – styczeń 2015r. s. 28</p>	<p>Rys. Mapa drogowa - Stan nawierzchni dróg wojewódzkich – styczeń 2015r.</p>	<p>Jako priorytetowe należy potraktować inwestycje polegające na przebudowie całych odcinków dróg wojewódzkich: 214,238 oraz 391. W przypadku 238 i 214 drogi te stanowią ważne połączenie z węzłem autostradowym „Warlubie i posiadają kluczowe znaczenie dla rozwoju Powiatu Świeckiego oraz całego województwa kujawsko-pomorskiego.</p>	<p>Ujęcie proponowanego zapisu w Planie wzmocni realizację zakładanego celu Planu, jakim jest „Poprawa spójności transportowej województwa kujawsko-pomorskiego”. Wskazane drogi znajdują się w korytarzu TEN-T, co powoduje ich strategiczne znaczenie dla dostępności transportowej oraz gospodarczej województwa kujawsko-pomorskiego. Bezpośrednio wpływają także na jakość powiązań ponadregionalnych województwa kujawsko-pomorskiego z uwagi na sąsiedztwo z województwem pomorskim. W przypadku DW 214 w wyniku prowadzonych badań natężenia ruchu przez Wojewódzki Zarząd Dróg wynika, że droga ta pod względem tego parametru spełnia kryterium dróg krajowych. Kluczowe dla rozwoju infrastruktury drogowej znaczenie posiada fakt, iż np. na drodze nr 214 nie prowadzono dotychczas inwestycji samorządu województwa od utworzenia województwa w obecnym kształcie tj. od 1999 roku. Tymczasem Kujawsko-Pomorski Plan Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej 2014-2020 (Załącznik do uchwały Nr 37/1265/15 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 17 września 2015 r.) ujmuje stan nawierzchni tej drogi, jako zadowalający i dobry, co nie jest zgodne ze stanem faktycznym, gdyż pod względem technicznym droga posiada spękania, koleiny i nierówności nawierzchni. Powoduje to zagrożenie dla bezpieczeństwa mieszkańców z uwagi na dużą wypadkowość powodowaną złym stanem nawierzchni drogi.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MliR umieszczono inwestycję w III grupie.</p>
	113	<p>II Diagnoza II.4. Transport Kolejowy s. 30 oraz IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe s. 73</p>	<p>Zapis Planu: Tab.10. Stan techniczny sieci kolejowej województwa Linia 131 Chorzów Batory – Tczew Inowrocław – granica woj. Pomorskiego ruch pasażerski całoroczny, rodzaj przewozów pasażerskich osobowe, dalekobieżne Kolumna: stan techniczny dobry Tab. Nr 22. Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK-P 2014-2020</p>	<p>Proponowany zapis: Ujęcie w Planie iż, realizowane będą sukcesywnie inwestycje polegające na budowie bezkolizyjnych skrzyżowań linii kolejowej 131 Chorzów Batory – Tczew w tym inwestycje infrastrukturalne w drogę wojewódzką nr 214 w powiązaniu z planowanym remontem wiaduktu nad linią kolejową nr 131 Śląsk – Porty autostradą A1,</p>	<p>pod warunkiem dalszych remontów. Określenie stanu, jako dobre nie powinno wykluczyć</p>	<p>Uwaga uwzględniona Dokument zostanie uzupełniony o inwestycje komplementarne realizowane ze środków krajowych</p>

114	II. DIAGNOZA II.3. Transport drogowy s.23	Za dostępność zewnętrzną województwa odpowiadają: autostrada A1, DK 5 (planowana droga ekspresowa S5), DK 10 (planowana droga ekspresowa S10), drogi krajowe nr: 91 (dawnej DK 1), 15, 16, 25, 62, 55 oraz dwie drogi wojewódzkie nr 240 i 270. Najważniejsze z punktu widzenia spójności wewnętrznej województwa są drogi krajowe nr: 80, 56 i 67 oraz sieć dróg wojewódzkich.	Proponuje się dodanie po zdaniu „oraz sieć dróg wojewódzkich” zapisu w następującej treści: w tym, Droga wojewódzka nr 238- zapewnia połączenie z węzłem autostradowym Warlubie oraz połączenie transgraniczne z Autostradą A1 z dużymi miastami tj. Tuchola, Chojnice, Człuchów, stanowiąca planowane połączenie z nowo projektowanym rondem przez GDDKiA z siedzibą w Bydgoszczy, mającym powstać (w miejscowości Warlubie) łączącym drogi: krajowa E 91, z wojewódzka nr 391 oraz wojewódzka nr 214.	<p>Gmina Warlubie posiada jako obszar części województwa kujawsko-pomorskiego kluczowe znaczenie w położeniu lokalizacyjnym regionu w ramach przebiegu przez terytorium szlaku komunikacyjnego na kierunku północ-południe. Znaczenie Gminy Warlubie jako węzła komunikacyjnego będzie wzrastało zgodnie z przyjętą w Diagnostyce Planu oceną wzrostu ruchu drogowego i towarowego. Gmina znajduje się na przebiegu transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T1 nr VI (Gdańsk – Katowice – Żylinia) i VIa oraz sieci TINA, co stanowi potwierdzenie znaczenia odcinków dróg wojewódzkich na terenie Gminy dla zwiększenia spójności UE (sieć bazowa: autostrada A1 oraz linia kolejowa nr 131 (Chorzów Batory – Tczew w zakresie linii kolejowych towarowych). Kluczowe znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa kujawsko-pomorskiego oraz jego powiązań i dostępności komunikacyjnej posiadają drogi wojewódzkie nr 214 w kierunku Kościerzyny, nr 238 oraz droga nr 91 (równoległa do A-1), które zbiegają się z węzłem A-1 Warlubie. Położenie węzła A-1 Warlubie w bezpośrednim sąsiedztwie ważnej linii kolejowej o znaczeniu krajowym oraz europejskim nr 131, powoduje strategiczne znaczenie tych lokalizacji dróg dla rozwoju komunikacyjnego województwa w tym pozycji województwa na mapie komunikacyjnej kraju. Dlatego zasadnym jest umieszczenie</p> <p>w tej części Planu proponowanego zapisu, zbieżnego z opisami tego rozdziału, dotyczącymi drogowego systemu komunikacyjnego i transportowego województwa, na który przede wszystkim, składają się drogi zapewniające dostępność zewnętrzną i spójność wewnętrzną. Drogi wojewódzkie na terenie Warlubia (odcinki o kluczowym znaczeniu do rozwoju transportu w tym multimodalnego tj. nr 238, 214 i 391), nie były ujęte w wykazie projektów zrealizowanych w ramach RPO WK-P 2007-2013. Ponadto Plan na str.29 wskazuje na konieczność wykonania na sieci dróg krajowych oraz wojewódzkich obwodnic dla zapewnienia bezpieczeństwa</p> <p>i płynności ruchu. Dla Gminy Warlubie w planach inwestycyjnych GDDKiA Oddział w Bydgoszczy przyjęto mające powstać (w miejscowości Warlubie) łączącym drogi: krajowa E 91, z wojewódzką nr 391 oraz wojewódzką nr 214. Powyższe uzasadnia zmianę znaczenia w Planie roli Gminy Warlubie z uwagi na możliwość zintegrowania sieci drogowej, poprawy dostępności województwa w wyniku planowanych inwestycji oraz otwarcie terenów inwestycyjnych przyległych do wskazanych dróg i węzła A-1. Ponadto Gmina Warlubie spełnia warunki dla kształtowania sieci drogowej i kolejowej, ułatwiającej stosowanie rozwiązań komplementarnych</p> <p>w organizacji transportu publicznego (połączenie komunikacji drogowej, autobusowej i kolejowej za pomocą węzłów przesiadkowych), a także rozwój turystyki i tranzytu w europejskiej przestrzeni gospodarczej, rozwój przedsiębiorczości w zakresie intermodalnego transportu ładunkowego.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Drogi wojewódzkie nr 214 i 238 nie stanowią istotnych powiązań wewnętrznych.
	II. DIAGNOZA	Istotne znaczenie dla powiązań wewnętrznych dwóch miast wojewódzkich	Proponuje się dodanie w dalszym ciągu zapisu: Istotne znaczenie dla dostępności komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego mają natomiast drogi nr 238, 2014 z uwagi na przebieg ruchu tranzytowego oraz indywidualnego w	<p>J.w. + poniższy zapis:</p> <p>Znaczny udział dróg wojewódzkich w sieci drogowej istotnej dla organizacji transportu publicznego (a więc potencjalnie duża możliwość planowania stanu sieci istotnej dla organizacji transportu)</p> <p>Dodatkowo Głównym celem „Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 z perspektywą do 2030” roku jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.” Cel ten zamierza się osiągnąć, poprzez realizację następujących celów szczegółowych:</p> <p>- stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej;</p> <p>Proponowane zmiany zapisów Planu pozwolą na wzmocnienie realizacji zasadniczych założeń SRT</p> <p>i osiągnięcie zakładanych celów. Strategia Rozwoju Transportu zakłada, jako jedno z kryteriów inwestycyjnych tj. kontynuację prac na ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych, co uzupełni siatkę drogową województwa i powoduje zwiększenie spójności komunikacyjnej dróg regionu.</p> <p>Ponadto zgodnie ze Strategią rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do</p>	Uwaga nieuwzględniona

115	II. DIAGNOZA II.3. Transport drogowy s.25	dwóch miast wojewódzkich posiadają następujące drogi: nr: 223, 244 i 551 dla Bydgoszczy, nr: 553 i 552 dla Torunia	kierunku Kościerzyna: droga 214 zapewnia połączenie z atrakcyjnymi turystycznie terenami Borów Tucholskich, Kaszub, wybrzeża (miejscowość Łeba) co wpływa na powiązanie województwa kujawsko-pomorskiego w północną częścią Polski.	Planem strategicznym, ze „Strategią rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+” „Podstawowym celem działań projektowanych w ramach celu strategicznego „Dostępność i spójność” jest zapewnienie właściwej dostępności zewnętrznej i spójności wewnętrznej województwa”. Ważnym aspektem dostępności zewnętrznej jest zapewnienie powiązań układu wewnętrznego dróg z węzłami autostradowymi i drogami ekspresowymi, a także modernizacja DK91. W Warlubiu zaprojektowana została przez GDDKiA Oddział w Bydgoszczy w zakresie DK 91 budowa ronda na tym szlaku drogowym. Kolejnym elementem w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej, jest rozwój sieci służącej obsłudze terenów inwestycyjnych i przedsięwzięć gospodarczych powiązanych z potencjałami endogenicznymi województwa i gminy. Włączenie do Planu zapisów dotyczących strategicznego znaczenia wskazanych dróg krajowych nr: 214, 238 oraz 391 na połączenie terenów, miejscowości położonych na zachód od Autostrady A1 z atrakcyjnymi pod względem inwestycyjnym terenami (planowana podstrefa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej- inicjatywa ponadgminnej strefy biznesu, logistyki i przemysłu A-1), zwiększy atrakcyjność inwestycyjną i lokalizacji dla inwestycji firm przy udziale partnerów, w tym PSSE. Pozwoli także na włączenie terenów w nowe systemy wsparcia inwestycji m.in. system ulg, program budowy centrów logistycznych i hal na wynajem SSE Ministerstwa Gospodarki, a tym samym efektywniejsze wykorzystanie środków w przypadku realizacji inwestycji, położona w korytarzu TEN-T.	uwaga nieuwzględniona. Drogi wojewódzkie nr 214 i 238 nie stanowią istotnych powiązań wewnętrznych.
116	II. DIAGNOZA II.6. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej s.36	Własności samorządów znajdują się dworce: Aleksandrów Kujawski (częściowa rewitalizacja), Czerniewice (gmina Chocień), Toruń Główny (planowane zakończenie remontu w drugiej połowie 2015 r.) i Tuchola.	Proponuje się dodanie zapisu dotyczącego prowadzonych negocjacji i stanu procesu przyjmowania przez Samorzady Gminne obiektów dworców kolejowych PKP.	Proponowany zapis/ zestawienie pozwoli na wykazanie zaangażowania samorządów gminnych w proces integracji transportowej poprzez powiązanie linii oraz stacji kolejowych z pozostałymi gałęziami transportu np. poprzez procesy rewitalizacji obiektów kolejowych oraz powiązaniu ich z funkcjami użyteczności publicznej np. organizacja parkingów. Zestawienie takie powinno dotyczyć w Planie węzłów o charakterze podstawowym. Plany JST w tym zakresie mogą znacząco podnieść realizację zintegrowanych węzłów i tym samym atrakcyjności transportowej województwa. Ponadto zestawienie pozwoli zidentyfikować problemy integracji węzłów transportowych pod kątem stanu prawa własności obiektów dworcowych. Znaczenie węzła podstawowego Warlubie w zakresie ruchu kolejowego (pasażerskiego i towarowego) poprzez inwestycje także Samorządu Gminy Warlubie w infrastrukturę obiektów kolejowych i powiązanej z nimi infrastruktury spowodują lepsze powiązanie stacji kolejowych z pozostałymi gałęziami transportu, co jest istotne dla Gmin granicznych i koncentrujących trasy drogowe o znaczeniu powiązań ponadregionalnych. Gminą taką jest Gmina Warlubie.	uwaga nieuwzględniona Stan własnościowy punktów kolejowej odprawy pasażerskiej nie ma znaczenia przy projektach związanych z ich modernizacją
117	II. DIAGNOZA II.6. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej s. 37	Tab.12. Klasyfikacja dworców i przystanków kolejowych. Zapisy dotyczące kolumny Tabeli: Kategoria i Charakterystyka	Proponuje się uzupełnienie o wskazanie położenia obiektów z podziałem na szlaki elektryczne i nieelektryfikowane linie.	Inwestycje w zakresie rewitalizacji obiektów dworcowych wiązać powinny się z typowaniem w Planie w pierwszej kolejności obiektów dla połączeń obsługiwanych trakcją elektryczną. Rewitalizacja lokalnych punktów kolejowej odprawy pasażerskiej np. w ramach RPO WK-P 2014-2020 jest jedną z szans rozwojowych wskazanych w Planie. Konsekwencją takiego podejścia powinno być typowanie w pierwszej kolejności modernizacji połączeń o znaczeniu ponadregionalnych, zwiększających dostępność komunikacyjną regionu. Ponadto wpłynie to na realizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego w zakresie optymalizacji układu linii wojewódzkich przewozów pasażerskich i integralność linii wojewódzkich z międzywojewódzkimi i lokalnymi (stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych). W ramach Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego. Plan Modernizacji 2020+ kluczową rolę w wojewódzkich przewozach pasażerskich odgrywa kolej, jako środek transportu do sprawnego przemieszczania się mieszkańców na większe odległości.	uwaga nieuwzględniona Rodzaj trakcji nie ma znaczenia przy klasyfikacji kolejowych punktów odprawy pasażerskiej

118	II. DIAGNOZA II.7. Polityka transportowa województwa s.40	Pkt 4 charakteryzujący linie komunikacyjne wojewódzkich przewozów pasażerskich, ze względu na rolę, jaką odgrywają w poszczególnych połączeniach transportowych	Proponuje się wskazanie linii o znaczeniu strategicznym, podstawowym i uzupełniającym	Uzupełniony wykaz pozwoleń na zaplanowanie hierarchii inwestycji przewozowych i trakcyjnych w tym m.in. w powiązaniu działań PKP z planowanymi inwestycjami JST oraz przyjęcie istotnych projektów dla wsparcia RPO WK-P 2014-2020 m.in. według kryteriów inwestycji w pierwszej kolejności na szlakach kolejowych przebiegających przez województwo kujawsko-pomorskie o znaczeniu krajowym oraz europejskim.	uwaga nieuwzględniona Podział linii kolejowych wg. wskazanej propozycji został ujęty w "Zrównoważonym Planie Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego
119	IV. ZAŁOŻENIA IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe. s.54	Zdanie: Usprawnienie sieci dróg uwarunkowane jest realizacją następujących zamierzeń:	Proponuje się rozszerzenie katalogu o zapisy: • rozbudowa odcinków dróg łączących województwo z siecią dróg międzywojewódzkich • inwestycje w infrastrukturę drogową kluczową dla spójności komunikacyjnej województwa tj. łączącej powiązania dróg różnych kategorii, wzmocnienie powiązań z A-1 oraz powiązań w ramach Sieci TEN-T i tworzenie węzłów transportowych poprzez połączenie transportu drogowego kolejowego transportem kolejowym • rozwój systemu dróg powiązanych połączenie terenów, miejscowości położonych przy A1 z atrakcyjnymi pod względem inwestycyjnym terenami (np. istniejących czy planowanych podstref Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, czy ponadgminnych stref biznesu, logistyki i przemysłu	Plan zakłada działania na rzecz wzmocnienia spójności drogowej i kolejowej województwa. Planowane przedsięwzięcia drogowe oraz usprawnienie sieci dróg powinno konsekwentnie wyszczególniać proponowane elementy, rzutujące na wzrost znaczenia strategicznego pozycji województwa kujawsko-pomorskiego pod względem znaczenia na mapie powiązań komunikacyjnych kraju. Przyjęcie proponowanych uwarunkowań dla realizacji inwestycji zakładanych w ramach Planu, powoduje wzrost znaczenia gospodarczego województwa, poprzez zapewnienie powiązań terenów inwestycyjnych z planowaniem sieci dróg. Wpływie to korzystanie na wzmocnienie spójności wewnętrznej i zewnętrznej województwa kujawsko-pomorskiego. Zapis taki uszczegółowi również zakładane w Planie kryterium dotyczące usprawnienia połączeń z ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczego (w tym z ośrodkami aktywności gospodarczej, a także rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi).	Uwaga nieuwzględniona. Plan zakłada zapewnienie spójności wewnętrznej co umożliwi prawidłową obsługę mieszkańców i pozwoli realizować zadania na rzecz konkurencyjnej gospodarki, modernizacji wsi i miast, kształtowania silnej metropolii oraz tworzenia warunków dla rozwoju nowoczesnego społeczeństwa.
120	IV. ZAŁOŻENIA IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe. s.54	W części zapisu dotyczącego kryterium gotowości do realizacji	Proponuje się uwzględnienie dodatkowo specyficznych kryteriów regionalnych m.in. • Ujęcia inwestycji w planach i projektach GDDKiA O/Bydgoszcz • Położenie w korytarzu TEN-T. • Kryteriów technicznych zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w oparciu o dokonaną inwentaryzację stanu technicznego odcinka drogi • Posiadane porozumienia z partnerami np. skarbem państwa lub innymi władzami gruntów pod rozwój dróg lub umowy partnerskie. • Promesa udziału finansowego np. instytucji kredytowej (BGK, BOŚ czy innych banków) lub partnerów finansowych oraz kapitałowych dla inwestycji drogowej. • Zastosowanie instrumentów zwrotnych oraz PPP w realizacji danej inwestycji, obligacje, udział Krajowego Funduszu Drogowego.	Proponowane kryterium wpłynie na spójność planowanych działań inwestycyjnych z udziałem koncentracji środków krajowych, UE oraz publicznych i prywatnych. Zasada koncentracji jest jedną z podstawowych wytycznych rozporządzeń europejskich, dotyczących funduszy UE na lata 2014-2020. Zwiększy to efektywność realizacji z uwagi na przyjęte kryteria dla wytypowania grup inwestycji drogowych w ramach RPO WK-P 2014-2020.	Uwaga nieuwzględniona. Plan zakłada zapewnienie spójności wewnętrznej co umożliwi prawidłową obsługę mieszkańców i pozwoli realizować zadania na rzecz konkurencyjnej gospodarki, modernizacji wsi i miast, kształtowania silnej metropolii oraz tworzenia warunków dla rozwoju nowoczesnego społeczeństwa.

121	IV. ZAŁOŻENIA IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe s.57	Tab.14. Kryteria wyboru przedsięwzięć drogowych (drogi wojewódzkie). Kolumny Tabeli: Kryteria i Maksymalna Liczba punktów	<p>Proponuje się dodanie następujących kryteriów do:</p> <p>Kryterium funkcji drogi:</p> <ul style="list-style-type: none"> -zapewnienie bezpośredniego połączenia komunikacyjnego z drogą krajową lub węzłem autostradowym oraz położenie w obszarze sieci TEN-T - połączenie drogowe z terenem atrakcyjnym pod względem inwestycyjnym tj. zlokalizowanym przy węzle autostradowym lub drodze krajowej w bezpośredniej bliskości lub powiązanie z istniejącymi czy planowanymi terenami SSE lub ponadgminnych stref biznesu, logistyki i przemysłu oraz z terenami Parków Przemysłowych i Parków N-T na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. <p>Kryterium kontynuacji ciągu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usprawnienie powiązań łączących drogi różnych kategorii, wzmocnienie powiązań sieci dróg wojewódzkich i lokalnych dojazdami i węzłami A-1 oraz powiązań dróg w ramach sieci TEN-T • Usprawnienie połączeń międzywojewódzkich (ponadregionalnych). 	Przyjęcie proponowanych kryteriów wpłynie na efektywność wydatkowania środków na inwestycje drogowe, zwiększy osiągnięcie celów polityki spójności UE 2014-2020 m.in. poprzez powiązanie systemu drogowego województwa kujawsko-pomorskiego oraz dróg z atrakcyjnymi pod względem inwestycyjnym terenami. Wpłynie to również na zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu i wzrost konkurencyjności gospodarczej całego województwa.	Uwaga nieuwzględniona. Zastosowano metodologię kryteriów wyboru przedsięwzięć drogowych przesłaną przez MliR.
122	IV. ZAŁOŻENIA IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe s.57	Tab.14. Kryteria wyboru przedsięwzięć drogowych (drogi wojewódzkie)	<p>Proponuje się uzupełnić Kryterium gotowości projektu do realizacji o następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ujęcie inwestycji w planach i projektach GDDKiA O/Bydgoszcz <ul style="list-style-type: none"> • Kryteriów technicznych zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w oparciu o dokonaną inwentaryzację stanu technicznego odcinka drogi np.- stan nawierzchni zły, - wysokie natężenie ruchu kołowego, głównie ciężarowego pow. 3,5 ton, <ul style="list-style-type: none"> - koleiny, - zarywające się pobocza drogi, - brak oznakowania poziomego, - brak wprowadzenia separacji ruchu, - brak poboczy, - brak barier ochronnych • Posiadane porozumienia z partnerami np. skarbem państwa lub innymi władzami gruntów pod rozwój dróg lub umowy partnerskie. • Promesa udziału finansowego np. instytucji kredytowej (BGK, BOŚ czy innych banków) lub partnerów finansowych oraz kapitałowych dla inwestycji drogowej. • Zastosowanie instrumentów zwrotnych oraz PPP w realizacji danej inwestycji, obligacje, udział Krajowego Funduszu Drogowego. 	Uzupełnienie kryterium wykonalności o zabezpieczenie finansowe oraz ocenę wpływu inwestycji drogowej na poprawę stanu bezpieczeństwa pozwoli na lepsze i trafniejsze wybranie inwestycji, a także na gwarancje zabezpieczenia finansowego realizacji inwestycji, w tym także udział partnerów. Wpłynie to na bardziej efektywne wydatkowanie środków na inwestycje w ramach Planu oraz środków RPO WK-P 2014-2020	Uwaga nieuwzględniona. Zastosowano metodologię kryteriów wyboru przedsięwzięć drogowych przesłaną przez MliR.

123	IV. ZAŁOŻENIA IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe s. 59	Tab.15. Ocena kryterialna przedsięwzięć będących w opracowaniu i przewidywanych do realizacji w ramach RPO WK-P 2014-2020	Proponuje się uzupełnienie Tabeli o pozycje jak w Załączniku nr 1 do Formularza		Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na ograniczone środki finansowe.
124	IV. ZAŁOŻENIA IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe s.63	Tab.16. Wykaz przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023	Proponuje się uzupełnienie Tabeli dla pozycji 1.15, 1.16.1.17 odpowiednio w rubryce Nr drogi: 214, 238, 391. W rubryce : Charakter zadania zgodnie z załączonymi fiskami projektowymi, jakie zostaną przedstawione do Planu przez Gminę na podstawie decyzji Urzędu Marszałkowskiego o uwzględnieniu uwag Gminy Warlubie i korekcie planu o wskazane przez Gminę Warlubie inwestycje.	<p>Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 214 Usprawni komunikację pomiędzy ośrodkami aktywności społecznej i gospodarczej tj. Gminy Warlubie z miastem Świecie i Skórcz oraz dostęp również do planowanych terenów Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.</p> <p>Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 238 Usprawni komunikację pomiędzy ośrodkami aktywności społecznej i oraz dostęp również do planowanych terenów Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Droga 238 leży w bezpośrednim sąsiedztwie ważnej linii kolejowej o znaczeniu krajowym oraz europejskim nr 131 (Chorzów - Tczew) ze stacją w miejscowości Warlubie, co powoduje perspektywę transportu multimodalnego</p> <p>Przebudowa drogi Wojewódzkiej nr 391: Usprawni połączenie DK nr 91 i DW 214 wraz z mającym powstać rondem z nowo projektowanym rondem prze GDDKIA z siedzibą w Bydgoszczy, mającym powstać (w miejscowości Warlubie) łączącym drogi: krajowa E 91, z wojewódzka nr 391 oraz wojewódzka nr 214 zapewnia połączenie z węzłem autostradowym Warlubie.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MIIR umieszczono inwestycję w III grupie.
125	IV. ZAŁOŻENIA IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe, s.65	Tab.17. Planowane przedsięwzięcia do realizacji we współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad	Uzupełnić w rubryce: Nazwa zadania zapis Tabeli o pozycje: -Budowa ronda projektowanego przez GDDKIA z siedzibą w Bydgoszczy, stanowiącego połączenie DK nr 91 i DW 214 oraz DW 238 w miejscowości Warlubie	Inwestycja ma kluczowe znaczenie dla spójności wewnętrznej województwa kujawsko pomorskiego oraz jego dostępności komunikacyjnej. Ponadto stanowi inwestycje w ramach korytarza sieci TEN-T o charakterze znaczącego wpływu na spójność społeczno-gospodarczą obszaru.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na ograniczone środki finansowe.

126	IV. ZAŁOŻENIA IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe, s.68.	Inwestycje w drogi lokalne ze środków EFRR są możliwe jedynie wówczas, gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi (w ramach CT 7 (...)) kryteria formalne (spełnianie kryterium „tak”/”nie”): • droga lokalna zapewnia konieczne bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T, portem lotniczym, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi; • nośność drogi objętej projektem 100 kN/oś;	Proponuje się uzupełnienie zapisu dotyczącego kryteriów o brzmienie zgodne z interpretacją Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju poprzez dodanie zdania: Przez „bezpośrednie połączenie” należy, więc rozumieć połączenie z istniejącą lub budowaną autostradą lub drogą ekspresową leżącą w sieci TEN-T przez węzeł na autostradzie lub drodze ekspresowej, wraz z budową takiego węzła lub połączenie z istniejącym węzłem, albo elementem punktowym sieci. Droga lokalna nie może więc być pośrednią składową układu drogowego	Brak spójności kryteriów z przepisami polskiego prawa w zakresie definicji zawartych w Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.) odnośnie parametrów w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi do 80kN/oś. Ponadto zawężono znacznie w stosunku do Rozporządzeń UE na lata 2014-2020 Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w tej sprawie, które zawiera następujący zapis: „Przez sieć TEN-T należy rozumieć sieć bazową i kompleksową wyznaczoną w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Rozporządzenie). Ponadto, aby mówić o połączeniu z siecią TEN-T, sieć bazowa lub kompleksowa musi zostać wyznaczona oraz funkcjonować w docelowym kształcie lub być na etapie realizacji (w trakcie budowy). W praktyce mowa jest, więc o połączeniach z siecią autostrad lub dróg ekspresowych w Polsce lub elementami punktowymi sieci (porty, terminale towarowe i osobowe, centra, platformy). Zaproponowane nowe zapisy do Planu zdecydowanie działają na korzyść samorządów gminnych i poszerzają możliwość finansowania z RPO WK-P 2014-2020 dróg lokalnych w stosunku do zapisów zaproponowanych w obecnym kształcie Planu.	Uwaga nieuwzględniona. Plan zakłada możliwość finansowania inwestycji w drogi lokalne (gminne i powiatowe) w trybie konkursowym pod warunkiem bezpośredniego połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zgodnie z obowiązującą definicją oraz interpretacją Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.
dotyczy 57	IV. ZAŁOŻENIA IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe, s.65	Tab.20. Wskaźniki dla przedsięwzięć drogowych (drogi wojewódzkie i lokalne) Kolumna Tabeli nośność drogi kN/oś wartość 100	Kolumna Tabeli nośność drogi kN/oś wartość: 80	Proponowany zapis dostosowuje wartość do zgodnej z zapisami w Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.)	Uwaga uwzględniona. Poprawiono w tabeli nr 20 Nośność drogi zgodnie z rozporządzeniem dotyczy wyłącznie dróg lokalnych.
		W przypadku dróg lokalnych, ich finansowanie w ramach RPO WK-P 2014-2020 warunkowane jest zapisami Umowy Partnerstwa13. Na tej podstawie, inwestycje w drogi lokalne ze środków EFRR są możliwe jedynie wówczas, gdy zapewnią konieczne bezpośrednie		Wprowadzenie zasadności realizacji inwestycji drogowych na wskazanych przez Gminę Warlubie drogach wojewódzkich i uzupełniających dróg lokalnych wiąże się w przypadku konkretnych odcinków z następującymi czynnikami wzrostu spójności społeczno-gospodarczej województwa, poprzez: Droga wojewódzka nr 238: <input checked="" type="checkbox"/> Stanowi połączenie z nowo projektowanym rondem przy GDDKIA z siedzibą w Bydgoszczy, mającym powstać (w miejscowości Warlubie) łączącym drogi: krajowa E 91, z wojewódzka nr 391 oraz wojewódzka nr 214 <input checked="" type="checkbox"/> zapewni połączenie z węzłem autostradowym Warlubie, Autostrady A1 położonym w obszarze sieci TEN-T. <input checked="" type="checkbox"/> stanowi połączenie autostrady A1 z miejscowością Osie, gdzie znajdują się prężnie działające na skalę międzynarodową firmy(Gzella - Zakłady Mięsne, Chmarzyński - Zakłady Mięsne, Otlewski - Stolarska, HYDRO ENERGY SP z o.o. - Sprzedaż hurtowa zboża, nieprzetworzonego tytoniu, nasion i pasz dla zwierząt), dlatego też droga ta jest bardzo często wykorzystywana do transportu towaru <input checked="" type="checkbox"/> zapewni połączenie transgraniczne z Autostradą A1 z dużymi miastami tj. Tuchola, Chojnice, Człuchów <input checked="" type="checkbox"/> dogodnie połączenie terenów, miejscowości położonych na zachód od Autostrady A1 z atrakcyjnymi pod względem inwestycyjnym terenami (planowana podstrefa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej- inicjatywa ponadgminnej strefy	

127

IV. ZAŁOŻENIA
IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne
IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe
Str. 68

połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi (w ramach CT 7) – zgodnie z obowiązującymi definicjami:

- terminal towarowy 14: oznacza obiekt z wyposażeniem służącym do przeładunku między, co najmniej dwoma rodzajami transportu lub między dwoma różnymi systemami kolejowymi, oraz do tymczasowego składowania towarów, taki jak port, port śródlądowy, port lotniczy i terminal kolejowo-drogowy;
- centra logistyczne 15: wyspecjalizowana struktura gospodarcza grupująca na zwartym obszarze duży zbiór podmiotów specjalizujących się w organizacji i fizycznym przepływie mas towarowych. Ma charakter publiczny. Stanowi punkt styku popytu i podaży usług logistycznych i transportowych. Centrum logistyczne jest zlokalizowane na skrzyżowaniu ważnych (międzynarodowych) arterii transportowych i stanowi punktowy element infrastruktury logistycznej o wysokim stopniu złożoności technicznej i organizacyjnej. Wyposażone jest w takie elementy jak: intermodalny węzeł transportowy, nowoczesne powierzchnie magazynowe, platformy przeładunkowe, nowoczesne obiekty biurowe, posterunek celny, system zaopatrzenia środków transportu w paliwo i energię, punkt technicznej obsługi i napraw środków transportu, infrastrukturę informatyczną, bank, placówkę poczty, biura ubezpieczycieli, obiekty hotelowo-gastronomiczne i inne;
- platformy logistyczne 16: oznacza obszar bezpośrednio połączony z infrastrukturą

Włączenie gminy Warlubie w wyniku inwestycji na drogach wojewódzkich 214, 238, 391 spowoduje włączenie odcinków sieci dróg wojewódzkich oraz planowanych modernizacji dróg lokalnych w ramach Gminy oraz jako obszaru Powiatu Świeckiego do węzła A-1 co stanowi powiązanie z siecią TEN-T oraz stanowi uzupełnienie sieci dróg krajowych i wojewódzkich.

biznesu, logistyki i przemysłu A-1, zwiększy atrakcyjność inwestycyjną i lokalizacji dla inwestycji firm przy udziale partnerów, w tym PSSE. Pozwoli także na włączenie terenów w nowe systemy wsparcia inwestycji m.in. system ulg dla inwestorów i przedsiębiorców czy, program budowy centrów logistycznych i hal na wynajem SSE Ministerstwa Gospodarki, a tym samym inwestycje w infrastrukturę tej drogi spowodują efektywniejsze wykorzystanie środków w przypadku realizacji inwestycji, położona w sieci TEN-T.

- ☑ Droga wojewódzka nr 238 zapewnia połączenie dla transportu firm przy niej leżących z Autostradą A1 i daje możliwość szybkiego transportu Północ-Południe
- ☑ Umożliwienie rozwoju form transportu multimodalnego, co stanowi podstawowe zalecenie KE na lata 2014-2020 z uwagi na fakt, iż droga 238 leży w bezpośrednim sąsiedztwie ważnej linii kolejowej o znaczeniu krajowym oraz europejskim nr 131 (Chorzów - Tczew) ze stacją w miejscowości Warlubie co stwarza doskonałe możliwości dotyczące inwestowania w tereny przyległe z wykorzystaniem transportu drogowego oraz kolejowego
- ☑ Inwestycje na drodze 238 przyczynią się do zwiększenia spójności społeczno-gospodarczej województwa także z uwagi na powiązanie z planowanym wybudowaniem przez UMK w Toruniu radioteleskopu w miejscowości Osie, zwiększy się natężenie ruchu na drodze nr 238 (duża liczba turystów itp.)
- ☑ Wzrost ruchu turystycznego oraz indywidualnego dzięki infrastrukturze drogi 238 w kierunku terenów Borów Tucholskich, położone przy drodze 238, które stanowią tereny rekreacyjne i dobry dojazd tą drogą zwiększy atrakcyjność turystyczną okolic.
- ☑ droga wojewódzka nr 238 stanowi znakomite połączenie do nowoczesne nowo wybudowanej elektrowni wodnej Borowy Młyn w Gminie Warlubie.
Droga wojewódzka 214
- ☑ Stanowi połączenie z nowo projektowanym rondem przez GDDKiA z siedzibą w Bydgoszczy, mającym powstać (w miejscowości Warlubie) łączącym drogi: krajowa 91, wojewódzka nr 391, wojewódzka nr 238
- ☑ zapewnia bezpośrednie połączenie komunikacyjne DK 91 i DW 391 z węzłem autostradowym WARLUBIE autostrady A1 położonym w obszarze sieci /korytarzu komunikacyjnego TEN-T.
- ☑ droga nr 214 zapewnia połączenie autostrady A1 oraz terenów północnej i południowej Polski z prężnie działającymi przedsiębiorstwami w miejscowościach Skórcz (międzynarodowa firma IGLOTEX), Starogard Gdański (Polpharma S.A., Destylarnia Sobieski S.A.)
- ☑ dogodne połączenie terenów, miejscowości położonych na zachód od Autostrady A1 z atrakcyjnymi pod względem inwestycyjnym terenami (planowana podstrefa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej- inicjatywa ponadgminnej strefy biznesu, logistyki i przemysłu A-1, zwiększy atrakcyjność inwestycyjną i lokalizacji dla inwestycji firm przy udziale partnerów, w tym PSSE. Pozwoli także na włączenie terenów w nowe systemy wsparcia inwestycji m.in. system ulg, program budowy centrów logistycznych i hal na wynajem SSE Ministerstwa Gospodarki, a tym samym efektywniejsze wykorzystanie środków w przypadku realizacji inwestycji, położona w obszarze sieci TEN-T.
- ☑ droga 214 zapewnia połączenie z atrakcyjnymi turystycznie terenami Borów Tucholskich, Kaszuba, wybrzeża (miejscowość Łeba)
- ☑ inwestycja w drogę wojewódzką nr 214 w powiązaniu z planowanym remontem wiaduktu nad linią kolejową nr 131 Śląsk – Porty bardzo poprawi skomunikowanie z autostradą A1, zwiększy poziom bezpieczeństwa w tym punkcie oraz zdecydowanie zmniejszy czas przejazdu na tym odcinku,
- ☑ inwestycja w DW 214 ulepszy połączenie DK nr 91 oraz autostrady A1 z atrakcyjnymi pod względem inwestycyjnym terenami (planowane tereny podstrefy Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej).

Droga wojewódzka 391:

- ☑ połączenie DK nr 91 i DW 214 wraz z mającym powstać rondem z nowo projektowanym rondem przez GDDKiA z siedzibą w Bydgoszczy, mającym powstać (w miejscowości Warlubie) łączącym drogi: krajowa E 91, z wojewódzka nr 391 oraz wojewódzka nr 214
- ☑ zapewnia połączenie z węzłem autostradowym Warlubie, Autostrady A1położonym w sieci TEN-T ,
- ☑ dogodne połączenie terenów, miejscowości położonych na zachód od Autostrady

Uwaga nieuwzględniona.
Przysłane do UM WK-P fiszki miały charakter poglądowy celem wypracowania kryteriów .

				z infrastrukturą transportową transeuropejskiej sieci transportowej, w tym, z co najmniej jednym terminalem towarowym, i który umożliwia prowadzenie działań logistycznych.		<p>□ dogodne połączenie terenów, miejscowości położonych na zachodzie Autostrady A1 z atrakcyjnymi pod względem inwestycyjnym terenami (planowana podstrefa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej- inicjatywa ponadgminnej strefy biznesu, logistyki i przemysłu A-1, zwiększy atrakcyjność inwestycyjną i lokalizacji dla inwestycji firm przy udziale partnerów, w tym PSSE. Pozwoli także na włączenie terenów w nowe systemy wsparcia inwestycji m.in. system ulg, program budowy centrów logistycznych i hal na wynajem SSE Ministerstwa Gospodarki, a tym samym efektywniejsze wykorzystanie środków w przypadku realizacji inwestycji, położona w obszarze sieci TEN-T.</p> <p>□ modernizacja drogi wojewódzkiej nr 391 ma bardzo duże znaczenie dla rozwoju firm przy niej zlokalizowanych (takich jak: JAGR Sp. z o.o., Silosy Zbożowe Warlubie Sp. z o.o., Hanza Pałac Rulewo oraz POLMLEK).</p> <p>W Załączniku nr 2 do niniejszego Formularza przedstawiono fotografie (rzut terenu Gminy) z zaznaczonymi kluczowymi elementami infrastruktury drogowej zlokalizowanej na terenie Gminy Warlubie wskazującej na znaczenie proponowanych rozwiązań drogowych dla wzrostu gospodarczego oraz zwiększenia spójności społeczno –gospodarczej województwa w wyniku zaproponowanych inwestycji i uzasadnienia ich realizacji na podstawie Planu.</p>	
99	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji.</p> <p>Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II.</p> <p>Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	<p>Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorzady z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione.</p> <p>Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.</p>	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

100	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwani Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		128	Rozdział II DIAGNOZA, podrozdział II.5. Zintegrowane Węzły Przesiadkowe, str. 32	Tabela 11 – Wykaz zintegrowanych węzłów przesiadkowych; węzły podstawowe	„Chełmno A, K, S” – korekta zapisu, usunięcie z węzła funkcji kolei Nowe brzmienie zapisu „Chełmno A, S, R”	Brak linii kolejowych w Chełmnie oraz brak perspektyw na doprowadzenie kolei do Chełmna	uwaga uwzględniona
		129	Rozdział II DIAGNOZA, podrozdział II.5. Zintegrowane Węzły Przesiadkowe, str. 32	Tabela 11 – Wykaz zintegrowanych węzłów przesiadkowych; węzły podstawowe	„Chełmża A, S, R” – korekta zapisu, dodanie do węzła transportu kolejowego Nowe brzmienie zapisu „Chełmża A, K, S, R”	Integralność transportu kolejowego wraz z transportem drogowym na terenie kompleksu dworcowego w Chełmży. Wysokie znaczenie przewozów kolejowych w mieście. Dogodna lokalizacja na stworzenie zintegrowanego węzła transportowego	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		130	Rozdział II DIAGNOZA, podrozdział II.5. Zintegrowane Węzły Przesiadkowe, str. 32	Tabela 11 – Wykaz zintegrowanych węzłów przesiadkowych; węzły podstawowe	„Lipno A, S, R” – korekta zapisu, dodanie do węzła transportu kolejowego Nowe brzmienie zapisu „Lipno A, K, S, R”	Integralność transportu kolejowego wraz z transportem drogowym na terenie kompleksu dworcowego w Lipnie. Wysokie znaczenie przewozów kolejowych w mieście. Dogodna lokalizacja na stworzenie zintegrowanego węzła transportowego.	uwaga uwzględniona
		131	Rozdział II DIAGNOZA, podrozdział II.5. Zintegrowane Węzły Przesiadkowe, str. 32	Tabela 11 – Wykaz zintegrowanych węzłów przesiadkowych; węzły podstawowe	Nowy zapis „Unisław A, K, S, R”	Integralność transportu kolejowego wraz z transportem drogowym na terenie kompleksu dworcowego w Unisławiu. Wysokie znaczenie przewozów kolejowych w miejscowości. Dogodna lokalizacja na stworzenie zintegrowanego węzła transportowego.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

101	przewoźnik kolejowy	132	Rozdział II DIAGNOZA, podrozdział II.5. Zintegrowane Węzły Przesiadkowe, str. 32	Tabela 11 – Wykaz zintegrowanych węzłów przesiadkowych; węzły uzupełniające	Nowy zapis „Łysomice A, K, S, R”	Integralność transportu kolejowego wraz z transportem drogowym na terenie kompleksu dworcowego w Łysomicach dzięki bliskiej lokalizacji linii kolejowej nr 207 wraz z drogą krajową nr 91. Duże potoki podróżnych podtoruńskiej miejscowości w kierunku Torunia	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		133	Rozdział II DIAGNOZA, podrozdział II.5. Zintegrowane Węzły Przesiadkowe, str. 32	Tabela 11 – Wykaz zintegrowanych węzłów przesiadkowych; węzły uzupełniające	Nowy zapis „Błądzim K, S, R”	Zapewnienie integralności transportu kolejowego poprzez budowę parkingu rowerowego. Występowanie dużej ilości podróżnych udających się na pociąg własnym środkiem transportu – rowerem.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		134	Rozdział II DIAGNOZA, podrozdział II.5. Zintegrowane Węzły Przesiadkowe, str. 32	Tabela 11 – Wykaz zintegrowanych węzłów przesiadkowych; węzły uzupełniające	„Ostromecko A, S, R” – korekta zapisu, dodanie do węzła transportu kolejowego Nowe brzmienie zapisu „Ostromecko A, K, S, R”	Integralność transportu kolejowego wraz z transportem drogowym na w Ostromecku.	uwaga uwzględniona
		135	Rozdział IV ZAŁOŻENIA Podrozdział IV.2.6. Przedsięwzięcia kolejowe, str. 69	Tabela 22 - Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK-P 2014 – 2020 (kolejności od najbardziej priorytetowego)	Nowy zapis „5 – rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Chełmża – Bydgoszcz Wschód wraz ze zmianą geolokalizacyjną przystanku osobowego Dąbrowa Chełmińska”.	zwiększenie przepustowości linii kolejowej w sposób pozwalający prowadzić ruchu pociągów pasażerskich relacji Chełmża-Bydgoszcz Główna w układzie cyklicznym równoodstępowym zwiększenie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich zwiększenie potoków podróżnych dzięki nowej lokalizacji przystanku osobowego Dąbrowa Chełmińska (ok. 1,5 km bliżej w kierunku Unisławia), co wpisuje się w obszar miejscowości skrócenie czasu przejazdu	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		136	Rozdział IV; podrozdział IV.2.a.; str. 54	„Usprawnienie sieci dróg uwarunkowane jest realizacją następujących zamierzeń: • rozbudowa odcinków dróg łączących miasta powiatowe z Bydgoszczą i Toruniem, • zapewnienie sprawnych połączeń pomiędzy ośrodkami gminnymi i powiatowymi, • podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno dla pojazdów, samochodowych, jak i niechronionych uczestników ruchu, • poprawa jakości infrastruktury.”	Proponuje się uzupełnienie katalogu zamierzeń służących usprawnieniu sieci dróg o: budowę, przebudowę modernizację dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą w miastach na prawach powiatu.	Wprowadzenie zapisu zapewni spójność Kujawsko-Pomorskiego Planu Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej 2014-2020 (dalej Plan) z zapisami SZOOP RPO 2014-2020 (dalej SZOOP). RPO WK-P jest jedynym źródłem pozyskania funduszy UE na drogi wojewódzkie oraz lokalne (gminne i powiatowe) w miastach na prawach powiatu, dlatego też tego typu inwestycje powinny być wyraźnie wyartykułowane w Planie wśród zamierzeń służących usprawnieniu sieci dróg. Dodatkowo spójna, bezpieczna infrastruktura w kluczowych ośrodkach miejskich jest ważnym elementem rozwoju całego województwa.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami dostępu opisanymi w Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020.

137	Rozdział IV; podrozdział IV.2.a.; str. 55	„kryterium funkcji drogi, w ramach którego przyznano punktację za połączenie ośrodków miejskich stanowiących drugorzędne lub trzeciorzędne węzły z siecią TEN-T (...). - połączenie miasta wojewódzkiego, regionalnego lub subregionalnego z drogą znajdującą się w sieci TEN-T,”	Proponowany zapis: „ kryterium funkcji drogi, w ramach którego przyznano punktację za połączenie ośrodków miejskich stanowiących drugorzędne lub trzeciorzędne węzły z siecią TEN-T lub za połączenie z drogą krajową lub wojewódzką w miastach na prawach powiatu (...) - połączenie miasta wojewódzkiego, regionalnego lub subregionalnego z drogą znajdującą się w sieci TEN-T lub z drogą krajową”. Dodanie podkryterium: „ – usprawnienie połączeń drogowych w miastach na prawach powiatu”.	Uwzględnienie uwagi zapewni spójność Planu z SZOOP oraz Umową partnerstwa. Według kryteriów opisanych w Planie będą oceniane inwestycje drogowe w miastach na prawach powiatu planowane do dofinansowania z RPO. Natomiast obecne brzmienie przedmiotowego kryterium nie uwzględnia tych dróg	Uwaga nieuwzględniona. Zastosowano metodologię kryteriów wyboru przedsięwzięć drogowych przesłaną przez MliR.
138	Rozdział IV; podrozdział IV.2.a.; str. 57	Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu (tabelka)	Brak jednostki miary	Uwaga formalna, porządkowa	Uwaga nieuwzględniona. Wartość nie posiada jednostki miary.
139	Rozdział IV; podrozdział IV.2.a.; str. 65	„W przypadku pojawienia się oszczędności poprzetargowych, będzie możliwość realizacji innych inwestycji poprawiających bezpieczeństwo na sieci dróg wojewódzkich, które są w gestii Zarządu Województwa jako zadania własne.”	Proponowany zapis: „W przypadku pojawienia się oszczędności poprzetargowych, będzie możliwość realizacji innych inwestycji poprawiających bezpieczeństwo na sieci dróg wojewódzkich, które są w gestii Zarządu Województwa jako zadania własne lub w gestii miast na prawach powiatu”.	Miasta na prawach powiatu również mają w swoim zarządzie drogi wojewódzkie, mogą być beneficjentami projektów drogowych i powinny mieć prawo do skorzystania z wygenerowanych oszczędności poprzetargowych.	Uwaga uwzględniona

140	IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe, str. 69-75	Projekty dotyczące modernizacji infrastruktury kolejowej w woj. Kujawsko-Pomorskim przewidziane do realizacji w ramach perspektywy 2014-2020	<p>Należy uwzględnić projekt komplementarny zgłoszony do Kontraktu Terytorialnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu”, który jest komplementarny z zadaniami inwestycyjnymi zrealizowanymi w perspektywie 2007-2013 w tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław - Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny - Toruń Wschodni) – BiT-City (POIŚ 2007-2013) • Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno - Piła na odcinku Toruń – Bydgoszcz – BiT-City (POIŚ 2007-2013) • Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego w Toruniu – BiT-City • Zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej BiT-City jak i zadania planowane do realizacji w perspektywie 2014-2020 tj.: • Przebudowa układu torowo-drogowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i al. Jana Pawła II wraz z budową pasa tramwajowo - autobusowego – BiT-City II (RPO 2014-2020) • Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu - BiT-City II (POIŚ 2014-2020) • Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu – BiT-City II (POIŚ 2014-2020). 	<p>Projekt „Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu” jest niezwykle ważny z punktu widzenia rozwoju zintegrowanego transportu publicznego w województwie kujawsko-pomorskim.</p> <p>1) zakres rzeczowy przedsięwzięcia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modernizacja infrastruktury kolejowej na odcinku od Dworca Toruń Główny do Dworca Toruń Miasto (na wszystkich czynnych torowiskach); • budowa drugiego toru pod Placem Pokoju Toruńskiego wraz z niezbędnymi obiektami inżynieryjnymi; <ul style="list-style-type: none"> • budowa zespołu wiaduktów na ul. Równinnej w Toruniu • przebudowa dworca i stacji Toruń Miasto wraz ze skomunikowaniem przejściem podziemnym z ul. Chłopickiego wraz z przebudową tej ulicy; • przebudowa dworca Toruń Wschodni wraz ze skomunikowaniem z ul. Chrobrego (w kierunku Centrum Nowoczesności Młyn Wiedzy) oraz budową węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej/podmiejskiej; <ul style="list-style-type: none"> • modernizacja mostu kolejowego im. Ernesta Malinowskiego; • budowa przystanków kolejowych Toruń Garbaty Mostek i Toruń Podgórz; • przebudowa i dyslokacja przystanków na linii nr 18 i linii 27 zapewniających jak najszerszy dostęp do transportu szynowego • przebudowa układu torowego i systemu sterowania ruchem na stacji Toruń Wschodni. <p>2) przewidywane rezultaty.</p> <ul style="list-style-type: none"> • poprawa bezpieczeństwa na linii 353; • skrócenie czasu przejazdu; • podniesienie prędkości szlakowej na odcinku linii; • dostosowanie obiektów infrastruktury dworcowej do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się; <ul style="list-style-type: none"> • zwiększenie przepustowości linii 353; • usprawnienie powiązań z siecią kolejową TEN-T. 	Uwaga uwzględniona Dokument zostanie uzupełniony o inwestycje kolplementarne realizowane ze środków krajowych
141	IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe, str. 69-75	Projekty dotyczące modernizacji infrastruktury kolejowej w woj. Kujawsko-Pomorskim przewidziane do realizacji w ramach perspektywy 2014-2020	<p>Należy uwzględnić projekt dotyczący modernizacji linii kolejowej nr 27 zakładający m.in. modernizację infrastruktury kolejowej i dyslokację przystanków/stacji kolejowych.</p>	<p>Projekt dotyczący modernizacji linii kolejowej nr 27 jest istotny z punktu widzenia rozwoju lokalnych połączeń kolejowych i integracji komunikacji publicznej.</p> <p>Projekt ma m.in. na celu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • skrócenie czasu przejazdu; • podniesienie prędkości szlakowej na odcinku linii; <p>• dostosowanie lokalizacji stacji/przystanków kolejowych do potrzeb mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż linii.</p> <p>Województwo Kujawsko-Pomorskie przekazało do PKP PLK S.A. propozycję włączenia projektu do planów inwestycyjnych spółki, które mogłyby być realizowane przy udziale środków unijnych w perspektywie 2014-2010.</p> <p>Przedmiotowy projekt wpisuje się w Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020, w Działanie 5.3. Infrastruktura Kolejowa, a także wpisuje się w typy projektów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernizacja, rewitalizacja sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej poza siecią TEN-T o znaczeniu regionalnym. - Wsparcie inwestycji punktowych przeznaczonych do obsługi transportu pasażerskiego (np. przystanki, wiaty, kładki dla pieszych oraz inne obiekty inżynieryjne) uwzględniające potrzeby osób z niepełnosprawnościami i dysfunkcjami. 	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

142	Rozdział VI, str. 86	„Z pozostałej alokacji przeznaczonej na drogi tj. 119 mln EUR, wyodrębniono pulę 15% (tj. 18 mln EUR) na realizację projektów związanych z budową, przebudową, modernizacją dróg wojewódzkich w miastach na prawach powiatu.”	Proponuje się zwiększenie kwoty na realizację projektów związanych z budową, przebudową, modernizacją dróg wojewódzkich w miastach na prawach powiatu.	Umowa partnerstwa nie określa, jaki procent alokacji na inwestycje drogowe ma być przeznaczony na drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu. Zdaniem zgłaszającego uwagę, pula ta powinna być wyższa od przewidzianej na drogi lokalne (zgodnie z Umową partnerstwa, inwestycje w drogi lokalne w ramach CT7 nie mogą stanowić więcej niż 15% alokacji programu przeznaczonej na transport drogowy. IZ RPO WK-P przeznaczyła na drogi lokalne maksymalny dopuszczalny poziom ogólnej alokacji, tj. 15%). Drogi wojewódzkie mają większe znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego danego regionu niż drogi lokalne (taki wniosek wytyka także z Umowy partnerstwa), a ich budowa (przebudowa) jest droższa. Dodatkowo RPO WKP (Działanie 5.1) jest jedynym źródłem pozyskania środków UE na drogi tej kategorii (drogi lokalne natomiast mogą uzyskać wsparcie z EFRR w ramach CT 9 - jako element lokalnego planu rewitalizacji oraz w ramach CT 4 - jako element planu mobilności miejskiej, planu niskoemisyjnego czy strategii ZIT). Konieczność spełnienia kryterium bezpośredniego połączenia drogi lokalnej z siecią TEN-T, portem lotniczym, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi, zdecydowanie ograniczy ilość projektów zgłoszonych do dofinansowania w ramach Działania 5.1.	Uwaga nieuwzględniona. Alokacja została przyznana zgodnie z propozycją Zarządu Województwa.
143	Rozdział VI; str. 86	„Maksymalna kwota, o którą miasta na prawach powiatu będą mogły ubiegać się w konkursie w ramach RPO, będzie zależna od liczby mieszkańców danego miasta.”	Proponuje się usunięcie zapisu uzależniającego wysokość maksymalnej kwoty, o którą miasta na prawach powiatu będą mogły się ubiegać w konkursie, od liczby mieszkańców (wykreślenie słów: „będzie zależna od liczby mieszkańców danego miasta”). Kwota dofinansowania, jaka zostanie przyznana danej jednostce samorządu terytorialnego, powinna być uzależniona od jakości przygotowanych projektów, w tym dokumentacji aplikacyjnej, ocenianych na podstawie obiektywnych, jednakowych dla wszystkich potencjalnych beneficjentów kryteriów.	Uzależnienie maksymalnej kwoty, o którą miasta na prawach powiatu będą mogły ubiegać się w konkursie w ramach RPO, od liczby mieszkańców, dyskryminuje mniejsze j.s.t. Każde z miast na prawach powiatu w województwie kujawsko-pomorskim powinno mieć równe szanse w dostępie do finansowania swoich inwestycji. Wprowadzenie kryterium liczby mieszkańców jest sprzeczne z zasadami określającymi konkursowy tryb wyboru projektów i zasadą konkurencyjności. Konkurs jest postępowaniem służącym wybraniu do dofinansowania projektów, które spełniły kryteria wyboru projektów i uzyskały wymaganą liczbę punktów albo uzyskały kolejno największą liczbę punktów, w przypadku gdy kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów w konkursie nie wystarcza na objęcie dofinansowaniem wszystkich projektów złożonych w ramach konkursu.	uwaga nieuwzględniona Kryterium oparte o liczbę mieszkańców jest najbardziej obiektywne
dotyczy	IV.2.b. Przedsięwzięcia	Projekty dotyczące modernizacji infrastruktury kolejowej w woj. kujawsko-	Należy uwzględnić projekt komplementarny zgłoszony do Kontraktu Terytorialnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu”, który jest komplementarny z zadaniami inwestycyjnymi zrealizowanymi w perspektywie 2007-2013 w tym m.in.: • Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław - Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny - Toruń Wschodni) – BiT-City (POIS 2007-2013) • Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii	Projekt „Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu” jest niezwykle ważny z punktu widzenia rozwoju zintegrowanego transportu publicznego w województwie kujawsko-pomorskim. 3) zakres rzeczowy przedsięwzięcia: • modernizacja infrastruktury kolejowej na odcinku od Dworca Toruń Główny do Dworca Toruń Miasto (na wszystkich czynnych torowiskach); • budowa drugiego toru pod Placem Pokoju Toruńskiego wraz z niezbędnymi obiektami inżynierskimi; • budowa zespołu wiaduktów na ul. Równinnej w Toruniu • przebudowa dworca i stacji Toruń Miasto wraz ze skomunikowaniem przejściem podziemnym z ul. Chłopskiej wraz z przebudową tej ulicy; • przebudowa dworca Toruń Wschodni wraz ze skomunikowaniem z ul. Chrobrego (w kierunku Centrum Nowoczesności Młyn Wiedzy) oraz budową węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej/podmiejskiej:	Uwaga nieuwzględniona Dokument nie dotyczy inwestycji realizowanych ze środków

	140	kolejowe, str. 69-75	Pomorskim przewidziane do realizacji w ramach perspektywy 2014-2020	<p>kolejowej nr 18 Kutno - Piła na odcinku Toruń – Bydgoszcz – BiT-City) (POIŚ 2007-2013)</p> <ul style="list-style-type: none"> Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego w Toruniu – BiT-City Zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej BiT-City jak i zadania planowane do realizacji w perspektywie 2014-2020 tj.: Przebudowa układu torowo-drogowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i al. Jana Pawła II wraz z budową pasa tramwajowo - autobusowego – BiT-City II (RPO 2014-2020) Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu - BiT-City II (POIŚ 2014-2020) Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu – BiT-City II (POIŚ 2014-2020) 	<ul style="list-style-type: none"> modernizacja mostu kolejowego im. Ernesta Malinowskiego; budowa przystanków kolejowych Toruń Garbaty Mostek i Toruń Podgórz; przebudowa i dyslokacja przystanków na linii nr 18 i linii 27 zapewniających jak najszerszy dostęp do transportu szynowego przebudowa układu torowego i systemu sterowania ruchem na stacji Toruń Wschodni. <p>4) przewidywane rezultaty.</p> <ul style="list-style-type: none"> poprawa bezpieczeństwa na linii 353; skrócenie czasu przejazdu; podniesienie prędkości szlakowej na odcinku linii; dostosowanie obiektów infrastruktury dworcowej do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się; zwiększenie przepustowości linii 353; usprawnienie powiązań z siecią kolejową TEN-T. 	krajowych (POIŚ)
	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	<p>Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego</p>	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji.</p> <p>Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II.</p> <p>Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>
Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73		Tab.22	<p>Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego</p>	<p>Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorzady z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>	
Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73		Tab.22	<p>Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.</p>	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione.</p> <p>Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.</p>	<p>uwaga nieuwzględniona</p> <p>Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)</p>	

dotyczy 63	II. DIAGNOZA II.1. Społeczno-gospodarcze tło funkcjonowania transportu w województwie strona 19	Tab.8	Dopisać podsumowanie liczby osób w jednostkach administracyjnych o liczbie powyżej 200 osób zatrudnionych w Bydgoszczy (18077) i Toruniu (7434).	Pokazanie realnej liczby osób zatrudnionych w obu stolicach województwa powinno być pomocne w projektowaniu komunikacji odzwierciedlającej to zapotrzebowanie w dojazdach do pracy do obu stolic. Zapotrzebowanie nie jest symetryczne. Projektowanie symetrycznego układu nie odzwierciedla potrzeb. Dane wyraźnie pokazują, że wzmocnienia potrzebuje transport zbiorowy dowożący ludzi do pracy do Bydgoszczy. Inwestycje powinny być także w większym stopniu skoncentrowane na poprawie jakości obsługi tego największego w regionie potoku regularnych dojazdów do pracy do Bydgoszczy. Dotyczy to inwestycji w rewitalizację linii 356, infrastruktury przystanków, stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych na terenach gdzie te największe potoki są generowane, a także inwestycji w system jednorodny system biletowy, przyjazny dla pasażera oraz inwestycji w dogęszczenie siatki połączeń kolejowych do obsługi głównych potoków pasażerów. Byłoby to zgodne z zapisem tego dokumentu na str 70: „Priorytetem winny być te inwestycje, gdzie są duże potoki podróżnych, co ma odzwierciedlenie w ilości połączeń pasażerskich. Realizacja takich inwestycji poprawi dostępność transportową znacznej ilości osób, aniżeli w przypadku tras, które mają uboższą ofertę przewozową.”	uwaga nieuwzględniona brak możliwości pokazania tego zagadnienia na podstawie danych GUS (brak danych statystycznych).
dotyczy 64	II.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Dokument nie precyzuje problemu braku integracji taryfowej przewozów kolejowych i miejskich dla większości podróży podmiejskich i miejskich w regionie.	W regionie należy wprowadzić jednolity bilet wojewódzki umożliwiający pokonywanie całej trasy od drzwi do drzwi wszystkimi dostępnymi środkami transportu: koleją, autobusem podmiejskim, autobusem miejskim, tramwajem.	Pełna swoboda pasażerów podczas przemieszczania się transportem zbiorowym wymaga od organizatorów przewozów pasażerskich wzięcia odpowiedzialności za rozliczenia wpływów z połączonego biletu. Takie zapisy dotyczące biletu wojewódzkiego powinny znaleźć się w większości działów tego planu, włącznie z konkretnym opisem inwestycji polegającej na zbudowaniu i wdrożeniu systemu biletu wojewódzkiego. Takich zapisów zupełnie brak. Bez tego systemu transport będzie nadal całkowicie niespójny i niewygodny dla pasażerów zmuszonych do ciągłego kupowania biletów.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 65	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Dokument nie precyzuje problemu braku integracji taryfowej przewozów kolejowych na terenie miast wojewódzkich	Pociągi Regio przejeżdżające przez teren miast wojewódzkich należy udostępnić mieszkańcom tych miast w formie pospiesznych linii miejskich dostępnych za niewielką dopłatą do miejskiego biletu okresowego (zintegrowanego).	Taka forma wykorzystania kolei na terenach miast poprawi rentowność linii, a mieszkańcom zapewni możliwość szybkiego przemieszczenia się w niektórych relacjach na terenie Bydgoszczy i Torunia.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 66	II.7. Polityka transportowa województwa Polityka taborowa. Str. 43	" W przypadku obsługi połączeń zelektryfikowanych, obsługa tras odbywa się przy udziale taboru będącego własnością operatora kolejowego. Ewentualne zakupy nowych jednostek taborowych w najbliższych latach będą przedmiotem analiz przy uwzględnieniu potrzeb przewozowych i planowanej pracy eksploatacyjnej."	Należy ten zapis sprecyzować i otwarcie napisać, że stan większości taboru eksploatowanego przez operatorów jest niedostateczny do komfortowej obsługi pasażerów.	Niski wskaźnik wykorzystania przewozów kolejowych w regionie kujawsko-pomorskim jest konsekwencją między innymi niskiej jakości taboru na większości tras zelektryfikowanych.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. Standardy taboru kolejowego mogą stanowić jeden z wymogów stawianych wobec operatora kolejowego. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

dotyczy 67	II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe Str. 34	Wybór powyższych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz zakwalifikowanie ich do odpowiednich klas przeprowadzono na podstawie ich lokalizacji w sieci transportowej oraz atrakcyjności transportowej. Atrakcyjność transportową poszczególnych węzłów wyznaczono poprzez obliczenia symulacyjne za pomocą modelu transportowego województwa. Za miarę atrakcyjności transportowej przyjęto liczbę pasażerów korzystających z danego węzła w ciągu doby przeciętnego dnia roboczego (rozpoczynających podróże, kończących podróże, bądź przesiadających się w trakcie podróży).	Zmodyfikować należy nie tylko zapis w planie, ale również algorytm wyznaczania lokalizacji węzłów przesiadkowych.	Taki algorytm wyznaczania potencjału węzłów przesiadkowych nie jest w stanie poprawnie zadziałać w przypadku obiektów w sieci transportowej, w których stan infrastruktury uniemożliwia obecnie przesiadki lub mocno je utrudnia. W tych miejscach potok pasażerów zastąpił potok samochodów. W taki sposób pominięto np całkowicie węzeł przesiadkowy, który powinien powstać w zachodniej części miasta, np w sąsiedztwie przystanku kolejowego Osowa Góra. Brakuje także wskazania jakiegokolwiek węzła przesiadkowego w Fordonie. Moja propozycja to stacja kolejowa Bydgoszcz Fordon lub okolice obiektu sieci IKEA, w których istnieje możliwość spięcia linii kolejowej z komunikacją miejską Fordonu. Analiza powinna uwzględniać miejsca potencjalnie atrakcyjne do przesiadek, a nie tylko te wykazujące obecnie duży ruch przesiadkowy.	Uwaga nieuwzględniona Nieprzyznanie punktów za kryterium "Integrowanie przez projekt różnych środków transportu" nie powoduje usunięcia projektu z dalszej oceny.
dotyczy 68	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (podstawowe)	Dodać podstawowy węzeł przesiadkowy w zachodniej części Bydgoszczy w obrębie przystanku kolejowego Osowa Góra (A,K,S,R)	Węzeł przesiadkowy na Osowej Górze będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku miasta z transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Osowej Góry. Utworzenie węzła w tym miejscu będzie uzupełniało się z zaplanowanym wzrostem ilości połączeń kolejowych pomiędzy Nakłem a Bydgoszczą. Gmina Sicienko, której mieszkańcy mogliby korzystać z tego węzła (oprócz oczywiście mieszkańców Osowej Góry) jest wymieniana wysoko na liście gmin z dużą ilością pracujących w Bydgoszczy (804 osoby).	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 69	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (podstawowe)	Dodać podstawowy węzeł przesiadkowy na terenie Fordonu (Bydgoszcz Fordon lub Bydgoszcz Brdyjście) (A,K,S,R)	Węzeł przesiadkowy w Fordonie będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku miasta z transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Fordonu, Węzeł będzie także zachęcał mieszkańców regionu do korzystania z połączeń kolejowych dzięki ułatwieniom przesiadek na fordońskie linie autobusowe.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 70	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (uzupełniające)	Uzupełniający węzeł przesiadkowy w Ostromecku (A,S,R) zastąpić przez dwa węzły uzupełniające w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unisławiu, oba kategorii (A,K,S,R)	Lokalizacja węzłów w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unisławiu spowoduje, że znacznie więcej osób będzie mogło z nich skorzystać, a także umożliwi koordynację przesiadek na pociągi. Lokalizacja na terenie węzłów parkingów P&R zachęci kierowców do pozostawiania tam samochodów prywatnych i kontynuowania podróży do Bydgoszczy transportem zbiorowym. Węzeł w Dąbrowie Chełmińskiej w raz z nowym przystankiem kolejowym należy zbudować możliwie blisko zabudowań, aby zwiększyć jego atrakcyjność dla mieszkańców Dąbrowy Chełmińskiej. Obecna lokalizacja powoduje, że dostęp do kolei jest w Dąbrowie Chełmińskiej utrudniony, co powoduje niższą rentowność i wzrost koniecznych dopłat do komunikacji kolejowej ze strony samorządu regionu.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

dotyczy 71	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (uzupełniające)	Dodać uzupełniający węzeł przesiadkowy na terenie stacji Inowrocław Rąbinek (A,K,S,R)	<p>Temu zadaniu powinno towarzyszyć przedłużenie kursów relacji Bydgoszcz – Inowrocław oraz Toruń Inowrocław do zrewitalizowane stacji Inowrocław Rąbinek.</p> <p>Węzeł przesiadkowy na Rąbinie będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku Bydgoszczy i Torunia przy użyciu transportu zbiorowego.</p> <p>Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Rąbina, Węzeł będzie także zachęcał mieszkańców regionu do korzystania z połączeń kolejowych dzięki ułatwieniom przesiadek na kolej pasażerom podmiejskich linii autobusowych jadących do Inowrocławia z południowej części powiatu Inowrocławskiego i Radziejowskiego. Rąbin, to duże osiedle o zabudowie wielorodzinnej bardzo niekorzystnie położone w stosunku do dworca kolejowego w Inowrocławiu. Stacja Inowrocław Rąbinek poprawi dostęp do oferty kolejowej dla wielu tysięcy mieszkańców Rąbina.</p>	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 72	II.7. Polityka transportowa województwa, str 40.	„Szczegółowy wykaz linii komunikacyjnych wraz z ich przebiegiem został określony w ww. Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego.”	Szczegółowy wykaz linii należy określić ponownie w celu wyeliminowania zjawiska konkurencji autobusów i pociągów w wojewódzkich korytarzach transportowych ,które występuje niestety w Planie przytoczonym w uzasadnieniu.	<p>Powyższy zapis nie jest zgodny z zapisem w niniejszym planie na str. 39: „W relacjach, gdzie nie ma możliwości wykorzystania transportu kolejowego, zakłada się wykorzystanie transportu autobusowego.” Przywoływany w dokumencie Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” zakłada bowiem realizację wojewódzkich przewozów autobusowych również w relacjach gdzie istnieją linie kolejowe (przykładowo Nakło – Bydgoszcz, czy Inowrocław – Bydgoszcz). Zatem zamiast przywoływania zapisów powyższego Planu należy ponownie określić mapę wojewódzkich przewozów kolejowych oraz autobusowych i wyeliminować z nich zjawisko konkurencji autobusów i pociągów w wojewódzkich korytarzach transportowych.</p>	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 73	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Brak zapisu	Do taryfy wprowadzić należy korzystniejsze stawki za przewóz rowerów zarówno w ofercie biletów jednorazowych jak i okresowych. Cena za przewóz roweru nie powinna przekraczać 10% ceny biletu dla osoby posługującej się tym rowerem (zarówno ulgowego jak normalnego)	Na obszarach pozbawionych regularnej komunikacji zbiorowej możliwość dojazdu do stacji kolejowej rowerem, zabrania go ze sobą i kontynuowanie podróży w miejscowości docelowej zachęci większą ilość mieszkańców do wykorzystania kolei jako wygodnego środka transportu i powiększy obszar bezpośredniego oddziaływania każdej ze stacji kolejowych w regionie.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 74	Tab.17. Planowane przedsięwzięcia do realizacji we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, str 64.	Budowa układu komunikacyjnego północno-wschodniej części bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego – połączenie drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15 węzeł Turzno na autostradzie A1	Wykreślić to zadanie z dokumentu	Mieszkańcy Bydgoszczy i zachodniej części regionu będą realizowali dostęp do autostrady A1 poprzez węzły w Czerniewicach oraz Nowych Marzach, natomiast populacja gminy Zławieś Wielka nie jest tak duża, żeby uzasadniała wydawanie na ten cel 333 milionów złotych. Zamiast tego zadania proponuję wspólnie z GDDKiA realizację rozbudowy DK25 na odcinku Stryszek –Bydgoszcz wraz z węzłem w Brzozie na skrzyżowaniu DK25 z DW254. Wspomniany odcinek jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków sieci, a na skrzyżowaniu z DW254 często tworzą się korki. Sytuację utrudnia dodatkowo przejazd kolejowy w rejonie tego skrzyżowania. Realizacja wspomnianego węzła powinna umożliwić bezkolizyjny przejazd w dwóch najbardziej obciążonych relacjach: w ciągu DK25 oraz w ciągu DW254 – DK25.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa budowa układu komunikacyjnego jest niezbędna dla prawidłowej spójności komunikacji drogowej województwa.
dotyczy 75	IV.2.c. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej, str. 75	Brak zapisu	Należy definiować standard wyposażenia punktu odprawy pasażerskiej kategorii 1 w urzędzenia do automatycznej sprzedaży biletów	Trudności z zakupem biletów kształtują niekorzystny wizerunek kolei.	uwaga nieuwzględniona Decyzja o kanałach dystrybucji biletów należy do operatora kolejowego. Organizator transportu lub właściciel dworca nie ma uprawnień do narzucenia form sprzedaży biletów.

dotyczy 76	VII.3. Fiszka projektowa – tabor autobusowy str 127	Nazwa przedsięwzięcia - Zakup autobusów do realizacji publicznego transportu zbiorowego	Wnioskuje o całkowite usunięcie tego zadania z dokumentu.	Realizacja zadanie jest niezgodne z zapisem polityki transportowej województwa, która mówi o preferencji dla transportu kolejowego (II.7. Polityka transportowa województwa str 38 „dostępności Bydgoszczy i Torunia z uwzględnieniem preferencji dla transportu kolejowego w relacjach, gdzie istnieje techniczna możliwość rozwoju połączeń, poprzez zwiększenie ich liczby na liniach istniejących oraz zwiększenie przepustowości linii poprzez likwidację „wąskich gardeł”. Dotowanie zakupu taboru autobusowego stanowi zagrożenie dla i tak już niskiej rentowności przewozów kolejowych. Plan Transportowy, przywoływany w dokumencie dopuszcza bowiem realizację wojewódzkich przewozów autobusowych w korytarzach obsługiwanych również przez kolej, przykładowo Nakło – Bydgoszcz czy Inowrocław – Bydgoszcz.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 77	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Brak zapisu (nowa propozycja)	W polityce transportowej województwa proponuję zawrzeć zapisy wprowadzające integrację dworców PKP i PKS w miastach gdzie są one od siebie oddalone. Proponuję takie dworce, np na terenie Inowrocławia, łączyć ze sobą specjalnymi liniami autobusowymi, kursującymi wahadłowo co kilka minut, które będą bezpłatne dla pasażera posiadającego ważny bilet na pociąg lub autobus podmiejski. Takie przewozy miałyby być realizowane w ramach przewozów wojewódzkich i być opłacane przez organizatora przewozów wojewódzkich.	W Inowrocławiu dworce PKS i PKP dzieli odległość około 1000 metrów. Nawet dla zdrowej i sprawnej osoby jest to ok 10-12 minut marszu. Dla osób mających trudności z poruszaniem jest to bariera bardzo utrudniająca przesiadki. Często warunki atmosferyczne powodują dodatkowo dyskomfort przesiadek pomiędzy autobusami podmiejskimi a pociągami. Brak integracji zniechęca do korzystania z transportu zbiorowego. Linia jeżdżąca pomiędzy dworcami w Inowrocławiu to nie jest wielki koszt. Obsługiwać ją mógłby jeden pojazd w takcie co 10 minut z każdego z dworców w okresie szczytów komunikacyjnych. Po okresie szczytów komunikacyjnych częstotliwość jej kursowania powinna być dostosowana do rozkładu jazdy pociągów. Dzienny koszt funkcjonowania takiej specjalnej linii integrującej dworce to zaledwie kilkaset złotych dziennie, a zdecydowanie poprawi jakość przesiadek. Zniweluje także mankament, jakim jest niekorzystne położenie dworca kolejowego w Inowrocławiu. W sytuacji, w której połączenia kolejowe mają mieć realny priorytet, taka integracja jest niezbędna.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 78	II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe, strona 32	"Integrację należy osiągnąć poprzez stworzenie podróznym możliwości przesiadania się pomiędzy określonymi liniami komunikacyjnymi oraz przesiadania się z samochodu osobowego do danego środka publicznego transportu zbiorowego.	Dodać zapis: "Integrację należy poprawić również poprzez taką koordynację rozkładów jazdy pociągów i autobusów, która zminimalizuje czas przesiadek pomiędzy środkami transportu."	Dokument odnosi się do jakości infrastruktury węzłów przesiadkowych, jednak pomija kwestie związane z koordynacją rozkładów jazdy, co jest bardzo istotnym czynnikiem podnoszącym jakość systemu transportu zbiorowego w odbiorze pasażera. Obecnie koordynacja rozkładów jazdy pociągów regionalnych jest bardzo słaba, nawet na największej stacji w regionie, Bydgoszczy Głównej. Odnieść można wrażenie, że rozkładem jazdy pociągów rządzi przypadek, a nie zarządza nimi instytucja stawiająca sobie za cel poprawę jakości całego systemu transportu regionalnego.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

				<p>Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w regionalnym systemie transportowym planuje się uzyskać poprzez wydłużenie kursów pociągów z Inowrocławia i Nakła do stacji Bydgoszcz Fordon po przywróceniu możliwości zawracania na tej stacji pociągów.</p>	<p>Plan Spójności w rozdziale Polityka transportowa województwa powinien wskazywać możliwości wynikające z przedłużania oraz łączenia relacji dojazdowych do Bydgoszczy w kursach kolejowych z Nakła, Inowrocławia czy Unistawia. Wnioskuje o przedłużenie kursów z Nakła oraz Inowrocławia do stacji Bydgoszcz Fordon (wraz z przywróceniem technicznych możliwości zawracania składów na stacji Bydgoszcz Fordon w ramach wnioskowanego projektu: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.) Pozwoli to na znacznie szybsze dotarcie pasażerom z Nakła i Inowrocławia do stacji Bydgoszcz Wschód, na której stworzono możliwość przesiadek na tramwaj do północnej części Fordonu. Wnioskuje o przedłużenie kursów z Unistawia do Osowej Góry. W ramach wnioskowanej budowy węzła przesiadkowego na Osowej Górze z parkingiem P&R, należy stworzyć możliwość zawracania tam pociągów. Przedłużenie wspomnianych relacji stworzy pasażerom korzystającym z tych przewozów kolejowych większą ilość możliwych przesiadek na komunikację miejską i skróci czas podróży do celu transportem zbiorowym. Przyczyni się to do zwiększenia zainteresowania transportem kolejowym, który w założeniach ma stanowić podstawę systemu transportowego regionu. Alternatywnie wobec koncepcji przedłużenia kursów z Nakła do Fordonu można rozważyć połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Bydgoszcz Główna - Nakło nad Notecią. Połączenie tych relacji podniesie atrakcyjność oferty dla pasażerów ułatwiając dostęp mieszkańcom Powiatu Nakielskiego do Torunia oraz do wschodniej części Bydgoszczy (zwłaszcza Fordonu).</p>	<p>uwaga nieuwzględniona</p> <p>Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)</p>
				<p>"Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w regionalnym systemie transportowym planuje się uzyskać także poprzez połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Nakło nad Notecią - Bydgoszcz Główna.</p>	<p>Propozycja w tym punkcie jest alternatywna w stosunku do propozycji zawartej w punkcie 20. Alternatywnie wobec koncepcji przedłużenia kursów z Nakła do Fordonu można rozważyć połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Bydgoszcz Główna - Nakło nad Notecią. Połączenie tych relacji podniesie atrakcyjność oferty dla pasażerów ułatwiając dostęp mieszkańcom Powiatu Nakielskiego do Torunia oraz do wschodniej części Bydgoszczy (zwłaszcza Fordonu). W przypadku braku woli realizacji tego postulatu należy bezwzględnie zadbać o koordynację rozkładów jazdy w tych relacjach w celu umożliwienia sprawnej przesiadki na stacji Bydgoszcz Główna.</p>	<p>uwaga uwzględniona</p>
				<p>Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz Główna - granica województwa wielkopolskiego</p>	<p>W planie spójności napisano: „Wśród inwestycji uzupełniających wskazuje się rewitalizację linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna na odcinku Gołańcz – Kcynia. Połączenie stanowiłoby uzupełnienie oferty przewozowej województwa wielkopolskiego dla połączeń do Poznania.” Jest to działanie szkodliwe i sprzeczne z interesami województwa kujawsko-pomorskiego. Nie można prowadzić działań drenujących rodzimy kapitał ludzki na rzecz konkurencyjnego ośrodka samorządowego.</p> <p>Rewitalizacja linii 356 na wnioskowanym odcinku jest odwróceniem planowanych działań na rzecz budowania siły województwa kujawsko-pomorskiego włączając społeczność skupioną wokół miast Kcynia i Szubin do budowanej osi transportowej BIT-City.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>
104	stowarzyszenie			<p>Dopisać do tabeli zadanie priorytetowe: budowa linii kolejowej Trzcinec – Solec Kujawski dla poprawy dostępności do Regionalnego Portu Lotniczego</p>	<p>W strategii rozwoju województwa do roku 2020 wpisano jako kierunek działań dla celu strategicznego :dostępność i spójność": rozwój portu lotniczego w Bydgoszczy. Budowa wnioskowanej linii jest zawarta w strategii jako zidentyfikowane przedsięwzięcie. Przedsięwzięcie to udostępniłoby w sposób bezpośredni port lotniczy dla społeczności największych miast województwa budując jego rolę jako regionalnego okna na świat.</p>	<p>uwaga nieuwzględniona</p> <p>Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)</p>

		dotyczy 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe, strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Realizacja tej inwestycji pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym. Pociągi z Inowrocławia i Piły mogłyby kończyć i zaczynać swój bieg na stacji Bydgoszcz-Fordon obejmując swoją trasą cały obszar miejskiego transportu zbiorowego w Bydgoszczy.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
105	fundacja	145	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab. 22	Dla zadania 4 (Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Grudziądz – granica województwa kujawkopomorskiego) zmniejszyć koszt z 60 do 30 mln zł.	Nie ma żadnego uzasadnienia dla kosztu sięgającego 3 mln zł/ km w przypadku rewitalizacji linii jednotorowej, niezelektryfikowanej. Koszt powinien odpowiadać poziomowi 1-1,5 mln zł /km, gdyż na tyle wyceniono pozostałe 3 projekty i taki jest poziom rzeczywistości osiągnięty dla inwestycji z RPO 2007-2013 (np. Jelenia Góra – Szklarska Poręba 1,3 mln zł/km, a nawet 0,6 mln zł/km Krzyż – Kostrzyn). Poziom 3 mln zł/km występuje tylko w kiedy zakres inwestycji obejmuje centralne komputerowe sterowanie ruchem kolejowym (LCSy), co w przypadku tej linii o charakterze lokalnym i małej liczbie pociągów nie ma żadnego uzasadnienia ekonomicznego. To tak jakby drogi powiatowe budować jako dwujezdniowe z bezkolizyjnymi węzłami	uwaga nieuwzględniona Szacunkowy koszt inwestycji określono w oparciu o kosztorys przygotowany przez zarządcę infrastruktury
		dotyczy 1	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab. 22	Dodać w tabeli zadanie 5: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego, długość: 52 km, koszt: 68 mln zł	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie jest w żaden sposób uzasadnione . Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Inwestycja ta została ujęta w projekcie roboczym nazwanym BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy. Zadanie jest komplementarne z planowanym projektem po stronie województwa wielkopolskiego. Zamiary jego realizacji są poważne, co potwierdza wpisanie go do Krajowego Programu Kolejowego. W dodatku dotychczas wpisane w tabeli 4 inwestycje o łącznej wartości 186,4 mln zł nie wyczerpują alokacji na kolej w RPO WKP 2014-2020. Na samą infrastrukturę kolejową w RPO zapisano 50,9 mln euro wkładu UE, co przy kursie 4,25 i 15% wkładzie krajowym daje 255 mln zł wartości projektów. Przy czym lista planowanych projektów powinna obejmować wyższą kwotę (projekty rezerwowe) ze względu choćby na mogące wystąpić oszczędności przetargowe.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
		146	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab. 22	Dodać w tabeli zadanie 6: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 na odcinku Golub-Dobrzyń – Kowalewo Pomorskie , długość: 15 km, koszt: 25 mln zł	Dotychczas wpisane w tabeli 4 inwestycje o łącznej wartości 186,4 mln zł nie wyczerpują alokacji na kolej w RPO WKP 2014-2020. Na samą infrastrukturę kolejową w RPO zapisano 50,9 mln euro wkładu UE, co przy kursie 4,25 i 15% wkładzie krajowym daje 255 mln zł wartości projektów. Przy czym lista planowanych projektów powinna obejmować wyższą kwotę (projekty rezerwowe) ze względu choćby na mogące wystąpić oszczędności przetargowe. Zadanie wynika z szumnie i szeroko ogłaszanych planów urzędu marszałkowskiego uruchomienia przewozów turystycznych do Golubia Dobrzyń. Przy czym zdaniem CZT powinno się rozważyć uruchomienie stałych połączeń komunikacyjnych (min. 7 par w dobie), a nie tylko turystycznych. Analogicznie jak funkcjonuje np. połączenie z Wrocławia do Trzebnicy, która ma bardzo podobną liczbę mieszkańców co Golub Dobrzyń i podobne znaczenie turystyczne, a przewozy kolejowe zostały wznowione po rewitalizacji linii po latach od jej zamknięcia. Na Dolnym Śląsku potrafią, w kujawsko-pomorskiem nie.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

		147	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab. 22	Dodać w tabeli zadanie 7 (rezerwowe): Odbudowa linii kolejowej nr 392 Żnin – Szubin, długość: 19 km, koszt: 35 mln zł	Dotychczas wpisane w tabeli 4 inwestycje o łącznej wartości 186,4 mln zł nie wyczerpują alokacji na kolej w RPO WKP 2014-2020. Na samą infrastrukturę kolejową w RPO zapisano 50,9 mln euro wkładu UE, co przy kursie 4,25 i 15% wkładzie krajowym daje 255 mln zł wartości projektów. Przy czym lista planowanych projektów powinna obejmować wyższą kwotę (projekty rezerwowe) ze względu choćby na mogące wystąpić oszczędności przetargowe. Zadanie umożliwi skomunikowanie koleją 15-tysięcznego Żnina oraz miejscowości po drodze ze stolicą województwa. Połączenie z Bydgoszczą wydaje się dla Żnina ważniejsze niż z Inowrocławiem, a w przypadku rewitalizacji linii nr 356 (bardziej priorytetowej) będzie także krótsze, a więc tańsze.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
106	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

107	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
108	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

109	urząd statystyczny	148	Cały dokument	Wykorzystywanie danych statystyki publicznej wymaga podania informacji o źródle danych, tj. danych GUS lub danych US	Proponowany zapis: Opracowano w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na podstawie danych GUS	Zasady korzystania z danych statystyki publicznej	uwaga uwzględniona
110	osoba fizyczna	dotyczy 1	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – Szubin – Kcynia - gr województwa	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
111	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

		dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		dotyczy 63	II. DIAGNOZA II.1. Społeczno-gospodarcze tło funkcjonowania transportu w województwie strona 19	Tab.8	Dopisać podsumowanie liczby osób w jednostkach administracyjnych o liczbie powyżej 200 osób zatrudnionych w Bydgoszczy (18077) i Toruniu (7434).	Pokazanie realnej liczby osób zatrudnionych w obu stolicach województwa powinno być pomocne w projektowaniu komunikacji odzwierciedlającej to zapotrzebowanie w dojazdach do pracy do obu stolic. Zapotrzebowanie nie jest symetryczne. Projektowanie symetrycznego układu nie odzwierciedla potrzeb. Dane wyraźnie pokazują, że wzmocnienia potrzebuje transport zbiorowy dowożący ludzi do pracy do Bydgoszczy. Inwestycje powinny być także w większym stopniu skoncentrowane na poprawie jakości obsługi tego największego w regionie potoku regularnych dojazdów do pracy do Bydgoszczy. Dotyczy to inwestycji w rewitalizację linii 356, infrastruktury przystanków, stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych na terenach gdzie te największe potoki są generowane, a także inwestycji w system jednorodny system biletowy, przyjazny dla pasażera oraz inwestycji w dogęszczenie siatki połączeń kolejowych do obsługi głównych potoków pasażerów. Byłoby to zgodne z zapisem tego dokumentu na str 70: „Priorytetem winny być te inwestycje, gdzie są duże potoki podróży, co ma odzwierciedlenie w ilości połączeń pasażerskich. Realizacja takich inwestycji poprawi dostępność transportową znacznej ilości osób, aniżeli w przypadku tras, które mają uboższą ofertę przewozową.”	uwaga nieuwzględniona brak możliwości pokazania tego zagadnienia na podstawie danych GUS (brak danych statystycznych).

dotyczy 68	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (podstawowe)	Dodać podstawowy węzeł przesiadkowy w zachodniej części Bydgoszczy w obrębie przystanku kolejowego Osowa Góra (A,K,S,R)	Węzeł przesiadkowy na Osowej Górze będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku miasta z transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Osowej Góry. Utworzenie węzła w tym miejscu będzie uzupełniało się z zaplanowanym wzrostem ilości połączeń kolejowych pomiędzy Nakłem a Bydgoszczą. Gmina Sicienka, której mieszkańcy mogliby korzystać z tego węzła (oprócz oczywiście mieszkańców Osowej Góry) jest wymieniana wysoko na liście gmin z dużą ilością pracujących w Bydgoszczy (804 osoby).	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 69	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (podstawowe)	Dodać podstawowy węzeł przesiadkowy na terenie Fordonu (Bydgoszcz Fordon lub Bydgoszcz Brdyjście) (A,K,S,R)	Węzeł przesiadkowy w Fordonie będzie zachęcał kierowców pojazdów indywidualnych do pozostawienia aut na parkingu P&R i korzystania w dalszej podróży w kierunku miasta z transportu zbiorowego. Funkcja parkingu rowerowego poprawi dostęp do przystanku kolejowego mieszkańcom Fordonu, Węzeł będzie także zachęcał mieszkańców regionu do korzystania z połączeń kolejowych dzięki ułatwieniom przesiadek na fordońskie linie autobusowe.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 70	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (uzupełniające)	Uzupełniający węzeł przesiadkowy w Ostromecku (A,S,R) zastąpić przez dwa węzły uzupełniające w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unisławiu, oba kategorii (A,K,S,R)	Lokalizacja węzłów w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unisławiu spowoduje, że znacznie więcej osób będzie mogło z nich skorzystać, a także umożliwi koordynację przesiadek na pociągi. Lokalizacja na terenie węzłów parkingów P&R zachęci kierowców do pozostawiania tam samochodów prywatnych i kontynuowania podróży do Bydgoszczy transportem zbiorowym. Węzeł w Dąbrowie Chełmińskiej w raz z nowym przystankiem kolejowym należy zbudować możliwie blisko zabudowań, aby zwiększyć jego atrakcyjność dla mieszkańców Dąbrowy Chełmińskiej. Obecna lokalizacja powoduje, że dostęp do kolei jest w Dąbrowie Chełmińskiej utrudniony, co powoduje niższą rentowność i wzrost koniecznych dopłat do komunikacji kolejowej ze strony samorządu regionu.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 72	II.7. Polityka transportowa województwa, str 40.	„Szczegółowy wykaz linii komunikacyjnych wraz z ich przebiegiem został określony w ww. Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego.”	Szczegółowy wykaz linii należy określić ponownie w celu wyeliminowania zjawiska konkurencji autobusów i pociągów w wojewódzkich korytarzach transportowych, które występuje niestety w Planie przytoczonym w uzasadnieniu.	Powyższy zapis nie jest zgodny z zapisem w niniejszym planie na str. 39: „W relacjach, gdzie nie ma możliwości wykorzystania transportu kolejowego, zakłada się wykorzystanie transportu autobusowego.” Przywoływany w dokumencie Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” zakłada bowiem realizację wojewódzkich przewozów autobusowych również w relacjach gdzie istnieją linie kolejowe (przykładowo Nakło – Bydgoszcz, czy Inowrocław – Bydgoszcz). Zatem zamiast przywoływania zapisów powyższego Planu należy ponownie określić mapę wojewódzkich przewozów kolejowych oraz autobusowych i wyeliminować z nich zjawisko konkurencji autobusów i pociągów w wojewódzkich korytarzach transportowych.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 73	I.7. Polityka transportowa województwa Polityka taryfowa Str. 40	Brak zapisu	Do taryfy wprowadzić należy korzystniejsze stawki za przewóz rowerów zarówno w ofercie biletów jednorazowych jak i okresowych. Cena za przewóz roweru nie powinna przekraczać 10% ceny biletu dla osoby posługującej się tym rowerem (zarówno ulgowego jak normalnego)	Na obszarach pozbawionych regularnej komunikacji zbiorowej możliwość dojazdu do stacji kolejowej rowerem, zabrania go ze sobą i kontynuowanie podróży w miejscowości docelowej zachęci większą ilość mieszkańców do wykorzystania kolei jako wygodnego środka transportu i powiększy obszar bezpośredniego oddziaływania każdej ze stacji kolejowych w regionie.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

dotyczy 74	Tab.17. Planowane przedsięwzięcia do realizacji we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, str 64.	Budowa układu komunikacyjnego północno-wschodniej części bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego – połączenie drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15 węzeł Turzno na autostradzie A1	Wykreślić to zadanie z dokumentu	Mieszkańcy Bydgoszczy i zachodniej części regionu będą realizowali dostęp do autostrady A1 poprzez węzły w Czerniewicach oraz Nowych Marzach, natomiast populacja gminy Zławieś Wielka nie jest tak duża, żeby uzasadniała wydawanie na ten cel 333 milionów złotych. Zamiast tego zadania proponuję wspólnie z GDDKiA realizację rozbudowy DK25 na odcinku Stryzek –Bydgoszcz wraz z węzłem w Brzozie na skrzyżowaniu DK25 z DW254. Wspomniany odcinek jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków sieci, a na skrzyżowaniu z DW254 często tworzą się korki. Sytuację utrudnia dodatkowo przejazd kolejowy w rejonie tego skrzyżowania. Realizacja wspomnianego węzła powinna umożliwić bezkolizyjny przejazd w dwóch najbardziej obciążonych relacjach: w ciągu DK25 oraz w ciągu DW254 – DK25.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa budowa układu komunikacyjnego jest niezbędna dla prawidłowej spójności komunikacji drogowej województwa.
dotyczy 75	IV.2.c. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej, str. 75	Brak zapisu	Należy definiować standard wyposażenia punktu odprawy pasażerskiej kategorii 1 w urzędzenia do automatycznej sprzedaży biletów	Trudności z zakupem biletów kształtują niekorzystny wizerunek kolei.	uwaga nieuwzględniona Decyzja o kanałach dystrybucji biletów należy do operatora kolejowego. Organizator transportu lub właściciel dworca nie ma uprawnień do narzucenia form sprzedaży biletów.
dotyczy 76	VII.3. Fiszka projektowa – tabor autobusowy str 127	Nazwa przedsięwzięcia - Zakup autobusów do realizacji publicznego transportu zbiorowego	Wnioskuje o całkowite usunięcie tego zadania z dokumentu.	Realizacja zadanie jest niezgodne z zapisem polityki transportowej województwa, która mówi o preferencji dla transportu kolejowego (II.7. Polityka transportowa województwa str 38 „dostępności Bydgoszczy i Torunia z uwzględnieniem preferencji dla transportu kolejowego w relacjach, gdzie istnieje techniczna możliwość rozwoju połączeń, poprzez zwiększenie ich liczby na liniach istniejących oraz zwiększenie przepustowości linii poprzez likwidację „wąskich gardeł”.” Dotowanie zakupu taboru autobusowego stanowi zagrożenie dla i tak już niskiej rentowności przewozów kolejowych. Plan Transportowy, przywoływany w dokumencie dopuszcza bowiem realizację wojewódzkich przewozów autobusowych w korytarzach obsługiwanych również przez kolej, przykładowo Nakło – Bydgoszcz czy Inowrocław – Bydgoszcz.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
dotyczy 78	II.5. Zintegrowane węzły przesiadkowe, strona 32	"Integrację należy osiągnąć poprzez stworzenie odróżnym możliwości przesiadania się pomiędzy określonymi liniami komunikacyjnymi oraz przesiadania się z samochodu osobowego do danego środka publicznego transportu zbiorowego.	Dodać zapis: "Integrację należy poprawić również poprzez taką koordynację rozkładów jazdy pociągów i autobusów, która zminimalizuje czas przesiadek pomiędzy środkami transportu."	Dokument odnosi się do jakości infrastruktury węzłów przesiadkowych, jednak pomija kwestie związane z koordynacją rozkładów jazdy, co jest bardzo istotnym czynnikiem podnoszącym jakość systemu transportu zbiorowego w odbiorze pasażera. Obecnie koordynacja rozkładów jazdy pociągów regionalnych jest bardzo słaba, nawet na największej stacji w regionie, Bydgoszczy Głównej. Odniesć można wrażenie, że rozkładem jazdy pociągów rządzi przypadek, a nie zarządza nimi instytucja stawiająca sobie za cel poprawę jakości całego systemu zbiorowego transportu regionalnego.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

dotyczy 79	II.7. Polityka transportowa województwa, strona 38	brak zapisu	Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w regionalnym systemie transportowym planuje się uzyskać poprzez wydłużenie kursów pociągów z Inowrocławia i Nakła do stacji Bydgoszcz Fordon po przywróceniu możliwości zawracania na tej stacji pociągów.	Plan Spójności w rozdziale Polityka transportowa województwa powinien wskazywać możliwości wynikające z przedłużania oraz łączenia relacji dojazdowych do Bydgoszczy w kursach kolejowych z Nakłą, Inowrocławia czy Unisławia. Wnioskuje o przedłużenie kursów z Nakła oraz Inowrocławia do stacji Bydgoszcz Fordon (wraz z przywróceniem technicznych możliwości zawracania składów na stacji Bydgoszcz Fordon w ramach wnioskowanego projektu: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.) Pozwoli to na znacznie szybsze dotarcie pasażerom z Nakła i Inowrocławia do stacji Bydgoszcz Wschód, na której stworzono możliwość przesiadek na tramwaj do północnej części Fordonu. Wnioskuje o przedłużenie kursów z Unisławia do Osowej Góry. W ramach wnioskowanej budowy węzła przesiadkowego na Osowej Górze z parkingiem P&R, należy stworzyć możliwość zawracania tam pociągów. Przedłużenie wspomnianych relacji stworzy pasażerom korzystającym z tych przewozów kolejowych większą ilość możliwych przesiadek na komunikację miejską i skróci czas podróży do celu transportem zbiorowym. Przyczyni się to do zwiększenia zainteresowania transportem kolejowym, który w założeniach ma stanowić podstawę systemu transportowego regionu. Alternatywnie wobec koncepcji przedłużenia kursów z Nakła do Fordonu można rozważyć połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Bydgoszcz Główna - Nakło nad Notecią. Połączenie tych relacji podniesie atrakcyjność oferty dla pasażerów ułatwiając dostęp mieszkańcom Powiatu Nakielskiego do Torunia oraz do wschodniej części Bydgoszczy (zwłaszcza Fordonu).	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
dotyczy 80	II.7. Polityka transportowa województwa, strona 38	brak zapisu	"Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w regionalnym systemie transportowym planuje się uzyskać także poprzez połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Nakło nad Notecią - Bydgoszcz Główna.	Propozycja w tym punkcie jest alternatywna w stosunku do propozycji zawartej w punkcie 20. Alternatywnie wobec koncepcji przedłużenia kursów z Nakła do Fordonu można rozważyć połączenie części kursów relacji Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna z kursami Bydgoszcz Główna - Nakło nad Notecią. Połączenie tych relacji podniesie atrakcyjność oferty dla pasażerów ułatwiając dostęp mieszkańcom Powiatu Nakielskiego do Torunia oraz do wschodniej części Bydgoszczy (zwłaszcza Fordonu). W przypadku braku woli realizacji tego postulatu należy bezwzględnie zadbać o koordynację rozkładów jazdy w tych relacjach w celu umożliwienia sprawnej przesiadki na stacji Bydgoszcz Główna.	uwaga uwzględniona
149	II.5 od strony 32 Tabela 11 – str. 33 i 34	Oznaczenie A - autobus	W wykazie zintegrowanych węzłów przesiadkowych brakuje rozróżnienia dotyczącego autobusów komunikacji miejskiej i autobusów transportu pasażerskiego w relacjach międzymiastowych.	Należy dokonać jasnego wyjaśnienia w tej kwestii dla poszczególnych węzłów przesiadkowych, co będzie istotną informacją ważną dla operatorów komunikacji miejskiej i przewoźników transportu pasażerskiego między miastami i miejscowościami (w odniesieniu do ich planów rozwojowych).	Uwaga nieuwzględniona "Plan spójności..." nie dotyczy inwestycji związanych z komunikacją miejską"
dotyczy 44	IV.2.a. – Tabela 15 i 16, Rys. 16	Nie wskazano drogi wojewódzkiej numer 223 na odcinku droga ekspresowa S5 – granica miasta Bydgoszczy w 1 Grupie przedsięwzięć przedstawionych w Tabeli 15. Nie wskazano drogi wojewódzkiej numer 223 w 1 Grupie przedsięwzięć przedstawionych w Tabeli 16.	Konieczne jest dodanie drogi wojewódzkiej numer 223 na odcinku droga ekspresowa S5 – granica miasta Bydgoszczy do 1 Grupy przedsięwzięć zamieszczonych w Tabeli 15 i Tabeli 16.	Droga numer 223 spełnia wymagania przewidziane w tym kryterium. Odcinek droga ekspresowa S5 – granica miasta Bydgoszczy łączy miasto wojewódzkie z siecią TEN-T. Jego rozwój usprawni połączenie Bydgoszczy z innymi miastami i poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego.	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na ważność drogi w całej sieci dróg wojewódzkich wystąpiono do GDDKiA O/ Bydgoszcz o przedstawienie zakresu planowanej rozbudowy węzła w Białych Błotach w zakresie budowy trasy szybkiego ruchu S5 relacji Nowe Marzy-Wrocław oraz harmonogramu planowanych prac dla przedmiotowej inwestycji.

dotyczy 45	IV.2.a. – Tabela 15 i 16, Rys. 16	Nie wskazano odcinka drogi krajowej numer 5 od planowanego węzła drogi ekspresowej S5 „Aleksandrowo” do granicy miasta Bydgoszczy.	Istotne jest dodanie odcinka aktualnej drogi krajowej numer 5 od planowanego węzła „Aleksandrowo” do granicy miasta Bydgoszczy” do 1 Grupy przedsięwzięć zamieszczonych w Tabeli 15 i Tabeli 16 – Wykaz przedsięwzięć drogowych do realizacji w latach 2014 – 2023 1) Rys. 16.	Realizacja drogi ekspresowej S5 węzeł Aleksandrowo – węzeł Pawłówek spowoduje konieczność dokonania zmiany kategorii administracyjnej wskazanego odcinka drogi z krajowej na wojewódzką. Konieczne jest przyjęcie założenia, iż dojdzie do powstania nowej drogi wojewódzkiej od S5 (węzeł Aleksandrowo) do S10 (węzeł Stryzek). Odcinek ten łączy bezpośrednio miasto wojewódzkie Bydgoszcz z siecią TEN-T i usprawni połączenie Bydgoszczy z innymi miastami o randze regionalnej i subregionalnej.	Uwaga nieuwzględniona. GDDKiA deklaruje przekazanie odcinków dróg krajowych w stanie dobrym - wyremontowane.
dotyczy 47	IV.2.a.	Drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu	Konieczne jest ustalenie projektów podstawowych i rezerwowych do realizacji w miastach na prawach powiatu.	Uwaga wynika z konieczności zaprezentowania informacji spójnie z podejściem wskazanym dla dróg wojewódzkich położonych poza granicami miast na prawach powiatu.	Uwaga nieuwzględniona. Dla dróg wojewódzkich w miastach prezydenckich przewiduje się tryb konkursowy.
dotyczy 48	IV.2.b.	kryterium ruchowe – liczba pociągów, kursujących obecnie na danym odcinku	Wskazane kryterium jest nieadekwatne. Sugeruje się odniesienie do prognoz liczby pasażerów.	Zaprojektowane kryterium odnosi się tylko do modernizacji już wykorzystywanych dla transportu zbiorowego linii kolejowych. Brakuje planu dla oceny rozwoju innych linii kolejowych, aktualnie zaniebanych.	Uwaga nieuwzględniona. Nieprzyznanie punktów za kryterium ruchowe nie powoduje usunięcia projektu z dalszej oceny.
dotyczy 50 51 52	IV.2.b. Tabela 22.	Tabela 22 – Przedsięwzięcia kolejowe przewidziane do realizacji w ramach RPO WK – P 2014 – 2020	Należy rozważyć dodanie modernizacji następujących linii: - linii kolejowej numer 356 na odcinku Gołańcz – Kcynia – Szubin – Bydgoszcz Główna - linii kolejowej numer 281 na odcinku Nakło – Kcynia, oraz linii 356 na odcinku Kcynia – Gołańcz - linii kolejowej numer 209 na odcinku Bydgoszcz Wschód – Chełmża	Rozwój tych linii poprawi jakość kolejowego transportu pasażerskiego, wpłynie na rozwój gospodarczy największego miasta regionu oraz innych miast. Zwiększy się wykorzystanie transportu publicznego, zwłaszcza wśród mieszkańców korzystających z połączeń w celu dojazdu do miejsca pracy i miejsca nauki.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
150	IV.2.d VII.3. Fiszka projektowa – tabor autobusowy	Publiczny transport zbiorowy	W IV.2.d opis zakresu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej nie wskazuje planowanych źródeł finansowania zakupu nowego taboru spełniającego normę EURO 6, zakupu systemów : info, ASR, ABS, ESP, zakupu taboru dostosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych. Z pkt VII.3. wynika, iż źródłem tym ma być RPO WK-P 2014-2020. W pkt IV.2.d brakuje wstępnej informacji o planowanych wymaganiach dla potencjalnych wykonawców usług przewozowych, w tym podmiotów gospodarczych niezależnych od zarządu województwa. Brak informacji wstępnej o sposobie wyboru tychże wykonawców.	Należy uzupełnić informacje zgodnie z treścią uwagi, aby podmioty gospodarcze zainteresowane realizacją usług w ramach publicznego transportu zbiorowego miały kompleksową wstępną informację o planowanym wyborze operatora, wstępnych warunkach do zamówień i źródłach ich finansowania.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.

		dotyczy 46	IV.2.a.	Opis dróg wojewódzkich	Brak zbiorczego rankingu dróg wojewódzkich, którego podstawą byłaby przyznana punktacja, jednak wraz ze skróconym opisem oceny merytorycznej w odniesieniu do wykazanych kryteriów	Brak informacji o sposobie oceny poszczególnych dróg powoduje, iż brakuje potwierdzenia dla przyjętego wyboru.	Uwaga nieuwzględniona. Lista rankingowa powstała zgodnie z wytycznymi do kryteriów MliR. Jednakże kolejnym elementem który był brany pod uwagę przy rankingu dróg wojewódzkich był stan techniczny drogi. Wynika to z tego, iż w poprzedniej perspektywie finansowej na lata 2007-2013 przebudowane odcinki dróg wojewódzkich są w stanie dobrym i nie ma konieczności pod względem stanu technicznego drogi ich ponownego remontu/przebudowy. Biorąc pod uwagę tylko kryteria MliR remontowane/przebudowywane byłby ciągle te same odcinki dróg wojewódzkich.
		dotyczy 49	IV.2.b.	Opis inwestycji kolejowych	Brak rankingu inwestycji kolejowych w oparciu o wskazane kryteria z opisem oceny merytorycznej	Brak informacji o sposobie wyboru i oceny poszczególnych inwestycji kolejowych powoduje, iż brakuje potwierdzenia dla przyjętego wyboru.	Uwaga nieuwzględniona. Sposób wyboru inwestycji został wskazany m.in. W Szczegółowym opisie osi priorytetowych RPO WK-P na lata 2014-2020 (Uchwała nr 34/1171/15 Zarządu Województwa z dnia 26 sierpnia 2015 r.)
		dotyczy 53	IV.2.c.	Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej	Brak rankingu punktów odprawy pasażerskiej	Niezależnie od wyboru konkretnych lokalizacji i rozwiązań na podstawie zgłaszanych (w procedurze konkursowej) wniosków, należałoby przyjąć wstępny ranking punktów kolejowej odprawy pasażerskiej korespondujący z założeniami strategicznymi regionu.	uwaga nieuwzględniona "Plan spójności..." określa kryteria służące do rankowania punktów odprawy pasażerskiej
114	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

115	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
116	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego (Kcynia - Nakło - Więcbork - Sępólno Krajeńskie)	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

		Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
151	II.4. Transport Kolejowy, tabela 10. , nr str.33	Tabela nr 10 Stechniczny sieci kolejowej województwa	Nr linii 18, na odcinku Bydgoszcz Gł. – Piła Gł. , - propozycja zmiany stanu technicznego na dostateczny	Liczne ograniczenia prędkości w zakresie od 20-70km/h, z uwagi na stan nawierzchni, prędkość maksymalna na tym odcinku 100km/h,	uwaga uwzględniona	
152	jw.	jw.	Pytanie – na jakiej podstawie dokonano oceny linii kolejowej podając – stan dobry, dostateczny, niedostateczny?	W tabeli są liczne przykłady prawdopodobnie błędnie podanych ocen stanu linii kolejowej np. Lk209 szlak Kowalewo Pom. – Chełmź w dokumentach PKP PLK rj 2014/15 – dla tego odcinka Vmax wynosi 0km/h - czy to oznacza iż stan tego odcinka jest dostateczny?	uwaga uwzględniona zmiana stanu technicznego odcinka Kowalewo Pomorskie - Chełmża na niedostateczny	
153	II.4. Transport Kolejowy, tabela 10. , nr str.33	Tabela nr 10 Stechniczny sieci kolejowej województwa	Nr linii 207, na odcinku Grudziądz – gr. woj. pomorskiego – propozycja zmiany stanu technicznego na niedostateczny	Liczne graniczenia prędkości do 20-30 km/h z uwagi na stan nawierzchni	uwaga nieuwzględniona stan niedostateczny oznacza linie, na których postępująca dekapitalizacja infrastruktury spowodowała konieczność całkowitego, bądź znacznego zawieszenia ruchu pociągów	
154	jw.	jw.	Nr linii 33, odcinek gr. woj. – Brodnica , - propozycja zmiany zapisu - gr. woj. mazowieckiego – Brodnica	Omawiany odcinek linii kolejowej nie leży „jeszcze” na terenie woj. łódzkiego	uwaga uwzględniona	
155	II.4. Transport Kolejowy, tabela 10. , nr str.33	Tabela nr 10 Stechniczny sieci kolejowej województwa	Nr linii 209, na odcinku Kowalewo Pom. – Chełmża – propozycja zmiany zapisu – stan niedostateczny , prędkość maksymalna 0 km/h (zgodnie z wykazem PKP PLK) Na odcinku Chełmża – Bydgoszcz Wsch. - propozycja zmiany zapisu- stan dostateczny,	Lk209 – Kowalewo Pom. – Chełmża – Vmax 0km/h – wg. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2014/2015, Wykaz maksymalnych prędkości pociągi pasażerskie Lk209 – na odcinku Chełmża – Bydgoszcz Wsch. Zlokalizowana jest tylko jedna stacja w miejscowości Unisław Pom., posterunek ten dzieli odcinek na dwa szlaki nie w stosunku 50/50 ale 30/70 co skutecznie uniemożliwia prowadzenie ruchu pociągów w układzie cyklicznym co 60 min w obu kierunkach. Efekt to brak możliwości ułożenia oferty pełnych skomunikowani na stacji Chełmża. Dodatkowo lokalizacja wybranych przystanków kolejowych jest nie pokrywa się z istniejącą siecią osadniczą	uwaga częściowo uwzględniona (zmiana stanu technicznego odcinka Kowalewo Pomorskie - Chełmża na niedostateczny)	
156	II.4. Transport Kolejowy, tabela 10. , nr str.33	Tabela nr 10 Stechniczny sieci kolejowej województwa	Linia kolejowa nr 208, odcinek gr. woj. – Brodnica , - propozycja zmiany zapisu - gr. woj. Warmińsko-mazurskiego – Brodnica, stan niedostateczny – obecnie 0 km/h – wg. Danych PKP PLK Odcinek Tuchola – gr. woj. pomorskiego, - propozycja zmiany zapisu – na stan dostateczny , oraz zamiany nazwy Brodnica na Tuchola	Omawiany odcinek linii kolejowej nie leży „jeszcze” na terenie woj. mazowieckiego.	uwaga uwzględniona	

157	II.4. Transport Kolejowy, Rys. 13 , strona 31	Schemat techniczny sieci kolejowej województwa	<p>Propozycja zmiany:</p> <p>a) Aktualizacja danych stanu</p> <p>b) Wprowadzenie linii kolejowej Żnin – Gąsawa , linia kolejowa 600mm , której współwłaścicielem jest Urząd Marszałkowski w Toruniu, przejazdy sezonowe i okazjonalne</p>	Skoro mapa opisuje stan techniczny sieci kolejowej to należy nanieść także opisaną obok wąskotorową linię kolejową 600mm	uwaga nieuwzględniona Dokument nie dotyczy inwestycji niezwiązanych z regularnym ruchem pasażerskim prowadzonym na normalnotorowych liniach kolejowych
158	II.4. Transport Kolejowy, tekst , strona 32-36	Tekst oraz TABELA 11. Wykaz zintegrowanych węzłów przesiadkowych , Rys. 14 Rozmieszczenie Zintegrowanych węzłów przesiadkowych.	Tekst – propozycja zmiany liczby węzłów przesiadkowych w Bydgoszczy z 5 do 7 szt. Oba strategiczne „BYDGOSZCZ NAKIELSKA”, drugi zlokalizowany na styku linii kolejowej nr 18 i ul. Grunwaldzkiej „BYDGOSZCZ GRUNWALDZKA”	<p>NOWY WĘZŁ PRZESIADKOWY o roboczej nazwie „BYDGOSZCZ NAKIELSKA ” zlokalizowany na styku:</p> <p>a) Linii kolejowych nr 131 i 356</p> <p>b) Ul. Nakielskiej w Bydgoszczy</p> <p>c) Przy pętli tramwajowej WILCZAK</p> <p>Bydgoszcz NAKIELSKA – integrowane systemy transportowe „K, T, A,R, S Wzorem może być istniejący na linii PKM węzeł przesiadkowy przy przystanku Gdańsk Strzyża. Przystanek ten powinien pełnić identyczną rolę jak Bydgoszcz Wsch, czy Bydgoszcz Leśna w zakresie obsługi ruchu:</p> <p>a) Regionalnego, BITCITY, dokładnie przez ten punkt kursować mają wydłużone pociągi BITCITY do p.o. BYDGOSZCZ BŁONIE,</p> <p>b) międzywojewódzkiego – zatrzymania pociągów TLK spółki PKP IC w kierunku Poznania/Wrocławia/Trójmiasta</p> <p>c) Regionalnego – pociągi z kierunku Tucholi, Laskowic Pom/Grudziądz po adaptacji p.o. Bydgoszcz Błonie można zakładać np. wydłużenie wybranych kursów do p.o. Bydgoszcz Błonie poprawiając tym samym atrakcyjność oferty obsługującej dowozy do pracy i szkoły.</p> <p>drugi „BYDGOSZCZ GRUNWALDZKA” integrowane systemy transportowe „K, A,R, S zlokalizowany na styku:</p> <p>d) linii :kolejowej nr 18 (kierunek Nakło nad Notecią)</p> <p>e) ul. Grunwaldzkiej</p> <p>f) główny ciąg komunikacyjny z Centrum do zachodnich dzielnic miasta Bydgoszcz. Wzorem może być istniejący na linii PKM węzeł przesiadkowy przy przystanku Gdańsk Niedźwiednik. Ten przystanek byłby pierwszy realnym stykiem kolei regionalnej z komunikacją miejską w Bydgoszczy (ciąg ul. Grunwaldzkiej), pasażerowie z kierunku Nakła nad Notecią/ Wyrzyska Osieka/Piły dostaliby możliwość szybszego dotarcia do kilku dzielnic miasta zarówno za pomocą komunikacji miejskiej jak i podróży pieszej (np. nie zachodzi konieczność zakupu drugiego biletu miesięcznego)</p>	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
159	jw.	Tabela nr 11. Str. 34	<p>Propozycja zmiany – dopisać w części Wykaz zintegrowanych węzłów przesiadkowych – w części PODSTAWOWE, UZPEŁNIAJACE takich lokalizacji:</p> <p>a) Kornatowo – K, A, S, R</p> <p>b) Cekcyn – K, A, S, R</p> <p>c) Błądzim – K,S,A,R – styk z DW240</p> <p>d) Unisław Pom. K,A,S,R</p> <p>e) Kaliska Kujawskie K,A,S,R</p> <p>f) Gniewkowo K,A,S,R</p>	Stacja Kornatowo położona na styku z DW nr 548 łącząca dwa miasta powiatowe Chełmno i Wąbrzeźno z linią kolejową Grudziądz – Toruń, Możliwość prowadzenia ruchu pociągów w układzie cyklicznym nr co 60min daje możliwość powiązania K, A, S, R	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
160	II.6. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej	Str.37 Tab. 3 Klasyfikacja dworców i przystanków kolejowych	Propozycja uzupełnienia tabeli o nową kategorię lub rozszerzenie kategorii nr 5 tj. „Przystanki osobowe proponowane do modernizacji...” o zapis „przystanki proponowane do przesunięcia z lokalizacji nieatrakcyjnej do lokalizacji najbardziej zbliżonej do sieci osadniczej (ewentualnie budowa nowych przystanków).	<p>Przykład p.o. Dąbrowa Chełmińska na linii kolejowej nr 209 gdzie odległość od centrum miejscowości do peronu kolejowego wynosi ok. 1400m, a mogłaby około 600m.</p> <p>Dodatkowo przygotowywane aktualnie i w nieodległej przyszłości dokumenty takie jak Studnia wykonalności modernizacji/rewitalizacji linii kolejowych nr 201, 131,207 czy 208 powinny być „zasilane” informacjami o potrzebie zmiany lokalizacji peronu z uwagi na fakt iż od czasu budowy danego obiektu minęło już często ponad 100 lat i są takie lokalizacje gdzie sieć osadnicza rozwinęła się w innym kierunku.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Zmiana lokalizacji przystanków została wskazana jako jedno z kryteriów wyboru przedsięwzięć modernizacji punktów kolejowej odprawy pasażerskiej

161	IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe	<p>Od. Tekst str. 69-74, oraz Rys. 18 Rozmieszczenie planowanych przedsięwzięć kolejowych w ramach RPO WK-P 2014-2020</p> <p>Tabele nr 22 i 23, (niespójność zapisów)</p>	<p>proponycja zmiany priorytetów zadań,</p> <p>1. przesunięcie do zadania priorytetowego z uzupełniającego dwóch odcinków linii kolejowej nr 208:</p> <p>a) Wierzchucin – Tuchola b) Jabłonowo Pom. – Brodnica</p> <p>2. rozszerzenie zadań uzupełniających o działania:</p> <p>c) elektryfikacja odcinka Lk nr 208 z Wierzchucina do Tucholi – działanie UZUPEŁNIAJĄCE, komplementarne, które będzie kluczowe dla obsługi ruchu regionalnego na linii komunikacyjnej Bydgoszcz Gł. – Wierzchucin - Tuchola</p> <p>d) Rewitalizacja odcinka Terespol Pom. – Świecie Przechowo (linia kolejowa kończy się ok. 1km przed dawną stacją Świecie), Odbudowa rozebranego odcinka ok. 1km (przebieg nie objęty inwestycjami miasta), budowa nowej łącznicy długości ok. 900m oraz elektryfikacja ok. 7,5 km linii nr 240 w tym nowej łącznicy.</p>	<p>W sytuacji kiedy PKP PLK S.A. w ramach programu krajowego zmodernizuje do 140km/h i zelektryfikuje odcinek Maksymilianowo – Wierzchucin. Brak zapisania tego zadania (elektryfikacji odcinka Wierzchucin – Tuchola) na liście uzupełniającej może spowodować iż w roku 2023 nastąpi powrót do przesiadek na st. Wierzchucin z pociągów elektrycznych do spalinowych co paradoksalnie sprawi iż po zakończeniu modernizacji/rewitalizacji znacząco zmniejszy atrakcyjność oferowanych połączeń regionalnych.</p> <p>Szacunkowy koszty elektryfikacji odcinka Wierzchucin – Tuchola to około 18 mln zł.</p> <p>Wprowadzenie połączeń kolejowych do Świecia pozwoli po raz pierwszy naprawdę skutecznie objąć ruchem regionalnym i międzywojewódzkim miasta Świecie i pośrednio także Chełmno. Czas przejazdu z Bydgoszczy Gł. do Świecia pociągiem regionalnym z V160 km/h (z zatrzymaniami na stacjach i przystankach wynosiłby 30 -35min. Pociągi przyśpieszone pokonałyby ten odcinek w około 28min.</p> <p>Budowa łącznicy pozwoli powiązać Świecie i pośrednio Chełmno siatką połączeń regionalnych i międzywojewódzkich, które realizując tzw. „zajazd kieszeniowy ”do Świecia pozwoliłoby dokonać rewolucyjnej zmiany w obsłudze pasażerów tej części województwa.</p> <p>Pociągi regionalne z Trójmiasta do Bydgoszczy, Grudziądza do Bydgoszczy mogłyby realizować taki zajazd, tym samym zwiększyć atrakcyjności transportu kolejowego dla wszystkich miejscowości położonych na liniach 131 i 208. Spółka PKP Intercity od rj 2015/16 dedykuje do obsługi wybranych połączeń składy zespolone tym samym zarówno w ruchu REGIO jak i dalekobieżnym postój pociągu na zmianę kierunku w Świeciu wynosiłby ok. 6 min.</p> <p>Działanie to wpisuje się w przygotowywaną modernizację linii kolejowej nr 131. Szacunkowy koszt opisanych prac na odcinku Świecie – Terespol Pom. wynosi 25 mln zł.</p> <p>Przykładem takiego rozwiązania jest zajazd do p.o. Rabka , pociągi realizują tzw. "zajazd kieszeniowy „ na odcinku Chabówka – Rabka – Chabówka w celu obsługi bardzo ważnej miejscowości turystycznej.</p>	<p>1. uwaga uwzględniona</p> <p>2. uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)</p> <p>3. uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)</p>
dotyczy 38	VII.1. Fiszki projektowe – przedsięwzięcia drogowe, str. 89 Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 240 Chojnice Świecie	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 240 obejmuje odcinek nr II, zlokalizowany w powiecie świeckim	<p>Przebudową nie objęto odcinka nr I, tj. w km 23+100 do km 36+817 w powiecie tucholskim, a na str. 59 w tab. 15 „Ocena kryterialna przedsięwzięć ...” mówi się o przebudowie drogi nr 240 odc. Tuchola – Bysław Konopat Polski – Świecie (w tym obwodnica m. Płazowo); niespójność zapisów. Domagamy się ujęcia do realizacji odcinka na terenie powiatu tucholskiego, ze względu na duże i ciągle rosnące natężenie ruchu, oraz bardzo zdegradowaną nawierzchnię drogi, szczególnie na przebiegu przez miasto Tuchola. Konieczne jest doprojektowanie i wskazanie terminu modernizacji ostatniego odcinka drogi nr 240 wraz ze ścieżką rowerową z Tucholi (skrzyżowanie ulic Warszawska-Nowodworskiego) do zakrętu za Bładowem. Odcinek między Tucholą a Bładowem, oraz zakręt za tą miejscowością są najniebezpieczniejszymi miejscami na całej drodze nr 240.</p>	<p>W fiszce projektowej dla przebudowy drogi nr 240 należy ująć także odcinek nr I, tj. w km 23+100 do km 36+817 w powiecie tucholskim. Wykluczenie odcinka nr I - drogi nr 240 z przedsięwzięć inwestycyjnych spowoduje odłączenie Tucholi od ośrodków wojewódzkich, regionalnych, utrudni dostęp do rynków pracy czy nauki, a dalsze pogorszenie stanu drogi wpłynie na bezpieczeństwo użytkowników i wzrost uciążliwości dla mieszkańców oraz zdegraduje zabudowę zlokalizowaną przy tej drodze. Droga nr 240 ma strategiczne znaczenie dla połączenia Polski południowej z pomorzem środkowym i w sezonie letnim natężenie ruchu przekracza 20.000 pojazdów na dobę. Z tego też powodu w mijającej perspektywie budżetowej samorząd województwa opracował projekt modernizacji i uzyskał ZRID na wskazane odcinki. Konieczne jest również doprojektowanie odcinka od Tucholi do zakrętu za Bładowem w celu wyeliminowania niebezpieczeństwa dla mieszkańców Bładowa (pieszych i rowerzystów), którzy uczą się lub pracują w Tucholi (w ostatnich latach doszło do dwóch śmiertelnych potrąceń na tym odcinku). Na zakręcie za Bładowem w każdym miesiącu dochodzi do co najmniej kilku zdarzeń drogowych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Droga realizowana w Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w zakresie zgodnym z posiadaną dokumentacją techniczną.</p>

118	jednostka samorządu terytorialnego	dotyczy 94	IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe, str. 64, Tab. 18 Budowa obwodnic, poz. 1, droga nr 240	Obwodnica Tucholi w ciągu drogi nr 240 dł. 12 km, przewidziana realizacja I etapu o dł. 4 km, tj. od drogi nr 240 do drogi nr 241	Brak terminu realizacji całego przedsięwzięcia; w I etapie przyjęto do realizacji odcinek najmniej znaczący dla ruchu pojazdów, pozostawiając tym samym nierozwiązany problem przejazdu przez miasto Tuchola. Prosimy wskazać termin realizacji kolejnych etapów.	Największym problemem jest ruch pojazdów w ciągu drogi nr 240 – przez miasto. Zaproponowany do realizacji I etap nie obejmuje miasta i tym samym nie rozwiązuje problemu ruchu drogowego w Tucholi. Satysfakcjonującym rozwiązaniem jest budowa obwodnicy na całej długości – z obejściem miasta w etapach następujących po sobie w kolejnych latach	Uwaga uwzględniona. Inwestycja planowana do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020+
		dotyczy 95	IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe, str. 70, rys. 18 Rozmieszczenie przedsięwzięć kolejowych; Str. 73, tab. 22 Przedsięwzięcia przewidziane do realizacji	Linia nr 208 na odcinku Wierzchucin – Tuchola wykazano jedynie jako zadanie uzupełniające	Odcinka Wierzchucin – Tuchola na linii nr 208 nie ujęto do rewitalizacji. Konieczne jest ujęcie tego odcinka do modernizacji, z uwagi na to, że jest to najważniejsze połączenie kolejowe dla mieszkańców Tucholi i powiatu tucholskiego a jednocześnie połączenie Bydgoszczy z woj. pomorskim	Jest to jedyna linia kolejowa stanowiąca połączenie Tucholi z Bydgoszczą. Pozostawienie odcinka Wierzchucin – Tuchola bez remontu / rewitalizacji przyczyni się do wykluczenia komunikacyjnego Tucholi. Modernizacja tego odcinka mogłaby spowodować wzrost jego popularności jako dostępu turystów do Tucholi i Borów Tucholskich Dla zadań uzupełniających brak fiszki projektowej	uwaga uwzględniona
		dotyczy 96	IV.2.c. Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej, str. 77	W propozycji zadań dla poszczególnych kategorii nie uwzględniono w punktach odprawy pasażerskiej – budynków dworców	W opisach zadań wskazuje się na potrzebę remontów budynków dworców natomiast powyższe nie znajduje się w propozycjach działań rekomendowanych do realizacji. W planie powinny się znaleźć zadania dotyczące rewitalizacji dworców, przejętych przez samorządy, i utworzenia na ich bazie multimodalnych centrów przesiadkowych, w tym centra obsługujące ruch turystyczny, wypożyczalnie rowerów itp.	W ramach RPO WK-P 2007-2013 samorząd województwa sfinansował stworzenie koncepcji rewitalizacji dworca PKP i PKS w Tucholi, w celu nadania mu nowych funkcji i stworzenia na jego bazie multimodalnego centrum przesiadkowego. Gmina Tuchola, była zapewniana, że w nowej perspektywie finansowej samorządu, które przejmą od PKP własność dworców objęte zostaną pomocą skierowaną na rewitalizację tych dworców. Wydaje się, że to zadania powinno być jednym z kluczowych elementów planu spójności komunikacyjnej województwa	uwaga nieuwzględniona Inwestycje ujęte w Celu Tematycznym 7 dotyczą wyłącznie zadań z zakresu transportu i nie mogą być przeznaczone na przedsięwzięcia z zakresu kultury, oświaty itp.
119	jednostka samorządu terytorialnego	dotyczy 25	IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Tab. 16. Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo - leasingowo-kapitałowy strony 63-64	Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo - leasingowo-kapitałowy Do grupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1134,217 km, tj. drogi wojewódzkie nr:554.....	Wnioskujemy o przeniesienie drogi wojewódzkiej 554 z Grupy 3 do Grupy 1 (odcinek Golub-Dobrzyn - Frydrychowo).	Realizacja tego zadania drogowego przyczyni się do usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy Golubiem-Dobrzyniem, Rypinem a Toruniem Zapewni sprawne połączenie Kowalewa Pomorskiego (osrodka gminnego) z Golubiem-Dobrzyniem (osrodkiem powiatowym) Pozwoli na włączenie drogi wojewódzkiej do drogi krajowej, a następnie do sieci TEN-T Realizacja tego zadania będzie kontynuacją realizacji zadań prowadzonych przez Zarząd Województwa w latach 2007-2014 (DW534 Radomin -Rypin; DW 534 Grudziadz-Radomin) Podniesie bezpieczeństwo ruchu drogowego dla pojazdów i pieszych Poprawi jakość infrastruktury Pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych, zwiększy mobilność lokalnej społeczności, poprawi warunki dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększy wykorzystanie potencjału turystycznego Powiatu Golubsko-Dobrzynskiego. Realizacja tego zadania usprawni połączenie drogowe Golubia-Dobrzynia z drogą krajową, a co za tym idzie spowoduje lepszą komunikację z Golubsko-Dobrzynskim Parkiem Przemysłowo -Technologicznym.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MIIIR umieszczono inwestycję w III grupie.

120	jednostka samorządu terytorialnego	dotyczy 25	<p>IV. Zalozenia IV.2. Przedswiezicia inwestycyjne IV.2.a. Przedswiezicia drogowe Tab. 16. Wykaz przedswiezic drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023</p> <p>Grupa -3 Inne zrodla finansowania, srodki wlasne, kujawsko-pomorski fundusz pozyczkowo - leasingowo-kapitalowy strony 63-64</p>	<p>Grupa -3 Inne zrodla finansowania, srodki wlasne, kujawsko-pomorski fundusz pozyczkowo - leasingowo-kapitalowy</p> <p>Do grupy 3 zakwalifikowano przedswiezicia o lacznej dlugosci ok. 1134,217 km, tj. drogi wojewodzkie nr:554.....</p>	<p>Wnioskujemy o przeniesienie drogi wojewodzkiej 554 z Grupy 3 do Grupy 1 (odcinek Golub-Dobrzyn - Frydrychowo).</p>	<p>Po wybudowaniu Autostrady A-1 oraz wężła autostradowego w Turznie wzrósł nieporównywalnie, niewspółmiernie ruch na krajowej „15” a dalej drogą wojewódzką 554 w kierunku Golubia-Dobrzynia, Rypina, Sierpca, Warszawy. Przebudowa drogi 554 podniesie bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pojazdów i pieszych oraz poprawi jakość infrastruktury drogowej w tym rejonie województwa.</p> <p>Wnioskowana do przebudowy droga na odcinku z Frydrychowi do Golubia-Dobrzynia stanowić będzie połączenie przebudowanej DW 534 Grudziądz-Radomin oraz planowanej obwodnicy miasta Kowalewa Pomorskie (Tab. 17. Planowane przedsięwzięcia do realizacji we współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg i Autostrad – Proponowany program obwodnic i obejść miejscowości na ciągach drogowych w województwie kujawsko-pomorskim).</p> <p>Realizacja tego zadania będzie kontynuacją realizacji zadań prowadzonych przez Zarząd Województwa w latach 2007-2014 (DW534 Radomin -Rypin; DW 534 Grudziądz-Radomin).</p> <p>Pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych, zwiększy mobilność lokalnej społeczności, poprawi warunki dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększy wykorzystanie potencjału turystycznego Powiatu Golubsko-Dobrzyńskiego.</p> <p>Realizacja zadania drogowego przyczyni się do usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy miastami Rypinem, Golubiem-Dobrzyniem, Kowalewem Pomorskim a Toruniem.</p> <p>Zapewni sprawne połączenie Kowalewa Pomorskiego (ośrodka gminnego) z Golubiem-Dobrzyniem (ośrodkiem powiatowym).</p> <p>Pozwoli na włączenie drogi wojewódzkiej do drogi krajowej, a następnie do sieci TEN-T.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MIIIR umieszczono inwestycję w III grupie.</p>
121	przedsiębiorstwo	dotyczy 1	<p>Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73</p>	<p>Tab.22</p>	<p>Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego</p>	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji.</p> <p>Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BIT City II.</p> <p>Realizacja tej inwestycji ułatwi pracownikom dojazd do pracy.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>
			<p>Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73</p>	<p>Tab.22</p>	<p>Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego</p>	<p>Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji.</p> <p>Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BIT City II.</p> <p>Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.</p>

122	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorzady z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwani Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
123	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorzady z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	uwaga częściowo uwzględniona Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwani Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

124	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
125	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	uwaga częściowo uwzględniona Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
126	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	uwaga częściowo uwzględniona Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

127	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
128	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

129	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
130	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
131	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

132	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
133	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

134	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwania Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
135	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
136	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

137	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
138	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłoby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)

139	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
140	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
141	osoba fizyczna	dotyczy 1 2 3	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Realizacja tej inwestycji zwiększy potencjał metropolitalny Bydgoszczy.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 Gniezno – Chojnice na odcinku granica województwa wielkopolskiego – granica województwa pomorskiego	Potrzebę realizacji tej inwestycji wyrażają organizacje społeczne uwzględniając ją m.in. w Społecznym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu dla regionu, a także samorządy z powiatu nakielskiego, w tym gmina Nakło i Kcynia. Przywrócenie ruchu kolejowego na linię nr 281 pozwoliłoby zwiększyć mobilność mieszkańców powiatów nakielskiego i sępoleńskiego, co wpłynąć może na poprawę wskaźników rynku pracy w województwie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.
			Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon.	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekowań Miasta Bydgoszczy dla projektu roboczo nazwanego BiT City II. W przyszłości pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		dotyczy 1	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać jako zadanie o najwyższym priorytecie zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa wielkopolskiego	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione, zaś MiR jednoznacznie wskazuje, że nie ma woli Zarządu Województwa dla realizacji ten inwestycji. Poparcie dla rewitalizacji linii kolejowej nr 356 wyraziło wiele samorządów i organizacji społecznych, w tym: powiat nakielski, gmina Szubin, gmina Kcynia, gmina Gołańcz, gmina Wągrowiec i dwukrotnie Rada Miasta Bydgoszczy. Ta inwestycja została ujęta w zapotrzebowaniu Bydgoszczy na projekt roboczo nazwany BiT City II. Linia ta ma ogromny potencjał, co widać po reaktywacji i zwiększaniu liczby połączeń do Wągrowca w Wielkopolskim.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełnienie planu spójności o rewitalizację linii kolejowej nr 356 na odcinku granica województwa - Kcynia i linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią.

142	osoba fizyczna	dotyczy 70	Tab.11, str. 34	Zintegrowane węzły przesiadkowe (uzupełniające)	Uzupełniający węzeł przesiadkowy w Ostromecku (A,S,R) zastąpić przez dwa węzły uzupełniające w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unisławiu, oba kategorii (A,K,S,R)	Lokalizacja węzłów w Dąbrowie Chełmińskiej oraz Unisławiu spowoduje, że znacznie więcej osób będzie mogło z nich skorzystać, a także umożliwi koordynację przesiadek na pociągi. Lokalizacja na terenie węzłów parkingów P&R zachęci kierowców do pozostawiania tam samochodów prywatnych i kontynuowania podróży do Bydgoszczy transportem zbiorowym. Węzeł w Dąbrowie Chełmińskiej w raz z nowym przystankiem kolejowym należy zbudować możliwie blisko zabudowań, aby zwiększyć jego atrakcyjność dla mieszkańców Dąbrowy Chełmińskiej. Obecna lokalizacja powoduje, że dostęp do kolei jest w Dąbrowie Chełmińskiej utrudniony, co powoduje niższą rentowności i wzrost koniecznych dopłat do komunikacji kolejowej ze strony samorządu regionu.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		162	Rozdział IV, podrozdział IV.2.b. Przedsięwzięcia kolejowe strona 73	Tab.22	Dopisać do tabeli zadanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód na odcinku Bydgoszcz Wschód – Bydgoszcz Fordon. Utworzenie posterunku Bydgoszcz Fordon poprzez odbudowę układu torowego i uruchomienie nastawni z dyżurnym ruchu	Zadanie zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym, który został przyjęty 16 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską. Wykreślenie z listy priorytetów przez Zarząd Województwa nie zostało w żaden sposób uzasadnione. Realizacja tej inwestycji jest jednym z oczekiwań Miasta. Pozwoliłaby wykorzystać w większym stopniu transport kolejowy w miejskim transporcie zbiorowym. Utworzenie posterunku Bydgoszcz Fordon zwiększyłoby przepustowość tej linii. Po przywróceniu możliwości zawracania pociągów na stacji Bydgoszcz Fordon możliwe będzie wydłużenie części kursów z kierunku Nakła i Inowrocławia do Fordonu, co uatrakcyjni kolej i zachęci nowych pasażerów do tego środka lokomocji.	uwaga nieuwzględniona Realizacja zadania nie jest rekomendowana w "Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego" (Uchwała Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr LIII/814/14 z 29 września 2014 r.)
		163	II.7. Polityka transportowa województwa strona 38	brak zapisu	Zwiększenie udziału przewozów kolejowych w regionalnym systemie transportowym planuje się uzyskać poprzez wydłużenie kursów pociągów z Inowrocławia (Mogilna) i Piły (Nakła) do stacji Bydgoszcz Wschód	Plan Spójności w rozdziale Polityka transportowa województwa powinien wskazywać możliwości wynikające z przedłużania oraz łączenia relacji dojazdowych do Bydgoszczy w kursach kolejowych z Nakłą czy Inowrocławia. Wnioskuje o bezzwłoczne wydłużenie relacji pociągów z Piły/Nakła oraz Inowrocławia/Mogilna do stacji Bydgoszcz Wschód. Pozwoli to na znacznie szybsze dotarcie pasażerom z Nakła i Inowrocławia do stacji Bydgoszcz Wschód, na której stworzono możliwość przesiadek na tramwaj do Fordonu. Przedłużenie wspomnianych kursów stworzy pasażerom korzystającym z przewozów kolejowych większą możliwość przesiadek na komunikację miejską i skróci czas podróży do celu transportem zbiorowym. Przyczyni się to do zwiększenia zainteresowania transportem kolejowym, który w założeniach ma stanowić podstawę systemu transportowego regionu. Realizacja tego postulatu nie wymaga rozbudowy infrastruktury i możliwa jest od zaraz.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu. "Plan spójności..." nie dotyczy organizacji transportu publicznego.
143	jednostka samorządu terytorialnego	164	II.3 Transport drogowy, Strona 28, rys. 12	Stan nawierzchni drogi 244	Stan nawierzchni drogi 244 jest niezadowolający. Liczne nierówności, wyboje, po okresie zimowym ubytki w nawierzchni. Droga źle ukształtowana zarówno w planie jak i jeżeli chodzi o jej niweletę.	Stan techniczny drogi stwierdzony na podstawie obserwacji.	Uwaga nieuwzględniona. Mapa została sporządzona na podstawie metody BIKB-IBDM (metoda oceny wizualnej).
		165	IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Tabela 16, strona 63 i 64	Umieszczenie drogi 244 bez podania konkretów dotyczących realizacji inwestycji	Należy umieścić w szczegółowy opis jaki zakres i na jakim odcinku będzie realizowany.	Brak konkretnych informacji utrudnia planowanie inwestycji gminnych i rozwój terenów przyległych.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MliR umieszczono inwestycję w III grupie.

144	jednostka samorządu terytorialnego	166	IV.2.c, strona 76	Kryterium 2: Punkty kolejowej odprawy pasażerskiej proponowane do przekazania samorządom w celu ich modernizacji z pozostawieniem funkcji obsługi ruchu kolejowego jako wiodącej. Propozycje działań rekomendowanych do realizacji dla adaptacji do współczesnych potrzeb.	Należy dodać kolejny podpunkt uwzględniający budowę tunelu doprowadzającego do dworca PKP z parkingu.	W ramach Bit City II Miasto Inowrocław planuje wybudowanie parkingów na terenach przejętych od PKP. Parkingi mają być połączone z dworcem PKP tunelem.	Uwaga uwzględniona Plan spójności zostanie uzupełniony o inwestycję
		167	IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe, strona 54	W opisie dotyczącym obwodnic należy podjąć zagadnienie zmiany zarządcy dotychczasowych dróg krajowych, które po wybudowaniu obwodnic staną się drogami wojewódzkimi		W zadaniach do realizacji należy uwzględnić fakt przejęcia dróg krajowych nr 15 i 25 przez Samorząd Województwa po wybudowaniu obwodnicy dla Miasta Inowrocławia w 2017 r. W związku z powyższym konieczne jest zapewnienie środków finansowych na przebudowę skrzyżowania ulic Stanisława Staszica-Poznańskiej-Górnicej wraz z połączeniem drogowym z nowo wybudowaną ul. Prymasa Józefa Glempa i jej przejęcie na rzecz województwa	Uwaga nieuwzględniona. Inwestycje mają być realizowane zgodnie z zasadami przedstawionymi w Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020.
		168	IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe	W dokumencie powinna być uwzględniona możliwość przejęcia przez Zarząd Dróg Wojewódzkich drogi gminnej przebiegającej przez miasto regionalnego lub subregionalne.		Ulica Długa w Inowrocławiu łączy drogę wojewódzką 252 (ul. Św. Ducha) z drogą powiatową (ul. Marulewska). Po wybudowaniu przez GDDKiA obwodnicy Inowrocławia droga ta nabierze jeszcze większego znaczenia w układzie komunikacyjnym wokół obwodnicy. Ulica Długa jako droga wojewódzka miałaby szanse dzięki temu na uzyskanie wsparcia ze źródeł zewnętrznych	Uwaga nieuwzględniona. Inwestycje mają być realizowane zgodnie z zasadami przedstawionymi w Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020.
		169	IV.2.a Przedsięwzięcia drogowe, strona 68, strona 86	Dodatkowo, odrębną kategorię będą stanowiły drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu. Maksymalna kwota, o którą miasta na prawach powiatu będą mogły ubiegać się w konkursie w ramach RPO, będzie zależna od liczby mieszkańców danego miasta.	Dodatkowo, odrębną kategorię będą stanowiły drogi wojewódzkie w miastach regionalnych i subregionalnych. Maksymalna kwota, o którą miasta regionalne i subregionalne będą mogły ubiegać się w konkursie w ramach RPO, będzie zależna od liczby mieszkańców danego miasta.	Miasto Inowrocław jest jedynym miastem prezydenckim w województwie nie będącym ośrodkiem na prawach powiatu. Proponowany przez Urząd Marszałkowski zapis pozbawia możliwości aplikowania o środki na drogi wojewódzkie przebiegające przez Inowrocław. Miasto Inowrocław nie może aplikować o środki z POIS, co oznacza, że zamknięcie tej możliwości również w RPO, sprawi, że nie będzie możliwości pozyskiwania funduszy europejskich na sieć drogową w Inowrocławiu	Uwaga uwzględniona pod względem dróg wojewódzkich w miastach prezydenckich.

145	jednostka samorządu terytorialnego	dotyczy 25	<p>IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Tab. 16. Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo - leasingowo-kapitałowy strony 63-64</p>	<p>Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo - leasingowo-kapitałowy Do grupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1134,217 km, tj. drogi wojewódzkie nr:554.....</p>	<p>Wnioskujemy o przeniesienie drogi wojewódzkiej 554 z Grupy 3 do Grupy 1 (odcinek Golub-Dobrzyn - Frydrychowo).</p>	<p>Realizacja tego zadania drogowego przyczyni się do usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy Golubiem-Dobrzyniem, Rypinem a Toruniem Zapewni sprawne połączenie Kowalewa Pomorskiego (osrodka gminnego) z Golubiem-Dobrzyniem (osrodkiem powiatowym) Pozwoli na włączenie drogi wojewódzkiej do drogi krajowej, a następnie do sieci TEN-T Realizacja tego zadania będzie kontynuacją realizacji zadań prowadzonych przez Zarząd Województwa w latach 2007-2014 (DW534 Radomin -Rypin; DW 534 Grudziadz-Radomin) Podniesie bezpieczeństwo ruchu drogowego dla pojazdów i pieszych Poprawi jakość infrastruktury Pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych, zwiększy mobilność lokalnej społeczności, poprawi warunki dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększy wykorzystanie potencjału turystycznego Powiatu Golubsko-Dobrzyńskiego. Realizacja tego zadania usprawni połączenie drogowe Golubia-Dobrzynia z drogą krajową, a co za tym idzie spowoduje lepszą komunikację z Golubsko-Dobrzyńskim Parkiem Przemysłowo -Technologicznym.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MIIR umieszczono inwestycję w III grupie.</p>
		dotyczy 26	<p>IV.Założenia IV.2.Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Tab. 16. Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2023 Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawskopomorski fundusz pożyczkowo - leasingowo-kapitałowy strony 63-64</p>	<p>Grupa -3 Inne źródła finansowania, środki własne, kujawsko-pomorski fundusz pożyczkowo - leasingowo-kapitałowy Dogrupy 3 zakwalifikowano przedsięwzięcia o łącznej długości ok. 1134,217 km, tj. drogi wojewódzkie nr:569.....</p>	<p>Wnioskujemy o przeniesienie drogi wojewódzkiej 569 z Grupy 3 do Grupy 1 (odcinek Golub-Dobrzyn- do drogi krajowej nr 10).</p>	<p>Realizacja tego zadania drogowego przyczyni się do usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy Golubiem-Dobrzyniem a Toruniem Zapewni sprawne połączenie Ciechocina (osrodka gminnego) z Golubiem-Dobrzyniem (osrodkiem powiatowym) Droga wojewódzka bezpośrednio włącza się do sieci TEN-T Podniesie bezpieczeństwo ruchu drogowego dla pojazdów i pieszych Poprawi jakość infrastruktury Pozwoli na zapewnienie sprawnych i funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych, zwiększy mobilność lokalnej społeczności, poprawi warunki dla działalności inwestycyjnych oraz zwiększy wykorzystanie potencjału turystycznego Powiatu Golubsko-Dobrzyńskiego. Realizacja tego zadania usprawni połączenie drogowe Golubia-Dobrzynia z drogą krajową, a co za tym idzie spowoduje lepszą komunikację z Golubsko-Dobrzyńskim Parkiem Przemysłowo-Technologicznym. Gmina posiada pełną dokumentację techniczną (projekt budowlany i 2 pozwolenia na budowę wydane przez Starostę Golubsko-Dobrzyńskiego i Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego) na odcinek od granic Golubia-Dobrzynia do miejscowości Olszówka</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z kryteriami MIIR umieszczono inwestycję w III grupie.</p>

	dotyczy 83	Rozdział III, podrozdział IV.2.a, strona 56	W przypadku , gdy obwodnica/obejście jest w gestii GDDKiA w ciągu drogi krajowej, a inwestycja stanowi dla Województwa bardzo ważne połączenie drogowe, Województwo udzieli pomocy finansowej przy realizacji takiej inwestycji pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji zadania	Dotychczasowy zapis poszerzyć o kolejne zdanie: Natomiast w przypadku, gdy obwodnica/obejście jest w gestii zarządzania przez GDDKiA w ciągu drogi krajowej i jej pas drogowy obejmuje (łączy, przecina) drogi wojewódzkie, gdy inwestycja stanowi dla Województwa bardzo ważne połączenie drogowe, a GDDKiA nie przystąpi do realizacji zadania ze wsparciem finansowym Województwa, Województwo, w ramach omówionych wcześniej zasad finansowania inwestycji dotyczących obwodnic i obejść miast i miejscowości w ciągu dróg wojewódzkich, przystąpi do jej realizacji w ciągu dróg wojewódzkich w zakresie rzeczowym określonym w dokumentacji przetargowej zamówienia pn."Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego"	Proponowana zmiana jest konsekwencją kierunku i zakresu rzeczowego zadań przewidywanych do realizacji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), wynikających z dokumentacji przetargowej zamówienia pn. "Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego", a konkretnie z <i>Opisu potrzeb i wymagań</i> , w części dotyczącej budowy nowych dróg wymienionych na str. 4 i ujętych załączniku graficznym OPIW (mapka). Zmierza ona w kierunku etapowego rozwiązywania problemów komunikacyjnych w sytuacji, gdy GDDKiA nie będzie zainteresowana przystąpieniem do realizacji takich zadań, czego, wobec przyjętego już przez Rząd RP Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, nie można wykluczyć. Brak takiego zapisu w sytuacji , gdy GDDKiA nie będzie zainteresowana przystąpieniem do realizacji obwodnicy w ciągu swojej drogi, oznacza dla miast i miejscowości, przez które przebiegają również drogi wojewódzkie, zablokowanie, na bliżej nieokreślony czas, jakichkolwiek szans na rozwiązywanie ich największego problemu. Oznacza też aprobatę dla oczywistych preferencji dla budowy obwodnic dla miast i miejscowości, przez które nie przebiega droga krajowa, a przebiega lub przebiegają wyłącznie drogi wojewódzkie. Jego brak paradoksalnie może przyczynić do tego, że wcale nie najpilniejsze i nie najważniejsze obwodnice, z punktu widzenia gospodarczego i rozwojowego tej części województwa, będą mogły być zrealizowane.	Uwaga nieuwzględniona. Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowych inwestycji i włączy się do realizacji zadań oraz deklaruje udział finansowy w zadaniach pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.
	dotyczy 84	Rozdział III, podrozdział IV.2.a, strona 59-61 Tabela 15	Zadanie w grupie 1 (Lp. 1.10) pn. "Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 270 odc. Brześć-Kowal" posiada inne wartości kryteriów technicznych od wartości kryteriów technicznych tego samego zadania w grupie 2 (Lp. 2.2). Różnica dotyczy ilości punktów w "Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu", a w konsekwencji "Liczby uzyskanych punktów" i ostatecznej pozycji na liście	Należałoby zweryfikować poprawność wprowadzonych wartości poszczególnych kryteriów i doprowadzić do ich zgodności		Uwaga uwzględniona. Poprawiono pomyłkę pisarską. Poprawne dane zawarte w pozycji 1.10 zaktualizowano w poz. 2.2

dotyczy 54	Rozdział III, Podrozdział IV.2a, str. 61-62, Tabela 15, str. 63, Tabela 16	W obydwu tabelach, w grupie 2 (PPP) wyłączono 3 zadania dotyczące budowy nowych dróg - obwodnic (Aleksandrów Kujawski i Radziejów w ciągu drogi wojewódzkiej DW 266 oraz Brześć Kujawski w ciągu dróg wojewódzkich DW 265 i DW 270), które zostały ujęte w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, a konkretnie w Opisie potrzeb i wymagań, w części dotyczącej pkt 2 pt. Potrzeby i wymagania w zakresie budowy nowych dróg, które miałyby być realizowane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP).	1. Włączyć do Tab. 15 i 16, do grupy 2, zadanie związane z budową nowej drogi – obwodnicy Brześcia Kujawskiego w ciągu dróg wojewódzkich DW 265 i DW 270) w takim zakresie rzeczowym, w jakim jest ona elementem postępowania przetargowego pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”. 2. Opracować fiszkę projektową do zadania związanego z budową obwodnicy Brześcia Kujawskiego i włączyć ją do Planu	Wyłączenie w grupie 2 zadania dotyczącego budowy obwodnicy Brześć Kujawskiego, które zostało ujęte w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, świadczy o braku konsekwencji wobec rozwiązania przyjętego w Planie dla pozostałych inwestycji drogowych przewidzianych do realizacji w ramach PPP, podzielonych na 3 grupy. Skoro w przypadku planowanych inwestycji związanych z przebudową dróg nie rezygnuje się całkowicie z partnerstwa publiczno-prywatnego to dlaczego rezygnuje się z tego instrumentu w przypadku planowanych i koniecznych inwestycji w zakresie budowy nowych dróg - obwodnic, które z natury rzeczy wymagają największych nakładów finansowych. Czyni się to w sytuacji, gdy postępowanie przetargowe pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, obejmujące przecież swoim zakresem rzeczowym budowę trzech obwodnic (Brześcia Kujawskiego, Aleksandrowa Kujawskiego i Radziejowa), nie zostało zakończone. Czyżby miało to oznaczać zmianę zakresu rzeczowego zamówienia objętego tym postępowaniem w trakcie jego trwania?	Uwaga nieuwzględniona. Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowej obwodnicy i włączy się do realizacji zadania oraz deklaruje udział finansowy w zadaniu pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.
dotyczy 55	Rozdział III, Podrozdział IV.2a, str. 64, Tabela 18		Włączyć do tabeli 18 obwodnicę Brześcia Kujawskiego wg. następujących danych: - Numer drogi: DW 270, DW 265, - Miejscowość: Brześć Kujawski***, - Długość [km]: 5,6***, - Charakter zadania: budowa, - Szacunkowy koszt zadania [mln zł]*: 100,00 Pod tabelą dodać objaśnienie do wprowadzonego zadania „Brześć Kujawski” oznaczonego trzema gwiazdkami (***): *** obwodnica realizowana w ciągu dróg wojewódzkich DW 270 i DW 265 w przypadku nie przystąpienia GDDKiA do budowy obwodnicy w ciągu drogi krajowej DK 62 ze wsparciem finansowym Województwa, w zakresie rzeczowym określonym w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, a konkretnie w Opisie potrzeb i wymagań w zakresie budowy nowych dróg (str. 4) i ujętych w załączniku graficznym OPIW (mapka).	Propozycja jest konsekwencją uwag/propozycji opisanych w pkt 1 i 3 tj. włączenia, w tym przypadku obwodnicy Brześcia Kujawskiego, do zadań przewidywanych do realizacji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), wynikających z dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, a konkretnie z Opisu potrzeb i wymagań, w zakresie budowy nowych dróg wymienionych na str. 4 i ujętych w załączniku graficznym OPIW (mapka).	Uwaga nieuwzględniona. Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowej obwodnicy i włączy się do realizacji zadania oraz deklaruje udział finansowy w zadaniu pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.

dotyczy 86	Rozdział IV, Podrozdział IV.2.a, strona 67, rysunek 17		Doprowadzić do zgodności Rys 17 z dokumentem źródłowym, jakim jest "Załącznik graficzny OPIW" dokumentacji przetargowej pn. "Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok..270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego"	Mapka "Rozmieszczenie przedsięwzięć drogowych zaplanowanych w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego (grupa 2)" nie odpowiada załącznikowi graficznego (mapce) Opisu Potrzeb i Wymagań (OPIW), będących częścią dokumentacji przetargowej zamówienia pn. "Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego". Niezgodność dotyczy skrócenia odcinka planowanej obwodnicy Brześcia Kujawskiego.	Uwaga nieuwzględniona. Rozmieszczenie przedsięwzięć drogowych zaplanowanych w ramach Partnerstwa Publiczno- Prywatnego (Grupa 2) została zaczerpnięta z Analizy techniczno- ekonomiczno- finansowej i prawnej modelu finansowania budowy, przebudowy i utrzymania dróg wojewódzkich w województwie kujawsko- pomorskim. Szczegółowy zakres będzie znany po podpisaniu umowy z partnerem prywatnym.
170	Rozdział IV podrozdział IV.2.a strona 59 tabela 15 L.p. 1.8, 1.10, 2.8		W zakresie kryteriów dostępnych dotyczących usprawnienia połączeń z ośrodkami rozwoju społeczno- gospodarczego we wszystkich drogach na terenie gminy Brześć Kujawski (nr 265, 270, 268) należy uwzględnić połączenie z obszarem inwestycyjnym Brzeskiej Strefy Gospodarczej - węzeł A1 Włocławek Zachód	Brzeska Strefa Gospodarcza to obecnie największy obszar inwestycyjny na terenie byłego województwa włocławskiego. Przeprowadzone przez gminę Brześć Kujawski przy wsparciu środków zewnętrznych (w tym województwa kujawsko- pomorskiego) inwestycje pozwalają na lokowanie się nowych podmiotów gospodarczych, które od roku 2016 rozpoczną proces inwestycyjny.	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na ograniczone środki finansowe.
dotyczy 56	VII. Załączniki VII.1 Fiszki projektowe – przedsięwzięcia drogowe od strony 88		Opracowanie odrębnej fiszki projektowej dla zadania pn. „Budowa obwodnicy Brześcia Kujawskiego w ciągu dróg wojewódzkich nr DW 265 i DW 270”	Propozycja jest konsekwencją uwag/propozycji opisanych w pkt 1 i 3 tj. włączenia, w tym przypadku obwodnicy Brześcia Kujawskiego, do zadań przewidywanych do realizacji w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego (PPP), wynikających z dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego”, a konkretnie z Opisu potrzeb i wymagań, w zakresie budowy nowych dróg wymienionych na str. 4 i ujętych załączniku graficznym OPIW (mapka). Opracowanie odrębnej fiszki projektowej dla tego zadania umożliwi dokonanie zmian w dokumentacji projektowej przebudowy dróg wojewódzkich DW 265 i DW 270 szczególnie w zakresie spójnego zaprojektowania zadań wraz z budową obwodnicy oraz wyłączenia tych odcinków które mogłyby zostać przejęte przez gminę Brześć Kujawski. Fiszka powinna być spójna w zakresie przebudowy DW 265 i DW 270 i budowy obwodnicy Brześcia Kujawskiego.	Uwaga nieuwzględniona. Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowej obwodnicy i włączy się do realizacji zadania oraz deklaruje udział finansowy w zadaniu pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.
171	Rozdział II Podrozdział II.9 Analiza SWOT strona 49		Dopisanie w rubryce "słabe strony" następującego stwierdzenia: Zbyt małe zaangażowanie środków finansowych i efektywnych działań w zakresie przebudowy dróg wojewódzkich na terenie powiatu włocławskiego	Wprowadzenie takiego zapisu jest zgodne z rzeczywistym zakresem prac, ich przygotowaniem oraz zaangażowaniem środków finansowych w przedmiotowym zakresie.	Uwaga ma formę komentarza – nie stanowi propozycji zmian ustaleń dokumentu.
172	Rozdział II podrozdział II.3 Transport drogowy strona 28 rysunek 12		Wprowadzenie korekty stanu nawierzchni dróg przedstawionej na rysunku w zakresie dróg wojewódzkich na terenie powiatu włocławskiego	Stan przedstawiony na rysunku, którego źródłem jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy w rzeczywistości jest zupełnie odmienny i z całą pewnością nie można klasyfikować tych dróg jako dobre czy też zadowalające. Przedstawienie tych odcinków dróg w takim zakresie w pewnym sensie eliminuje podjęcie szybkich i strategicznych działań w zakresie ich przebudowy.	Uwaga nieuwzględniona. Mapa została sporządzona na podstawie metody BIKB-IBDM (metoda oceny wizualnej).

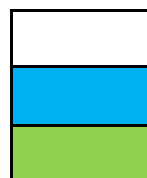
	dotyczy 83	Rozdział III, podrozdział IV.2.a, strona 56	W przypadku , gdy obwodnica/obejście jest w gestii GDDKiA w ciągu drogi krajowej, a inwestycja stanowi dla Województwa bardzo ważne połączenie drogowe, Województwo udzieli pomocy finansowej przy realizacji takiej inwestycji pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji zadania	<p><u>Dotychczasowy zapis poszerzyć o kolejne zdanie:</u> Natomiast w przypadku, gdy obwodnica/obejście jest w gestii zarządzania przez GDDKiA w ciągu drogi krajowej i jej pas drogowy obejmuje (łączy, przecina) drogi wojewódzkie, gdy inwestycja stanowi dla Województwa bardzo ważne połączenie drogowe, a GDDKiA nie przystąpi do realizacji zadania ze wsparciem finansowym Województwa, Województwo, w ramach omówionych wcześniej zasad finansowania inwestycji dotyczących obwodnic i obejść miast i miejscowości w ciągu dróg wojewódzkich, przystąpi do jej realizacji w ciągu dróg wojewódzkich w zakresie rzeczowym określonym w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. "Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego"</p>	<p>Proponowana zmiana jest konsekwencją kierunku i zakresu rzeczowego zadań przewidywanych do realizacji w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego (PPP), wynikających z dokumentacji przetargowej zamówienia pn. "Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego", a konkretnie z <i>Opisu potrzeb i wymagań</i> , w części dotyczącej budowy nowych dróg wymienionych na str. 4 i ujętych załączniku graficznym OPIW (mapka). Zmierza ona w kierunku etapowego rozwiązywania problemów komunikacyjnych w sytuacji, gdy GDDKiA nie będzie zainteresowana przystąpieniem do realizacji takich zadań, czego, wobec przyjętego już przez Rząd RP Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, nie można wykluczyć.</p> <p>Brak takiego zapisu w sytuacji, gdy GDDKiA nie będzie zainteresowana przystąpieniem do realizacji obwodnicy w ciągu swojej drogi, oznacza dla miast i miejscowości, przez które przebiegają również drogi wojewódzkie, zablokowanie, na bliżej nieokreślony czas, jakichkolwiek szans na rozwiązywanie ich największego problemu. Oznacza też aprobatę dla oczywistych preferencji dla budowy obwodnic dla miast i miejscowości, przez które nie przebiega droga krajowa, a przebiega lub przebiegają wyłącznie drogi wojewódzkie. Jego brak paradoksalnie może przyczynić do tego, że wcale nie najpilniejsze i nie najważniejsze obwodnice, z punktu widzenia gospodarczego i rozwojowego tej części województwa, będą mogły być zrealizowane.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowych inwestycji i włączy się do realizacji zadań oraz deklaruje udział finansowy w zadaniach pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.</p>
	dotyczy 54	Rozdział III, Podrozdział IV.2a, str. 61-62, Tabela 15, str. 63, Tabela 16	W obydwu tabelach, w grupie 2 (PPP) wyłączono 3 zadania dotyczące budowy nowych dróg - obwodnic (Aleksandrów Kujawski i Radziejów w ciągu drogi wojewódzkiej DW 266 oraz Brześć Kujawski w ciągu dróg wojewódzkich DW 265 i DW 270), które zostały ujęte w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego”, a konkretnie w Opisie potrzeb i wymagań, w części dotyczącej pkt 2 pt. Potrzeby i wymagania w zakresie budowy nowych dróg, które miałyby być realizowane w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego (PPP).	<p>1. Włączyć do Tab. 15 i 16, do grupy 2, zadanie związane z budową nowej drogi – obwodnicy Brześcia Kujawskiego w ciągu dróg wojewódzkich DW 265 i DW 270) w takim zakresie rzeczowym, w jakim jest ona elementem postępowania przetargowego pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego”.</p> <p>2. Opracować fiszki projektową do zadania związanego z budową obwodnicy Brześcia Kujawskiego i włączyć ją do Planu</p>	<p>Wyłączenie w grupie 2 zadania dotyczącego budowy obwodnicy Brześć Kujawskiego , które zostało ujęte w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego”, świadczy o braku konsekwencji wobec rozwiązania przyjętego w Planie dla pozostałych inwestycji drogowych przewidzianych do realizacji w ramach PPP, podzielonych na 3 grupy. Skoro</p> <p>w przypadku planowanych inwestycji związanych z przebudową dróg nie rezygnuje się całkowicie z partnerstwa publiczno- prywatnego to dlaczego rezygnuje się z tego instrumentu w przypadku planowanych i koniecznych inwestycji w zakresie budowy nowych dróg - obwodnic, które z natury rzeczy wymagają największych nakładów finansowych. Czyni się to w sytuacji, gdy postępowanie przetargowe pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego”, obejmujące przecież swoim zakresem rzeczowym budowę trzech obwodnic (Brześcia Kujawskiego, Aleksandrowa Kujawskiego i Radziejowa), nie zostało zakończone.</p> <p>Czyżby miało to oznaczać zmianę zakresu rzeczowego zamówienia objętego tym postępowaniem w trakcie jego trwania?</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowej obwodnicy i włączy się do realizacji zadania oraz deklaruje udział finansowy w zadaniu pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.</p>

dotyczy 55	Rozdział III, Podrozdział IV.2a, str. 64, Tabela 18		<p>Włączyć do tabeli 18 obwodnicę Brześcia Kujawskiego wg. następujących danych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Numer drogi: DW 270, DW 265, - Miejscowość: Brześć Kujawski***, - Długość [km]; 5,6***, - Charakter zadania: budowa, - Szacunkowy koszt zadania [mln zł]*: 100,00 <p>Pod tabelą dodać objaśnienie do wprowadzonego zadania „Brześć Kujawski” oznaczonego trzema gwiazdkami (***):</p> <p>*** obwodnica realizowana w ciągu dróg wojewódzkich DW 270 i DW 265 w przypadku nie przystąpienia GDDKiA do budowy obwodnicy w ciągu drogi krajowej DK 62 ze wsparciem finansowym Województwa, w zakresie rzeczowym określonym w dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-privatnego”, a konkretnie w Opisie potrzeb i wymagań w zakresie budowy nowych dróg (str. 4) i ujętych w załączniku graficznym OPIW (mapka).</p>	<p>Propozycja jest konsekwencją uwag/propozycji opisanych w pkt 1 i 3 tj. włączenia, w tym przypadku obwodnicy Brześcia Kujawskiego, do zadań przewidywanych do realizacji w ramach partnerstwa publiczno-privatnego (PPP), wynikających z dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-privatnego”, a konkretnie z Opisu potrzeby wymagań, w zakresie budowy nowych dróg wymienionych na str. 4 i ujętych w załączniku graficznym OPIW (mapka).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowej obwodnicy i włączy się do realizacji zadania oraz deklaruje udział finansowy w zadaniu pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.</p>
dotyczy 86	Rozdział IV, Podrozdział IV.2.a, strona 67, rysunek 17		<p>Doprowadzić do zgodności Rys 17 z dokumentem źródłowym, jakim jest "Załącznik graficzny OPIW" dokumentacji przetargowej pn. "Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok..270 km) w ramach partnerstwa publiczno-privatnego"</p>	<p>Mapka "Rozmieszczenie przedsięwzięć drogowych zaplanowanych w ramach partnerstwa publiczno-privatnego (grupa 2)" nie odpowiada załącznikowi graficznego (mapce) Opisu Potrzeb i Wymagań (OPIW), będących częścią dokumentacji przetargowej zamówienia pn. "Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-privatnego". Niezgodność dotyczy skrócenia odcinka planowanej obwodnicy Brześcia Kujawskiego w zakresie połączenia z drogą krajową nr 62 w miejscowości Pikutkowo.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Rozmieszczenie przedsięwzięć drogowych zaplanowanych w ramach Partnerstwa Publiczno-Privatnego (Grupa 2) została zaczerpnięta z Analizy techniczno-ekonomiczno-finansowej i prawnej modelu finansowania budowy, przebudowy i utrzymania dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim. Szczegółowy zakres będzie znany po podpisaniu umowy z partnerem prywatnym.</p>
dotyczy 170	Rozdział IV podrozdział IV.2.a strona 59 tabela 15 L.p. 1.8, 1.10, 2.8		<p>W zakresie kryteriów dostępnych dotyczących usprawnienia połączeń z ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczego we wszystkich drogach na terenie gminy Brześć Kujawski (nr 265, 270, 268) należy uwzględnić połączenie z obszarem inwestycyjnym Brzeskiej Strefy Gospodarczej - węzeł A1 Włocławek Zachód</p>	<p>Brzeska Strefa Gospodarcza to obecnie największy obszar inwestycyjny na terenie byłego województwa włocławskiego. Przeprowadzone przez gminę Brześć Kujawski przy wsparciu środków zewnętrznych (w tym województwa kujawsko-pomorskiego) inwestycje pozwalają na lokowanie się nowych podmiotów gospodarczych, które od roku 2016 rozpoczną proces inwestycyjny.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Z uwagi na ograniczone środki finansowe.</p>

	dotyczy 56	VII. Załączniki VII.1 Fiszki projektowe – przedsięwzięcia drogowe od strony 88		pracowanie odrębnej fiszki projektowej dla zadania pn. „Budowa obwodnicy Brześcia Kujawskiego w ciągu dróg wojewódzkich nr DW 265 i DW 270”	Propozycja jest konsekwencją uwag/propozycji opisanych w pkt 1 i 3 tj. włączenia, w tym przypadku obwodnicy Brześcia Kujawskiego, do zadań przewidywanych do realizacji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), wynikających z dokumentacji przetargowej zamówienia pn. „Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich rejonu Włocławek (sieć o długości ok. 270 km) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego”, a konkretnie z Opisu potrzeb i wymagań, w zakresie budowy nowych dróg wymienionych na str. 4 i ujętych załączniku graficznym OPIW (mapka). Opracowanie odrębnej fiszki projektowej dla tego zadania umożliwi dokonanie zmian w dokumentacji projektowej przebudowy dróg wojewódzkich DW 265 i DW 270 szczególnie w zakresie spójnego zaprojektowania zadań wraz z budową obwodnicy oraz wyłączenia tych odcinków które mogłyby zostać przejęte przez gminę Brześć Kujawski. Fiszka powinna być spójna w zakresie przebudowy DW 265 i DW 270 i budowy obwodnicy Brześcia Kujawskiego.	Uwaga nieuwzględniona. Zarząd Województwa popiera konieczność budowy przedmiotowej obwodnicy i włączy się do realizacji zadania oraz deklaruje udział finansowy w zadaniu pod warunkiem przystąpienia GDDKiA do realizacji inwestycji.
	dotyczy 15	IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Str. 68	Ocena inwestycji w obszarze dróg lokalnych przebiegać będzie dwuetapowo. W pierwszym etapie do oceny zastosowane będą kryteria formalne (spełnianie kryterium „tak”/ „nie”): - Nośność drogi objętej projektem 100kN/oś	Ocena inwestycji w obszarze dróg lokalnych przebiegać będzie dwuetapowo. W pierwszym etapie do oceny zastosowane będą kryteria formalne (spełnianie kryterium „tak”/ „nie”): - Nośność drogi objętej projektem 80 kN/oś	Tak sformułowane kryteria wyboru są zbyt wysokie w odniesieniu do dróg lokalnych i spowodują niezakwalifikowanie się projektów do dofinansowania. Zgodnie z zapisami art.41 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.) w brzmieniu: „Drogi wojewódzkie inne niż drogi określone na podstawie ust. 2 pkt 1, drogi powiatowe oraz drogi gminne stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t”, na drogach powiatowych i gminnych dopuszcza się ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 80kN/oś, więc nie ma obowiązku wykonywania drogi dla ruchu o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10kN/oś.	Uwaga uwzględniona. "... Nośność drogi objętej projektem do 100 kN/oś zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151."
	dotyczy 57	IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Str. 65	Określono wskaźnik rezultatu bezpośredniego tj. nośność dróg, jako 100kN/oś oraz tabela nr 20. Wskaźniki dla przedsięwzięć drogowych (drogi wojewódzkie i lokalne)	Określono wskaźnik rezultatu bezpośredniego tj. nośność dróg lokalnych, jako 80kN/oś. Taką samą zmianę w wartości wskaźnika należy wprowadzić w tabeli nr 20	Wskaźnik rezultatu projektu założony do osiągnięcia dla dróg pokrywa się z kryterium wyboru projektu i wynosi 100kN/ oś zarówno dla dróg wojewódzkich jak i lokalnych. Jednak zgodnie z zapisami art.41 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.) „ Drogi wojewódzkie inne niż drogi określone na podstawie ust. 2 pkt 1, drogi powiatowe oraz drogi gminne stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t”. W myśl przytoczonego zapisu wskaźnik rezultatu powinien zostać zróżnicowany w odniesieniu do dróg wojewódzkich i lokalnych. Dla dróg lokalnych powinien zostać określony na poziomie 80kN/ oś, natomiast dla dróg wojewódzkich może zostać na poziomie 100kN/oś	Uwaga uwzględniona. Poprawiono w tabeli nr 20 Nośność drogi zgodnie z rozporządzeniem dotyczy wyłącznie dróg lokalnych.

148	jednostka samorządu terytorialnego	173	II Diagnoza II.3. Transport drogowy Rys. 12 Stan nawierzchni dróg wojewódzkich – styczeń 2015r Strona 28	Mapa drogowa - Stan nawierzchni dróg wojewódzkich – styczeń 2015r	Jako priorytetowe należy potraktować inwestycje polegające na przebudowie całych odcinków dróg wojewódzkich nr 240 Chojnice-Świecie	<p>Stan nawierzchni wszystkich dróg wojewódzkich przebiegających przez Powiat Świecki został oceniony jako zły i niezadawalający, co jest zgodne ze stanem faktycznym. Nieliczne odcinki oceniono jako zadawalające i dobre. Dotyczy to głównie dróg o następujących numerach : 214, 238,239 i 240.</p> <p>Niestety nie można zgodzić się z taką ogólną oceną. Przyjęcie wskazanej oceny - "zadawalającej i dobrej" dla drogi wojewódzkiej nr 240 jest niezgodny ze stanem faktycznym. Droga nr 240 jest dość septyczna, ponieważ w wyniku przeprowadzonych badań natężenia ruchu przez Wojewódzki Zarząd Dróg wynika, że pod względem natężenia ruchu mogłaby być zaliczona do dróg krajowych. Stanowi ważny szlak transportowy z uwagi na m.in. występowanie w jej przebiegu zakładu produkcji papieru - Mondi Świecie, który zaopatrywany jest w surowiec drzewny głównie z kierunku północno - zachodniego województwa. Ponadto przebieg drogi przecina planowany węzeł S5, co spowoduje po jego wybudowaniu dalsze zwiększenie natężenia ruchu na tej drodze. Droga nr 240 ma znaczenie strategiczne, ze względu na to, że jest intensywnie wykorzystywanym fragmentem korytarza drogowego z południa Polski, stanowi przedłużenie drogi krajowej nr 91 w kierunku (Chojnice, Koszalin, Słupsk).</p> <p>Największe natężenie ruchu występuje w okresie wakacji, kiedy z drogi korzystają turyści udający się nad środkowe wybrzeże (Kołobrzeg, Mielno itd.) Wówczas najczęściej dochodzi do niebezpiecznych wypadków i kolizji drogowych.</p> <p>Ponadto droga wojewódzka nr 240 stanowi główny ciąg komunikacyjny dla gmin powiatu tucholskiego i części gmin powiatu świeckiego do samorządowej stolicy województwa - Torunia.</p> <p>Sytuacja na drodze nr 240 nie jest najlepsza. Droga ta jest niewątpliwie drogą strategiczną dla całego regionu. Nie można zgodzić się z interpretacją stanu nawierzchni tej drogi jako zadawalający i dobry, gdzie miejscami występują liczne koleiny, stany spękania struktury, dziury w nawierzchni. Na tej właśnie drodze dochodzi do częstych wypadków, niejednokrotnie ze skutkiem śmiertelnym.</p>	Uwaga uwzględniona. Droga realizowana w Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w zakresie zgodnym z posiadaną dokumentacją techniczną.
		dotyczy 15	IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Str. 68	Ocena inwestycji w obszarze dróg lokalnych przebiegać będzie dwuetapowo. W pierwszym etapie do oceny zastosowane będą kryteria formalne (spełnianie kryterium „tak”/ „nie”): - Nośność drogi objętej projektem 100kN/oś	Ocena inwestycji w obszarze dróg lokalnych przebiegać będzie dwuetapowo. W pierwszym etapie do oceny zastosowane będą kryteria formalne (spełnianie kryterium „tak”/ „nie”): - Nośność drogi objętej projektem 80 kN/oś	Kryteria wyboru inwestycji są zbyt wysokie w odniesieniu do dróg lokalnych , co spowoduje niezakwalifikowanie się projektów do dofinansowania. Zapisy art.41 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.) w brzmieniu: „Drogi wojewódzkie inne niż drogi określone na podstawie ust. 2 pkt 1, drogi powiatowe oraz drogi gminne stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t”, na drogach powiatowych i gminnych dopuszcza się ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 80kN/oś, stąd nie ma obowiązku wykonywania drogi dla ruchu o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10kN/oś.	Uwaga uwzględniona. "... Nośność drogi objętej projektem do 100 kN/oś zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 151."
		dotyczy 57	IV. Założenia IV.2. Przedsięwzięcia inwestycyjne IV.2.a. Przedsięwzięcia drogowe Str. 65	Określono wskaźnik rezultatu bezpośredniego tj. nośność dróg, jako 100kN/oś oraz tabela nr 20. Wskaźniki dla przedsięwzięć drogowych (drogi wojewódzkie i lokalne)	Określono wskaźnik rezultatu bezpośredniego tj. nośność dróg lokalnych, jako 80kN/oś. Taką samą zmianę w wartości wskaźnika należy wprowadzić w tabeli nr 20	Zakładany do osiągnięcia wskaźnik rezultatu projektu dla dróg pokrywa się z kryterium wyboru projektu i wynosi 100kN/ oś tak dla dróg wojewódzkich jak i lokalnych, natomiast zapisy art.41 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.) „ Drogi wojewódzkie inne niż drogi określone na podstawie ust. 2 pkt 1, drogi powiatowe oraz drogi gminne stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8t". Biorąc powyższe pod uwagę, wskaźnik rezultatu powinien zostać zróżnicowany w odniesieniu do dróg wojewódzkich i lokalnych. Dla dróg lokalnych powinien zostać określony na poziomie 80kN/oś, przy zachowaniu zapisu dla dróg wojewódzkich na poziomie 100kN/oś	Uwaga uwzględniona. Poprawiono w tabeli nr 20 Nośność drogi zgodnie z rozporządzeniem dotyczy wyłącznie dróg lokalnych.

149	jednostka samorządu terytorialnego	dotyczy 173	II Diagnoza 11.3. Transport drogowy Rys. 12 Stan nawierzchni dróg wojewódzkich - styczeń 2015r Strona 28	Mapa drogowa - Stan nawierzchni dróg wojewódzkich - styczeń 2015r	Jako priorytetowe należy potraktować inwestycje polegające na przebudowie całych odcinków dróg wojewódzkich w tym m in. drogi nr 240 Chojnice-Świecie	<p>Stan nawierzchni dróg wojewódzkich przebiegających przez Powiat Świecki został oceniony jako zły i niezadawalający, co jest zgodne ze stanem faktycznym. Nieliczne odcinki zostały ocenione jako zadawalające i dobre. Dotyczy to głównie dróg o następujących numerach : 214, 238,239 i 240. Niestety nie można zgodzić się z taką ogólną oceną. Przyjęcie wskazanej oceny-„zadawalającej i dobrej” dla drogi wojewódzkiej nr 240 jest niezgodny ze stanem faktycznym. Droga nr 240 jest dosyć specyficzna, ponieważ w wyniku przeprowadzonych badań natężenia ruchu przez Wojewódzki Zarząd Dróg wynika, że pod względem natężenia ruchu mogłaby być zaliczona do dróg krajowych. Stanowi ważny szlak transportowy z uwagi na m in. występowanie w jej przebiegu zakładu produkcji papieru - Mondi Świecie, który zaopatrywany jest w surowiec drzewny głównie z kierunku północno- zachodniego województwa. Ponadto przebieg drogi przecina planowany węzeł S5, co spowoduje po jego wybudowaniu dalsze zwiększenie natężenia ruchu na tej drodze. Droga nr 240 ma znaczenie strategiczne, że względu na to, że jest intensywnie wykorzystywanym fragmentem korytarza drogowego z południa Polski, stanowi przedłużenie drogi krajowej nr 91 w kierunku północnym (Chojnice, Koszalin, Słupsk).</p> <p>Największe natężenie ruchu występuje w okresie wakacji, kiedy z drogi korzystają turyści udający się nad środkowe wybrzeże (Kołobrzeg, Mielno itd.). Wówczas najczęściej dochodzi do niebezpiecznych wypadków i kolizji drogowych. Ponadto droga wojewódzka nr 240 stanowi główny ciąg komunikacyjny dla gmin powiatu tucholskiego i części gmin powiatu świeckiego do samorządowej stolicy województwa - Torunia.</p> <p>Sytuacja na drodze nr 240 nie jest najlepsza. Droga ta jest niewątpliwie drogą strategiczną dla całego regionu. Nie można zgodzić się z interpretacją stanu nawierzchni tej drogi jako zadawalający i dobry, gdzie miejscami występują liczne koleiny, stany spękania struktury, dziury w nawierzchni. Na tej właśnie drodze dochodzi do częstych wypadków, niejednokrotnie ze skutkiem śmiertelnym.</p>	Uwaga uwzględniona. Droga realizowana w Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej na lata 2014-2020 w zakresie zgodnym z posiadaną dokumentacją techniczną.
-----	------------------------------------	-------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



uwagi o charakterze ogólnym

uwagi dot. dróg

uwagi dot. transportu publicznego, w tym kolei