

Informacja podsumowująca przeprowadzone konsultacje społeczne dotyczące projektu Aktualizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+

1. Cel konsultacji społecznych.

Celem konsultacji było umożliwienie mieszkańcom, podmiotom oraz pozostałym interesariuszom (instytucjom, stowarzyszeniom, sołtysom, radnym i innym) działającym na terenie Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego, złożenie uwag i sugestii dotyczących dokumentu projektu Aktualizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+. Wniesione uwagi pozwoliły na poznanie opinii oraz ocenę treści projektu aktualizacji wymienionego wyżej dokumentu, a dzięki temu umożliwiły wprowadzenie do dokumentu ewentualnych korekt.

2. Podstawa przeprowadzenia konsultacji społecznych.

Konsultacje zostały przeprowadzone na podstawie art. 34 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz. U. z 2024 r. poz. 1079 ze zm.).

3. Okres trwania konsultacji społecznych.

Konsultacje społeczne Aktualizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+ trwały w okresie od 23.09.2025 r. do 13.10.2025 r.

4. Sposób poinformowania o konsultacjach społecznych.

O rozpoczęciu procesu konsultacji społecznych poinformowano za pośrednictwem Ogłoszenia Prezydenta Miasta Bydgoszczy w sprawie konsultacji społecznych Aktualizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+ zamieszczonego na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Bydgoszczy. Dodatkowo Ogłoszenie o wszczęciu procesu konsultacji społecznych Aktualizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+ dostępne było na stronach Biuletynów Informacji Publicznej samorządów współtworzących z Miastem Bydgoszcz Bydgoski Obszar Funkcjonalny, tj.: Powiat Bydgoski i Powiat Nakielski, Gminy: Barcin, Białe Błota, Dąbrowa Chełmińska, Dobrcz, Kcynia, Koronowo,

Łabiszyn, Mroczka, Nakło nad Notecią, Nowa Wieś Wielka, Osielsko, Pruszcz, Sicienko, Solec Kujawski, Szubin, Rojewo i Żnin.

5. Dostępność konsultowanych dokumentów.

Interesariusze procesu konsultacji społecznych mieli możliwość zapoznania się z konsultowanym dokumentem w dniach od 23.09.2025 r. do 13.10.2025 r. na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Bydgoszczy pod adresem: <https://bip.um.bydgoszcz.pl/> oraz pod linkiem zamieszczonym w materiałach informacyjnych dotyczących dokumentu Aktualizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+ zamieszczonych na stronach urzędów Gmin/Starostw wchodzących w skład Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego, tj. gmin członkowskich Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz.

6. Działania podejmowane w ramach konsultacji społecznych.

Konsultacje prowadzone były w formie pisemnego wyrażenia opinii, uwag, wniosków na formularzu konsultacji. Wypełnione formularze można było składać:

- elektronicznie na adres e-mail: norbert.ossowski@um.bydgoszcz.pl;
- w formie pisemnej na adres Urzędu Miasta Bydgoszczy, Biuro ZIT Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego, ul. Jagiellońska 61, 85-027 Bydgoszcz;
- bezpośrednio do Biura ZIT Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego przy ul. Jagiellońskiej 61, 85-027 Bydgoszcz.

Na podstawie art. 48 ustawy z dnia 3 października 2008 r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112, 1881, 1940) organ opracowujący projekt aktualizacji dokumentu stanowiący niewielką modyfikację przyjętego już dokumentu, może po uzgodnieniu z właściwymi organami, o których mowa w art. 57 i 58, odstąpić od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli stwierdzi, że realizacja postanowień zmiany dokumentu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 przez następujące organy:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,
- Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy,

Wyżej wymienione organy ustosunkowały się do przesłanego dokumentu projektu Aktualizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+:

- w dniu 08.08.2025 r. pismem znak WOO.410.200.2025.KD Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy potwierdził, iż charakter działań przewidzianych w ramach rozpatrywanego projektu stanowią niewielkie modyfikacje przyjętego dokumentu, rodzaj i skalę potencjalnego oddziaływania na środowisko, cechy obszaru objętego oddziaływaniem na środowisko, uznano iż realizacja założeń przesłanego opracowania nie powinna znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z powyższym, uzgodnione zostało odstąpienie od ponownego przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Aktualizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+;
- w dniu 06.08.2025 r. pismem znak NNZ.9022.4.73.2025 Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy potwierdził, iż przedmiotowy dokument nie będzie wyznaczał ram dla realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w związku z powyższym nie wymaga opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy. Uzgodnione zostało odstąpienie od ponownego przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Aktualizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+.

7. Wynik konsultacji

W trakcie prowadzonych konsultacji społecznych zapewniona została równość w dostępie do konsultacji dla różnych grup interesariuszy z uwzględnieniem ich potrzeb, dzięki wykorzystaniu różnych narzędzi komunikacji i kanałów składania formularza.

W trakcie procesu konsultacji wpłynęły trzy formularze zgłaszania uwag oraz jedno zgłoszenie w formie wiadomości mailowej.

Konsultacje społeczne były prowadzone zgodnie z zasadą równości, w tym równości szans i niedyskryminacji, zasadą równości kobiet i mężczyzn.

Podsumowanie zgłoszonych uwag prezentują poniższe zestawienia:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga, wniosek	Istniejący zapis	Propozycja zmiany (konkretny sugerowany zapis)	Uzasadnienie (uwagi, opinie)	Ustosunkowanie się do uwag
1	2.2. Warunki obowiązujące w realizacji Strategii ZIT BydOF, Rys 1	Prowadzenie naborów zaznaczone jest do II kwartału 2025 r.	Prowadzenie naborów minimum do końca 2026 r.	Jedną z idei aktualizacji obecnej Strategii jest wydłużenie terminu przeprowadzenia naborów wniosków o dofinansowanie. Perspektywa finansowa 2021-2027 wg zasady n+2 może być realizowana do roku 2029. Z tego względu wydłużenie terminu naboru wniosków do końca 2026 r. wydaje się zasadne.	Termin prowadzenia naborów wynika z treści Porozumienia Terytorialnego zawartego pomiędzy Zarządem Województwa Kujawsko-Pomorskiego a IP ZIT (§ 5 ust. 2). Uwaga nie została uwzględniona.
2	Tabela 10.1 poz. ZIT BY-116, kol. „całkowita wartość projektu” oraz ”koszty kwalifikowalne (euro)”	Komórki niewypełnione	Całkowita wartość projektu: 545 000,00 euro Koszty kwalifikowalne: 531 000,00 euro	W celu zapewnienia jednorodności i kompletności dokumentu wszystkie komórki powinny być wypełnione.	Uwaga zasadna, uwaga została uwzględniona.
3	Tabela 10.1 poz. ZIT BY-117, kol. „całkowita wartość projektu” oraz ”koszty kwalifikowalne (euro)”	Komórki niewypełnione	Całkowita wartość projektu: 545 000,00 euro Koszty kwalifikowalne: 531 000,00 euro	W celu zapewnienia jednorodności i kompletności dokumentu wszystkie komórki powinny być wypełnione.	Uwaga zasadna, uwaga została uwzględniona.
4	3.4.3. Transport	Brak wskazania rozbudowy infrastruktury rowerowej w Szubinie	Rozbudowa infrastruktury pieszo-rowerowej w Szubinie, w tym ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ulic miasta, połączeń rowerowych z terenami rekreacyjnymi i inwestycyjnymi oraz w kierunku Bydgoszczy, Nakła i Żnina.	Szubin liczy kilkanaście tysięcy mieszkańców, a brak spójnej sieci rowerowej ogranicza mobilność niezmotoryzowanych. Powiązanie lokalnych tras z siecią regionalną zwiększy bezpieczeństwo, atrakcyjność transportu aktywnego i ograniczy ruch samochodowy w centrum.	Uwaga uznana jest za bezzasadną, nie została uwzględniona. Uwaga odnosi się do Diagnozy, w której zagadnienie dotyczące dróg rowerowych opisane jest w sposób ogólny, bez wymieniania konkretnych inwestycji na terenie poszczególnych gmin czy miast.
5	3.4.3. Transport	Dokument koncentruje się na poprawie dostępności transportowej, brak odniesienia do uspokajania ruchu w mniejszych miastach BydOF.	Wdrożenie stref uspokojonego ruchu w centrach miast BydOF, w tym w Szubinie (strefa tempo 30, wyniesione przejścia, azyle dla pieszych, ronda i szykany).	Szubin boryka się z dużym natężeniem ruchu samochodowego w centrum, co obniża bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Wprowadzenie stref uspokojonego ruchu podniesie bezpieczeństwo i jakość przestrzeni publicznej.	Uwaga częściowo zasadna, została częściowo uwzględniona. W rekomendacjach na stronie 70 dodany zostanie kolejny tiret: - wdrożenie stref uspokojonego ruchu w centrach miast BydOF. Z uwagi na fakt, że Strategia obejmuje cały obszar BydOF nie wymieniamy w rekomendacjach konkretnych lokalizacji.
6	3.4.1 Rewitalizacja i odnowa przestrzeni publicznych	Ujęto odnowę przestrzeni w Szubinie bez wskazania elementów transportu aktywnego.	Przy odnowie przestrzeni publicznych w Szubinie należy uwzględnić infrastrukturę pieszo-rowerową oraz integrację tras rowerowych z terenami zielonymi (np. ciągi spacerowo-rowerowe nad rzeką i w parkach).	Integracja rekreacji i mobilności codziennej sprzyja zdrowiu mieszkańców, poprawia dostępność terenów zielonych oraz ogranicza emisję z transportu samochodowego.	Uwaga częściowo zasadna, została częściowo uwzględniona. Na str. 60 skorygowany zapis: Ważna jest przede wszystkim realizacja i wyposażenie miejsc wypoczynku i rekreacji, zapewnienie odpowiedniej infrastruktury służącej aktywności fizycznej, integracji tras rowerowych z terenami zielonymi.

					wykonanie remontów i wyposażenie obiektów o funkcji społeczno-kulturalnej oraz właściwe zagospodarowanie ich otoczenia aby mogły służyć integracji międzypokoleniowej i wzmacnianiu więzi międzyludzkich w ramach lokalnych społeczności.
7	3.4.3 Transport	Dokument ogólnie wskazuje na poprawę dostępności transportowej, bez wskazania reaktywacji linii kolejowej przez Szubin.	Ujęcie w Strategii ZIT działań na rzecz reaktywacji pasażerskiego połączenia kolejowego Bydgoszcz – Szubin – Kcynia – Poznań (linia kolejowa nr 356) oraz modernizacji infrastruktury na tym odcinku.	Szubin, jako jedno z większych miast BydOF, obecnie pozbawiony jest dostępu do transportu kolejowego. Reaktywacja linii 356 poprawi dostępność komunikacyjną, ograniczy wykluczenie transportowe, wzmocni powiązania gospodarcze i społeczne w regionie oraz stworzy atrakcyjną alternatywę dla transportu samochodowego, zgodną z polityką klimatyczną UE.	Uwaga uznana jest za bezzasadną, nie została uwzględniona. Rewitalizacja linii 356 Bydgoszcz - Szubin - Kcynia - granica województwa jest ujęta w Krajowym Programie Kolejowym, w „Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+” oraz w projekcie „Strategii Rozwoju Ponadlokalnego BydOF 2035+”.
8	3.4.3 Transport	Dokument zakłada rozwój infrastruktury rowerowej, ale nie określa standardów jej projektowania.	Przy projektowaniu i realizacji infrastruktury rowerowej w ramach ZIT BydOF należy stosować najlepsze praktyki międzynarodowe, w tym wytyczne CROW Design Manual for Bicycle Traffic (Holandia), zapewniające wysoki standard bezpieczeństwa i komfortu użytkowników.	Standardy holenderskie CROW są uznawane w Europie za wzorcowe i pozwalają na budowę infrastruktury rowerowej przyjaznej dla wszystkich grup wiekowych i użytkowników. Ich zastosowanie w BydOF podniesie bezpieczeństwo, zachęci do wyboru roweru jako środka transportu i pozwoli uniknąć błędów projektowych, które ograniczają użyteczność tras rowerowych.	Uwaga nie zasadna, nie została uwzględniona. Wszelkie inwestycje realizowane są zgodnie z obowiązującymi przepisami i wytycznymi.
9	3.4.3 Transport	Dokument przewiduje rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej, ale nie wskazuje wykorzystania dawnych korytarzy kolejowych.	Uwzględnienie budowy drogi rowerowej w śladzie nieczynnej linii kolejowej Żnin – Szubin, jako elementu regionalnej sieci tras rowerowych.	Dawna linia kolejowa Żnin – Szubin stanowi naturalny, prosty i bezkolizyjny korytarz transportowy. Adaptacja jej na trasę rowerową poprawi spójność sieci rowerowej w południowej części BydOF, wzmocni atrakcyjność turystyczną regionu Pałuk i zwiększy codzienną mobilność mieszkańców Szubina i Żnina. Realizacja tego typu projektu jest tańsza i szybsza niż budowa nowych tras od podstaw.	Uwaga uznana jest za bezzasadną, nie została uwzględniona. Uwaga odnosi się do Diagnozy, w której zagadnienie dotyczące dróg rowerowych opisane jest w sposób ogólny, bez wymieniania konkretnych inwestycji na terenie poszczególnych gmin czy miast.
10	3.4.3 Transport	Dokument przewiduje rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej, ale nie wskazuje wykorzystania dawnych korytarzy kolejowych.	Uwzględnienie budowy drogi rowerowej w śladzie nieczynnej linii kolejowej Żnin – Wągrowiec, tworzącej połączenie międzyregionalne.	Linia kolejowa Żnin – Wągrowiec może stać się kluczowym elementem sieci rowerowej łączącej BydOF z Wielkopolską. Utworzenie trasy rowerowej w jej śladzie zwiększy atrakcyjność turystyczną regionu Pałuk i umożliwi rozwój długodystansowych tras rowerowych. To rozwiązanie poprawi	Uwaga uznana jest za bezzasadną, nie została uwzględniona. Uwaga odnosi się do Diagnozy, w której zagadnienie dotyczące dróg rowerowych opisane jest w sposób ogólny, bez wymieniania

				spójność regionalną oraz wesprze rozwój turystyki aktywnej.	konkretnych inwestycji na terenie poszczególnych gmin czy miast.
11	3.2.7 Turystyka	Obszar BydOF posiada potencjał turystyczny, na który wpływ mają walory krajoznawcze, w tym przyrodnicze i antropogeniczne...	W ramach rozwoju turystyki i rekreacji na obszarze BydOF należy rozszerzyć działania o Kanał Górno notecki i jego dolinę, w tym tereny położone w gminie Białe Błota i Lisim Ogonie. Zaleca się opracowanie koncepcji rewitalizacji i turystycznego zagospodarowania Kanału Górno noteckiego jako ciągu wodno-rekreacyjnego, obejmującego infrastrukturę kajakową, ścieżki rowerowe, punkty rekreacyjne i strefy edukacyjne.	Kanał Górno notecki ma duże znaczenie historyczne, krajobrazowe i przyrodnicze. Jego zagospodarowanie w sposób zrównoważony pozwoli zwiększyć atrakcyjność turystyczną gminy Białe Błota, poprawić jakość życia mieszkańców oraz wzmocnić ofertę turystyki przyrodniczej BydOF.	Uwaga uznana jest za bezzasadną, nie została uwzględniona. Uwaga odnosi się do Diagnozy, w której zagadnienie opisane są w sposób ogólny, bez wymieniania konkretnych inwestycji na terenie poszczególnych gmin czy miast. Ponadto zagospodarowanie Kanału Górnonoteckiego jest ujęte w rozdz. 5.2 Strategii Rozwoju Gminy Białe Błota 2012-2025.
12	3.4.1 Rewitalizacja i odnowa przestrzeni publicznych	Na pozostałym obszarze BydOF możliwe będą do realizacji projekty z zakresu odnowy przestrzeni publicznych (ujęte w Strategii ZIT BydOF)...	W ramach działań dotyczących odnowy przestrzeni publicznych zaleca się objęcie wsparciem obszarów gminy Białe Błota, w szczególności rejonu Lisiego Ogona położonego przy drodze ekspresowej S5 oraz terenów wzdłuż Kanału Górno noteckiego. Projekty realizowane na tych obszarach powinny obejmować: tworzenie i modernizację terenów zielonych oraz rekreacyjnych, zagospodarowanie terenów zdegradowanych, działania z zakresu ochrony środowiska oraz rozwój przestrzeni integracyjnych.	Gmina Białe Błota, w tym Lisi Ogon i dolina Kanału Górno noteckiego, to obszary o dużym potencjale społecznym i przyrodniczym, lecz narażone na degradację. Uwzględnienie tych terenów w Strategii umożliwi ich objęcie wsparciem finansowym i zwiększy spójność całego obszaru funkcjonalnego. Wzmocni to rozwój przestrzeni integracyjnych sprzyjających aktywizacji mieszkańców.	Uwaga uznana jest za bezzasadną, nie została uwzględniona. Uwaga odnosi się do Diagnozy, w której zagadnienie opisane są w sposób ogólny, bez wymieniania konkretnych inwestycji na terenie poszczególnych gmin czy miast.
13	3.4.2 Planowanie przestrzenne	Istotną kwestię w obszarze spójnego planowania przestrzennego BydOF stanowi problematyka opracowywania i uchwalania miejscowych planów zagospodarowania...	Zaleca się uwzględnienie w planowaniu przestrzennym gmin BydOF konieczności ochrony terenów zielonych i dolin wodnych, w tym Kanału Górno noteckiego, oraz ograniczenia presji zabudowy. W gminie Białe Błota należy wyznaczyć Lisi Ogon i tereny wzdłuż S5 jako obszar zieleni izolacyjnej i rekreacyjnej.	Dynamiczny rozwój gminy Białe Błota powoduje presję urbanizacyjną na tereny zielone. Ich brak uniemożliwia integrację oraz odpoczynek. Ujęcie w strategii ochrony Kanału Górno noteckiego i pasów zieleni izolacyjnej przy S5 zapewni równowagę między rozwojem a ochroną środowiska. Nacisk w planach miejscowych realnej ochrony terenów migracyjnych zwierząt.	Uwaga uznana jest za bezzasadną. Nie została uwzględniona. Uwaga odnosi się do Diagnozy, w której zagadnienie opisane są w sposób ogólny, bez wymieniania konkretnych inwestycji na terenie poszczególnych gmin czy miast. Strategia ZIT nie zastępuje Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Uwagi w formie mailowej zawierały następujące pytania:

Lp.	Treść pytania	Ustosunkowanie się do pytania
1	Połączenia miasta Łabiszyn komunikacją podmiejską we współpracy z miastem Bydgoszcz?	Uwaga niezasadna, nie została uwzględniona. Dla BydOF opracowywany jest „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego – SUMP BydOF”. Szczegółowe zapisy dotyczące mobilności miejskiej, celów i pakietów działań znajdują się w SUMP BydOF.
2	Budowy ścieżki rowerowej na całej długości DW 254 (która po remoncie ww drogi została wybudowana tylko na określonym odcinku Brzoza - Nowe Smolno). Wiemy, że infrastruktura rowerowa to przyszłość w UE i nie wybudowanie tej drogi to jakieś nieporozumienie... (był już o tym materiał nawet w telewizji).	Uwaga nie jest zasadna, nie została uwzględniona. Potrzeba rozbudowy drogi rowerowej wzdłuż DW 254 została ujęta w projekcie „Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2035+”
3	Remontu/budowy nowych mostów w Antoniewie i Obórzni - również w ciągu DW254 tak by dostosować te mosty do ruchu bez sygnalizacji świetlnej i ruchu rowerowego	Uwaga nie jest zasadna, nie została uwzględniona. Remont DW 254 realizowana jest przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, który planuje m.in. kompleksową przebudowę mostów w Antoniewie i Obórzni, która obejmie także dobudowanie ścieżek pieszo-rowerowych.