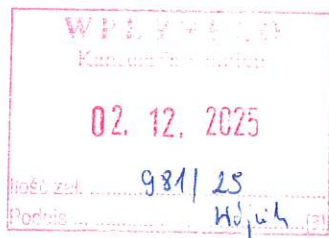




Marszałek Województwa
Kujawsko-Pomorskiego
Piotr Całbecki

Toruń, 26.11.2025 r.

Dot.: KS-II-S.0003.57.2025



Pan
Marek Gralik
Radny Województwa
Kujawsko-Pomorskiego

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na zapytanie „czy Urząd Marszałkowski wziął udział w konsultacjach publicznych dotyczących Strategii Rozwoju Kraju do 2035 roku” oraz na prośbę o „przekazanie stanowiska Urzędu”, informuję, co następuje.

31 października, korzystając z formularza udostępnionego do tego celu przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, przekazałem elektronicznie uwagi do ww. dokumentu. Załączam kopię.

Z wyrazami szacunku

Załącznik:

1. Kopia formularza uwag do Strategii Rozwoju Polski do 2035 r, przekazanych w dniu 31 października 2025 r.





Konsultacje projektu Strategii Rozwoju Polski do 2035 r.

Konsultacje publiczne Strategii Rozwoju Polski do 2035 r. mają na celu poprawę lub udoskonalenie dokumentu w zakresie jego treści i konkretnych zagadnień – prosimy o niewnoszenie uwag redakcyjnych i technicznych (projekt po zakończeniu konsultacji zostanie ponownie poddany pracom redakcyjnym).

Prosimy o przesłanie wypełnionego formularza z uwagami na adres: Strategia2035@mfi.gov.pl

1. Rodzaj podmiotu:

- ☐ Osoba prywatna (proszę przejść do pytania 2),
☐ Instytucja publiczna (proszę przejść do pytania 3),
☒ Samorząd (proszę przejść do pytania 3),
☐ Organizacja pozarządowa (proszę przejść do pytania 3),
☐ Inne (jakie?): (proszę przejść do pytania 3).

2. Metryczka (osoba prywatna):

Imię:
Nazwisko:
Reprezentowana instytucja (opcjonalnie):
Adres email:

3. Metryczka:

Nazwa podmiotu: Piotr Całbecki - Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego
Adres email do kontaktu: a.stanczyk@kujawsko-pomorskie.pl

4. Uwagi

Lp.	Część dokumentu	Strona	Treść uwagi
1	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	255 oraz mapa na stronie 261	Proszę o zaliczenie linii kolejowej nr 18, na odcinku Bydgoszcz – Toruń – Włocławek – Kutno do kategorii połączeń kolejowych konwencjonalnych o znaczeniu szkieletowym (obecnie jest zaliczona do kategorii pozostałych połączeń kolejowych konwencjonalnych), przy czym docelowo dla relacji Bydgoszcz – Toruń – Włocławek powinna zostać zrealizowana linia kolei dużych prędkości stanowiąca odnogę od linii CMK Północ. Aktualny sposób ujęcia połączenia kolejowego obydwu stolic Województwa Kujawsko-Pomorskiego jest absolutnie nie do zaakceptowania z co najmniej kilku powodów. Przede wszystkim stanowi zaprzeczenie idei wsparcia rozwoju policentrycznego sieci osadniczej w Polsce – w jaki sposób Rząd RP zamierza kształtować rozwój potencjału metropolitalnego Bydgoszczy i Torunia (w hierarchii sieci osadniczej zostały określone jako „kształtujące się metropolie ponadregionalne”) jeśli w hierarchii połączeń kolejowych, w strategii rozwoju Polski na najbliższe 10 lat, oferuję się dla tych miast trzecią - najniższą z wskazywanych – kategorię ich połączenia ze stolicą kraju oraz z CPK? Żadna inna istniejąca lub kształtująca się metropolia ponadregionalna nie została w ten sposób wykluczona z połączenia z Warszawą oraz z CPK. Jednocześnie należy podkreślić, że tak niska ranga połączenia wskazuje na błędnie oceniony potencjał tej linii – zarówno obecny, jak i prognozowany, w tym jej możliwe znaczenie dla wsparcia idei i efektywności ekonomicznej realizacji CPK. Należy się spodziewać znacznej poprawy perspektyw funkcjonowania i efektywności ekonomicznej CPK poprzez zapewnienie bardzo dobrego jego dostępu – za pomocą linii nr 18 – dla mieszkańców Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Około 1 mln ludności zamieszkuje w trzech największych miastach województwa oraz ich bezpośrednich strefach podmiejskich (całkowity czas jazdy w relacji „miejsce zamieszkania-termina” nie przekroczy tu 2,5 godziny w przypadku najbardziej oddalonego miasta - Bydgoszczy). W szerszym ujęciu, w obszarze dobrej dostępności do CPK za pośrednictwem Bydgoszczy, Torunia i Włocławka, znalazłoby się około 1,5 mln mieszkańców Województwa. Łatwość dostania się do CPK, z pewnością skłoni część pasażerów linii lotniczych, którzy dotąd korzystali z różnych portów lotniczych w sąsiedztwie Województwa (w tym głównie w Gdańsku, Modlinie i Poznaniu) do traktowania CPK jako portu podstawowego/domyślnego, kierując tym samym zdecydowaną większość potencjalnych podróży właśnie do CPK. Analizując obecną skalę ruchu w tych portach, należy szacować, że już dziś potencjał Województwa Kujawsko-Pomorskiego to przynajmniej 2,5 mln podróży rocznie (przy 37,5 mln mieszkańców, polskie porty w roku 2024 obsłużyły 59,2 mln pasażerów), a dogodny dostęp do



		interkontynentalnego portu lotniczego jakim będzie CPK, z pewnością zwiększy skłonność do podróży lotniczych, a więc docelowo Kujawsko-Pomorskie jest w stanie generować potoki znacznie przekraczające 3-4 mln pasażerów. Dobrze skomunikowane za pomocą KDP Województwo Kujawsko-Pomorskie, jest w stanie generować zauważalną część ogółu podróży korzystających z CPK, a więc budowa nowej linii do Bydgoszczy stanowić będzie (oprócz wszystkich innych korzyści społeczno-gospodarczych) de facto inwestycję w zapewnienie pasażerów dla CPK. Proponowana linia ma bardzo duży potencjał biznesowy. Na odcinku zaledwie około 100 km znajdują się dwa miasta wojewódzkie (Bydgoszcz – 325 tys. mk i Toruń – 195 tys. mk), jedno miasto zaliczane do kategorii średnich (Włocławek – 100 tys. mk) oraz jedno miasto powiatowe (Aleksandrów Kujawski, stanowiący punkt dostępowy dla uzdrowiska w sąsiednim Ciechocinku). Bydgoszcz i Toruń rozwinęły strefy podmiejskie, gdzie w bezpośrednim sąsiedztwie zamieszkuje po około 100-120 tys. mieszkańców, a ścisły obszar podmiejski Włocławka to około 50 tys. osób. Oznacza to, że około 0,9-1,0 mln mieszkańców znajduje się w przebiegu linii o długości zaledwie 100 km, co czyni ten odcinek jednym z najbardziej efektywnych na całej sieci międzyregionalnej (10 tys. potencjalnych pasażerów na 1 km nowej linii). Bydgoszcz, Toruń i Włocławek są wskazywane na mapie modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej Strategii Rozwoju Polski 2035 jako ośrodki policentrycznego systemu miejskich ośrodków osadniczych. Prognoza liczby pasażerów udostępniana przez CPK wskazuje dla Bydgoszczy w latach 2023-2050 wzrost o 53%, a w Toruniu o 60%. To więcej niż prognozowane wzrosty dla Trójmiasta, Poznania, Wrocławia, Szczecina. Relacja Bydgoszcz – Toruń – Włocławek – CPK – Warszawa to relacja, dla której optymalna jest realizacja KPD o prędkości maksymalnej wynoszącej 250 km/h. Prędkość taka jest optymalna dla relacji o niezbyt dużej odległości (średni dystansowych – w tym przypadku poniżej 250 km) oraz gdzie istnieje potrzeba większej liczby postojów, co podważa zasadność V max 350 km/h. Jest to relacja, w której limit 250 km/h jest wystarczający dla znacznej redukcji czasu podróży, a jednocześnie jest możliwy do wykorzystania na większości długości linii. Linia KDP o V max 250 km/h do Bydgoszczy może stanowić pilotażowe rozwiązanie dla wielu relacji o podobnej charakterystyce - sieć KDP o V max 250 km/h, mogłaby w Polsce stanowić dobre uzupełnienie dla KDP V max 350 km/h. Ze względu na znacznie niższe koszty budowy i eksploatacji, pozwalałaby na realizację celów krajowych w zakresie rozwoju policentrycznego w realnej perspektywie czasowej. Innymi relacjami o analogicznych uwarunkowaniach, szczególnie predestynowanymi do realizacji KDP o standardzie V max 250, są np.: Warszawa – Białystok – Ełk – Suwałki, Warszawa – Lublin – Chełm/Sandomierz-Tarnobrzeg-Stalowa Wola - Rzeszów, Warszawa – Radom – Kielce – Kraków - Zakopane, Gdańsk – Bydgoszcz – Poznań – Wrocław – Wałbrzych/Jelenia Góra, Gdańsk – Słupsk – Koszalin – Kołobrzeg - Szczecin, Wrocław – Opole – aglomeracja śląska – Kraków – Tarnów – Rzeszów. Na ich tle, ze względu na długość, potencjał demograficzny oraz techniczną łatwość
--	--	--

		realizacji w korytarzu istniejących linii, linia Bydgoszcz – Toruń – Włocławek – CPK – Warszawa jest szczególnie predestynowana do realizacji pilotażu. Docelowo niezbędna jest budowa nowej linii, zamiast proponowanej dotąd modernizacji linii nr 18. Motywuje się to: potrzebą redukcji czasu podróży poprzez zapewnienie większej prędkości, koniecznością wykorzystania linii nr 18 dla organizacji pasażerskich przewozów regionalnych (oś Włocławek – Toruń – Bydgoszcz, łącząca trzy największe miasta Województwa, jest najbardziej obciążona w Województwie przewozami regionalnymi), koniecznością wykorzystania linii nr 18 dla transportu towarowego (brak jest możliwości równoczesnego prowadzenia pociągów dużych prędkości oraz pociągów tradycyjnych i towarowych), różnicą zasilania trakcji tradycyjnej oraz KDP. Nowa linia stanowić będzie nie tylko niezwykle silny impuls dla rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego, ale dodatkowo zapobiegać będzie ryzyku jego marginalizacji oraz depopulacji, czyli zaistnieniu czynników spychających Kujawsko-Pomorskie do grupy „wewnętrznych peryferii”, a więc regionów pozornie położonych w centralnej części kraju ale pomiedzy, a nie w przebiegu głównych arterii transportowych. Znaczące skrócenie czasu podróży oraz sam fakt realizacji połączeń na liniach KDP z wykorzystaniem bardzo nowoczesnej infrastruktury i środków transportu spowodują, że ośrodki i regiony w nie wyposażone, zyskają nowe, bardzo silne i trwałe impulsy rozwojowe, wprowadzające całkowicie nowy poziom ich konkurencyjności w relacjach nie tylko krajowych, ale wręcz europejskich. Ośrodki i regiony pominięte przy realizacji sieci – zostaną zmarginalizowane. Nieuwzględnienie Bydgoszczy i Torunia w sieci kolei dużych prędkości (rozumianych jako budowa nowej linii, a nie modernizacja istniejącej, bo w przypadku linii nr 18 ze względów technicznych nie jest możliwe osiągnięcie prędkości nawet 180 km/h) łączących z Warszawą i z Centralnym Portem Komunikacyjnym, będzie miało bardzo wymierny skutek w postaci znacznie gorszej dostępności Województwa Kujawsko-Pomorskiego dla potencjalnych podróźnych. Bydgoszcz i Toruń zostaną na trwałe spozycjonowane jako ośrodki o znacznie gorszej dostępności w relacji z Warszawą i z CPK, niż pozostałe najważniejsze ośrodki – stolice województw. W sposób oczywisty wpłynie to na postrzeganie atrakcyjności Bydgoszczy i Torunia dla tych dziedzin, w których łatwa dostępność ma kluczowe znaczenie. Sieć KDP powinna tworzyć i umacniać policentryczny rozwój kraju, a nie mu zagrażać. Linia KDP zrealizowana do Bydgoszczy stanowić bardzo dobry punkt wyjścia do jej przedłużenia w kierunku Szczecina (odległość ok. 240 km), co doprowadzi do włączenia Pomorza Środkowego w krajową sieć transportową najwyższych rang. Jest to część Polski, która w całej dotychczasowej polityce rozwoju, prowadzonej po II wojnie światowej, pozbawiona była istotnych impulsów rozwojowych, czego skutkiem jest bardzo niski poziom urbanizacji (w tym brak dużych miast) oraz niewykorzystanie potencjałów rozwojowych. Ewentualne włączenie Szczecina w sieć Kolei Dużych Prędkości powinno odbywać się
--	--	---



			poprzez nową linię o takim przebiegu, a nie poprzez łączenie tego miasta z Poznaniem. Pozornie połączenie Szczecina do Poznania wydaje się atrakcyjniejsze – gdyż ma większy potencjał biznesowy, ale w praktyce te miasta są już obecnie dobrze skomunikowane, a wytyczenie nowej linii przez Stargard, Drawsko, Piłę w kierunku Bydgoszczy, miałoby bardzo duże znaczenie w zakresie równoważenia rozwoju kraju, przeciwdziałania marginalizowaniu, przeciwdziałania nadmiernej polaryzacji, wreszcie zwiększania integralności i spójności społeczno-gospodarczej Polski. Nie bez znaczenia byłoby także dodatkowe korzyści: stworzenie nowego powiązania sieciującego duże miasta (obecnie brak powiązania Bydgoszczy/Toruń z Szczecinem), stworzenie alternatywy do jedynego obecnie połączenia Warszawy ze Szczecinem przez Poznań (połączenie przez Bydgoszcz jest najkrótszym połączeniem Szczecina i Warszawy – ma ok. 430 km), ułatwienie dostępu do infrastruktury militarnej rozlokowanej w tej części kraju. Dodatkowo zwraca się uwagę, że linia ta może być połączona (przedłużona) w kierunku zachodnim z Berlinem (jako kolejne połączenie Polski ze stolicą Niemiec) oraz niemieckimi portami nad Morzem Bałtyckim i Morzem Północnym (np. jako alternatywny korytarz do Hamburga – wzmocnienie korytarza TEN-T Morze Północne – Morze Bałtyckie), a w kierunku wschodnim z Białymstokiem lub Lublinem.
2	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	255 oraz mapa na stronie 261	Proszę o wprowadzenie linii kolejowych nr 207 odcinek Toruń – Grudziądz – Malbork oraz nr 208 odcinek Laskowice Pomorskie – Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie do kategorii „pozostałe połączenia kolejowe konwencjonalne (ważne z punktu widzenia kształtowania spójności przestrzennej sieci połączeń w krajowych i międzynarodowych przewozach pasażerskich i towarowych)” - czyli do III kategorii linii pokazywanych na mapie modelu (obecnie nie są pokazane na mapie). Powyżej wskazane linie kolejowe powinny mieć nadaną wyższą rangę przede wszystkim ze względu na konieczność włączenia Grudziądza w sieć kolejową o dużo bardziej podstawowym znaczeniu w codziennym funkcjonowaniu społeczeństwa i gospodarki, niż tylko planowana do realizacji w dalszym etapie linia KDP – CMK Północ, zapewniająca połączenie tylko z Trójmiastem oraz Warszawą i CPK. Linie 207 oraz 208 mają także duże znaczenie uzupełniające dla istniejącej sieci międzyregionalnej oraz znaczenie dla wzmocnienia odporności i dla celów obronnych.
3	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	255 oraz mapa na stronie 261	Proszę o wprowadzenie linii kolejowej nr 356 na całej długości Bydgoszcz – Wągrowiec – Poznań do kategorii „pozostałe połączenia kolejowe konwencjonalne (ważne z punktu widzenia kształtowania spójności przestrzennej sieci połączeń w krajowych i międzynarodowych przewozach pasażerskich i towarowych)” - czyli do III kategorii linii pokazywanych na mapie modelu (obecnie nie jest pokazana na mapie). Na terenie województwa wielkopolskiego linia jest przewidziana do elektryfikacji, na terenie województwa kujawsko-pomorskiego zamierza się zrewitalizować linię i przywrócić regularne połączenia. Linia będzie więc mieć podwójnie istotne znaczenie – jako element systemu kolei aglomeracyjnych dwóch dużych

			ośrodków stołecznych (Poznań i Bydgoszcz), a także jako alternatywne połączenie tych dwóch miast stołecznych.
4	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	254-256 oraz mapa na stronie 261	Proszę o uzupełnienie w kategorii autostrady i drogi ekspresowe (w sieci szkieletowej) lub w kategorii powiązania transportowe o znaczeniu uzupełniającym - o relację: • Olsztyn – Toruń – Inowrocław – Konin – Kalisz – Opole Jest to propozycja wprowadzenia na mapę sieci drogowej nowej relacji (droga ekspresowa S15) łączącej cztery województwa i uzupełniającą sieć dróg ekspresowych w części kraju obecnie pozbawionej dostępu do dróg najwyższej kategorii; droga będzie łączyła 3 miasta wojewódzkie oraz zapewni dobrą dostępność dla ośrodków subregionalnych: Inowrocławia, Kalisza, Konina, Ostrowa Wielkopolskiego.
5	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	254-256 oraz mapa na stronie 261	Proszę o uzupełnienie w kategorii autostrady i drogi ekspresowe (w sieci szkieletowej) lub w kategorii powiązania transportowe o znaczeniu uzupełniającym - o relację: • Słupsk - Bydgoszcz – Inowrocław – Konin Jest to propozycja wprowadzenia na mapę sieci drogowej nowej relacji (droga ekspresowa S25, funkcjonująca także pod nazwą Via Pomerania), która jest wskazywana jako istotna dla obronności kraju oraz likwiduje wykluczenie komunikacyjne (znaczna odległość od dróg wysokich rang) w północno-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego oraz zachodniej części województwa pomorskiego.
6	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	256-257 oraz mapa na stronie 261	Proszę o przeniesienie terminala intermodalnego w Bydgoszczy z kategorii „b) powiązania transportowe o znaczeniu uzupełniającym” do kategorii „a) powiązania transportowe o znaczeniu szkieletowym”. Takie umiejscowienie jest w pełni uzasadnione potencjałem gospodarczym województwa kujawsko-pomorskiego, w tym Bydgoszczy jako siedziby terminala, zwłaszcza jeśli uwzględni się brak tego typu infrastruktury w tej części Polski (brak terminala w wieloboku wyznaczanym przez Gdańsk – Poznań – Łódź – Warszawę). Terminal w Bydgoszczy może mieć znaczenie dla sprawności i wydajności funkcjonowania portów w Trójmieście (jako terminal kooperujący – bezpośrednie zaplecze portów bardzo dobrze skomunikowane transportem kolejowym za pomocą dwóch niezależnych linii), ale także bardzo duże znaczenie w kategorii dual-use jako infrastruktura towarzysząca strukturom obronnym/militarnym realizowanym w Bydgoszczy. Na terenie kraju należy dążyć do stworzenia regularnej sieci centrów logistycznych o zastosowaniu dual-use, w pierwszej kolejności poprzez uzupełnienia w regionach i ośrodkach w nie niewyposażonych, w tym w Bydgoszczy, ze względu na węzłowy charakter miasta w sieciach komunikacyjnych i ważne miejsce w strukturach sojuszników NATO.



			Ulokowanie w Strategii Rozwoju Polski 2035 terminala w Bydgoszczy jako elementu sieci bazowej, poprzez wyrażenie aspiracji krajowych w tym obszarze, byłoby bardzo silnym argumentem w najbliższej rewizji sieci TEN-T.
7	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	257-259 oraz ewentualnie mapa na stronie 261	Z zadowoleniem przyjmuje się wskazanie w sekcji „a) powiązania transportowe o znaczeniu szkieletowym” Drogi Wodnej Dolnej Wisły, ale zwraca się uwagę, że w dokumencie brakuje wskazania konieczności uźeglownienia rzeki oraz odniesienia do budowy stopnia wodnego na Wiśle w Siarzewie – jak się wydaje, pomimo wielości funkcji, które będzie on realizował, najbardziej zasadnej jest jego wiązanie z adaptacją do zmian klimatu oraz produkcją energii. Proszę o uwzględnienie zamiaru realizacji stopnia wodnego w Siarzewie. Proszę o zaznaczenie konieczności uźeglownienia dolnego odcinka Wisły (co będzie także miało skutek przeciwpowodziowy; np. poprzez realizację ostróg – o dużej skali, zaliczającej to przedsięwzięcie do inwestycji znaczenia państwowego)
8	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	257-259 oraz ewentualnie mapa na stronie 261	Proszę o uwzględnienie zamiaru realizacji małej elektrowni jądrowej SMR we Włocławku. Zamiar realizacji jednej z pierwszych w Polsce elektrowni SMR, w lokalizacji we Włocławku był publicznie komunikowany. Samorząd Województwa popiera tę ideę. Stąd prośba o jej skonkretyzowanie w Strategii Rozwoju Polski 2035
9	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	258 oraz ewentualnie mapa na stronie 261	Proszę o uwzględnienie, w kategorii „krajowe powiązania energetyczne” istniejących i potencjalnie zasadnych do realizacji kolejnych obiektów infrastruktury energetycznej. W szczególności imiennie powinny być wskazane: Baza Paliw PERN w Nowej Wsi Wielkiej (pow. bydgoski), rurociąg łączący tę bazę z NATO-wskim systemem zaopatrzenia w paliwa, Podziemny Magazyn Ropy i Paliw w Górze Koło Inowrocławia, potencjalne nowe podziemne kawernowe zbiorniki paliw na Kujawach (ze względu na korzystne warunki geologiczne do ich tworzenia). Należy także rozważyć, czy elementem systemu energetycznego wskazanym w dokumencie nie powinny być duże (o zasięgu co najmniej kilku powiatów) spalarnie odpadów – jeśli tak, być może zasadne jest imienne wskazanie istniejących lub wskazywanych przez regiony planowanych inwestycji.

10	Priorytet 2.6: Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu	172 - 183	Proszę o dodanie nowej kategorii obszaru strategicznej interwencji – „OSI terenów w których susza zagraża bezpieczeństwu żywnościowemu”. W szczególności do tej kategorii powinien być zaliczony obszar na pograniczu województw: kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego (w kujawsko-pomorskim utożsamiany z krainą Kujawy), w którym regularnie powtarzająca się susza rolnicza i niedobór opadów w okresie wegetacyjnym, powoduje bardzo duże ryzyko znacznego obniżenia lub utraty plonów. Ma to miejsce w regionie, który ze względu na wyjątkową przydatność gleb oraz bardzo wysoką kulturę rolną, pełni kluczową rolę w zaopatrzeniu w żywność. Interwencja może polegać na transferze wody do nawodnieni rolniczych z Wisły, a zarówno pod względem technicznym, jak i organizacyjnym powinna być traktowana jako pilotaż dla przetestowania rozwiązań możliwych do implementacji w innych częściach kraju, w których wraz ze zmianami klimatu tego typu problemy będą się nasilać. Warto zauważyć, że wśród wyzwań rozwojowych znalazły się zapisy o przystosowaniu przestrzeni kraju do zmian klimatycznych i związaną z nimi suszą hydrologiczną. W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej określono natomiast strefy wielofunkcyjne oraz problemowe (str. 225 pkt 5), dla których „powinna zostać określona polityka przestrzenna, której realizacja wymaga wsparcia narzędziami polityki regionalnej” i tu wyróżniono 6 obszarów tematycznych, wśród których są także obszary rolniczej przestrzeni produkcyjnej szczególnie ważne dla gospodarki żywnościowej – wymieniono tu obszary geograficzne, w tym znajdujące się w granicach Kujawsko-Pomorskiego makroregiony fizyczno-geograficzne: Pojezierze Chełmińsko-Dobrzyńskie i Pojezierze Wielkopolskie. Na etapie diagnozy ale także ogólnej potrzeby interwencji, bardzo trafnie zostało to więc zdiagnozowane, ale zwiększeniem tych prac w warstwie operacyjnej, powinno być wskazanie OSI. Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego wyraża gotowość do wsparcia w delimitacji OSI oraz konstrukcji założeń interwencji, jeśli będzie taka wola/potrzeba.
11	Załącznik 4. Opis policentrycznej sieci miast	3	Proszę o uzupełnienie następującego fragmentu dotyczącego Grudziądza (uzupełnienie o tekst wytłuszczony i podkreślony): „Rozwój Grudziądza powinien być związany z wzmocnieniem jego funkcji subregionalnych w zakresie usług wyższego rzędu, wsparcie rozwoju lokalnych specjalizacji ekonomicznych, w tym przemysłowych, oraz dostępności transportowej, <u>w tym elektryfikacji linii kolejowych do Torunia i Bydgoszczy oraz połączeń drogowych z sąsiednim województwem warmińsko-mazurskim i jego stolicą – Olsztynem.</u> Wsparciem dla rozwoju miasta mogą być także inicjatywy wpisujące je we współpracę ponadregionalną, w tym z rozwijającą się metropolią pomorską”



12	Priorytet 2.7: Dbanie o jakość życia wszystkich obywateli		Proszę o dodanie nowej kategorii obszaru strategicznej interwencji – „OSI obejmujący regiony wymagające dodatkowych impulsów w celu zwiększenia dynamiki rozwoju, aktywizacji potencjałów inwestycyjnych oraz zapobiegania ryzyka stagnacji”. W nawiązaniu dwukrotnie dokonano wspólnego wystąpienia do Pani Minister Katarzyny Pełczyńskiej-Nałęcz czterech Marszałków (województw: kujawsko-pomorskiego, lubuskiego, opolskiego, zachodniopomorskiego), podtrzymuje się zawarty w nim postulat wprowadzenia nowego obszaru strategicznej interwencji zdefiniowanego jako: „OSI obejmujący regiony wymagające dodatkowych impulsów w celu zwiększenia dynamiki rozwoju, aktywizacji potencjałów inwestycyjnych oraz zapobiegania ryzyka stagnacji”. W tym wypadku ma miejsce szczególny przypadek, w którym to właśnie regiony stanowią swoje „terytoria wymagające interwencji”. Podstawą identyfikacji tego OSI jest obecny stan rozwoju społeczno-gospodarczego każdego z czterech regionów, stanowiących wprawdzie autonomiczne systemy, o zróżnicowanym charakterze, ale wspólnie cechujących się słabszą dynamiką, zagrażającą harmonijnemu rozwojowi. Sytuacja społeczno-gospodarcza wyrażająca „poziom rozwój” i tempo jego zmian, ma tu bezpośrednie przełożenie na jakość życia jako pochodną „konkurencyjnej i sprawiedliwej gospodarki”.
12	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	261	Akceptuję klasyfikację hierarchiczną ośrodków osadniczych przedstawioną na mapie oraz w opisie Modelu oraz scharakteryzowaną w Załączniku nr 4. Proszę o niedokonywanie zmian. Zaproponowana w dokumencie klasyfikacja hierarchiczna miast w Województwie Kujawsko-Pomorskim prawidłowo oddaje aspiracje i potencjał metropolitalny ale także rolę i wzajemnej relacje w systemie społeczno-gospodarczym Województwa – obydwu ośrodków stołecznych. Jest także właściwa (adekwatna) odnośnie stanu obecnego, jak i możliwości rozwoju) wobec pozostałych szczegółowo analizowanych ośrodków (Włocławek, Grudziądz i Inowrocław).

