

**UCHWAŁA NR 87/4094/25**  
**ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO**

z dnia 29 grudnia 2025 r.

**w sprawie zaopiniowania projektu Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Toruńskiej na lata 2026–2035**

Na podstawie art. 10g. ust. 5 i 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1153 i 1436), uchwala się, co następuje:

**§ 1.** Opiniuje się pozytywnie projekt *Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Toruńskiej na lata 2026–2035* w zakresie sposobu uwzględnienia ustaleń i rekomendacji odnoszących się do kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie określonych w *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+*, w brzmieniu jak w załączniku do niniejszej uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Dyrektorowi Departamentu Planowania Rozwoju i Współpracy Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Załącznik do uchwały Nr 87/4094/25  
Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego  
z dnia 29 grudnia 2025 r.

## OPINIA

**dotycząca sposobu uwzględnienia w projekcie Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Toruńskiej na lata 2026-2035 ustaleń i rekomendacji w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie określonych w Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+**

Na podstawie art. 10g ust. 5 i 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1153 i 1436) Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, po analizie projektu *Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Toruńskiej na lata 2026-2035*, **opiniuje pozytywnie projekt dokumentu w zakresie sposobu uwzględnienia ustaleń i rekomendacji odnoszących się do kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie określonych w Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+.**

## Uzasadnienie

Zgodnie z art. 10g ust. 5 ustawy o samorządzie gminnym wójt albo starosta wskazany w porozumieniu międzygminnym, organ wykonawczy związku międzygminnego albo stowarzyszenia opracowuje projekt strategii rozwoju ponadlokalnego oraz przedkłada go zarządowi województwa w celu wydania opinii dotyczącej sposobu uwzględnienia ustaleń i rekomendacji w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie określonych w strategii rozwoju województwa. Natomiast w myśl art. 10g ust. 6 ww. ustawy zarząd województwa wydaje przedmiotową opinię w terminie 30 dni od dnia otrzymania projektu strategii rozwoju ponadlokalnego.

Województwo Kujawsko-Pomorskie posiada strategię rozwoju województwa, przyjętą uchwałą Nr XXVIII/399/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 grudnia 2020 r. (*Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+*, dalej: *Strategia Przyspieszenia 2030+*), w której zawarto rozdział pt. *Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie*. Rozdział ten bezpośrednio odnosi się do zakresu wydania niniejszej opinii. W *Strategii Przyspieszenia 2030+* wskazane zostało, że wśród ustaleń odnoszących się do kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie, a więc niezbędnych do uwzględnienia także w dokumentach poziomu lokalnego jest m.in.: *Koncepcja rozwoju funkcjonalno-przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego* oraz *Obszary Strategicznej Interwencji*. W rozdziale *Koncepcja rozwoju funkcjonalno-przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego*, w tym na rys. 41a-41d, 42-44, zostały przedstawione kluczowe zagadnienia formułujące politykę przestrzenną Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Po przeanalizowaniu, przesłanego przez Panią Lidę Tokarską, Starostę Aleksandrowskiego, Zastępcę Prezesa Stowarzyszenia Metropolia Toruńska oraz Dominikę Martę Piotrowską, Burmistrza Miasta Golubia-Dobrzynia, Członka Zarządu Stowarzyszenia Metropolia Toruńska, pismem z dnia 22 grudnia 2025 r., projektu *Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Toruńskiej na lata 2026-2035*, stwierdzono, że w wystarczający sposób uwzględniono w nim ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie, wynikające ze *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+*. W związku z powyższym Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego opiniuje pozytywnie projekt *Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Toruńskiej na lata 2026-2035*.

Niezależnie od powyższej pozytywnej opinii projektu *Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Toruńskiej na lata 2026-2035* zwraca się uwagę, iż:

### 1) w zakresie systemu przyrodniczego:

- konieczne rozdzielenie na rysunku głównym modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej (rysunek: Model strategiczny struktury funkcjonalno-przestrzennej) obszarów szczególnie cennych przyrodniczo i krajobrazowo od korytarzy ekologicznych. Do kategorii obszarów szczególnie cennych przyrodniczo i krajobrazowo powinny

być zaliczone wszystkie: rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000 (zarówno z dyrektywy siedliskowej, jak i ptasiej). Korytarze ekologiczne powinny być ujęte według IBS PAN w Białowieży w wersji z 2012 r. Obie kategorie na rysunku modelu powinny być ukazane w sposób rozłączny i jednoznacznie odróżniający od siebie;

## **2) w zakresie systemu transportowego:**

- konieczne uzupełnienie zarówno głównego rysunku modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej (rysunek: Model strategiczny struktury funkcjonalno-przestrzennej), jak i rysunku tematycznego (Wybrane elementy struktury komunikacyjnej) o poprawne zaznaczenie elementów infrastruktury transportowej zapewniającej kluczowe zewnętrzne relacje transportowe województwa (zgodnie z tabelą 3, str. 116-117 *Strategii Przyspieszenia 2030+*). W przypadku Metropolii Toruńskiej są to: autostrada A1, droga ekspresowa S5 i S10 (zarówno odcinki już funkcjonujące, jak i te w budowie/projektowaniu), linia kolejowa nr: 5, 18, 353, droga krajowa nr: 10, 15, 80, 91 oraz międzynarodowe drogi wodne E40 i E70. Omawiana kategoria powinna zostać zawarta w sposób jednoznacznie odróżniający od innych kategorii infrastruktury transportowej oraz jednocześnie w sposób niezaburzający odbioru innych informacji dotyczących tychże elementów infrastruktury (np. kategoria drogi),

- na głównym rysunku modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej (rysunek: Model strategiczny struktury funkcjonalno-przestrzennej) poszczególne kategorie dróg są przedstawione w sposób trudny do rozpoznania – brak rozróżnienia graficznego dla poszczególnych kategorii dróg (drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi pozostałe), co jest niezbędne dla prawidłowego odczytania całości modelu. Obecnie drogi rozróżniają jedynie etykiety, co nie jest czytelne i nie pozwala jasno określić przebiegu danej drogi. Dodatkowo ilość etykiet dla dróg wojewódzkich jest niewystarczająca w ich przebiegu. Problem z etykietami występuje także na mapie tematycznej modelu (Wybrane elementy struktury komunikacyjnej). Przykład: droga wojewódzka nr 546 przebiega od Łubianki do Złejwsi Wielkiej, jednak na rysunkach modelu nie można tego w jasny sposób określić, ponieważ przyjęte etykietowanie i sposób wizualizacji dróg na to nie pozwala – według rysunku modelu do Złejwsi Wielkiej mogłaby również bieć droga wojewódzka nr 597 z Unisławia,

- na rysunku tematycznym modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej (rysunek: Wybrane elementy struktury komunikacyjnej), jak również na głównym rysunku modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej (rysunek: Model strategiczny struktury funkcjonalno-przestrzennej) brak etykiety dla drogi wojewódzkiej nr: 245, 582, 585 oraz 646. W przypadku ww. dróg można posłużyć się etykietą umieszczoną nieco obok przebiegu drogi wraz z linią uszczegóławiającą, której drogi dotyczy konkretna etykieta (strzałką prowadzącą do drogi),

- zarówno na rysunku głównym modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej (rysunek: Model strategiczny struktury funkcjonalno-przestrzennej), jak i na rysunku tematycznym (rysunek: Wybrane elementy struktury komunikacyjnej) konieczne jest wyraźne i jednoznaczne rozdzielenie elementów infrastruktury transportowej obsługującej kluczowe zewnętrzne relacje transportowe województwa, od dróg wojewódzkich kluczowych dla zapewnienia spójności wewnętrznej województwa. Obecnie przedstawiony układ prezentuje ww. kategorie w sposób niekonsekwentny, np. 1) drogi obsługujące kluczowe zewnętrzne relacje transportowe województwa wraz z przekroczeniem granicy miasta Torunia stają się drogami wojewódzkimi kluczowymi dla spójności transportowej województwa, 2) brak oznaczenia dla elementów kolejowych i wodnych w kategorii kluczowych zewnętrznych relacji transportowych województwa,

- w opisie modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej brak wyszczególnienia wszystkich dróg wojewódzkich przebiegających przez teren Metropolii Toruńskiej, jak również nie wskazano numerów dróg wojewódzkich kluczowych dla zapewnienia spójności komunikacyjnej województwa (zgodnie z rysunkiem na str. 120 *Strategii Przyspieszenia 2030+*). W przypadku Metropolii Toruńskiej są to drogi wojewódzkie nr: 252, 266, 534, 548, 551, 552, 553, 554;

## **3) w zakresie kluczowych elementów budujących potencjał ponadregionalny i przewagi konkurencyjne województwa:**

- brak jednoznacznego wskazania elementów budujących potencjał ponadregionalny i przewagi konkurencyjne województwa, które znajdują się na terenie Metropolii Toruńskiej, tj.:

- uzdrowiska Ciechocinek,
- uczelni badawczej w Toruniu,

- obiektu dziedzictwa UNESCO w Toruniu,
- Chełmna jako dziedzictwa historyczno-kulturowego,
- makroobszarów inwestycyjnych (zgodnie z rysunkiem na str. 103 *Strategii Przyspieszenia 2030+*).

Wszystkie powyższe wyróżniki Metropolii Toruńskiej, w mniejszym lub większym stopniu, znalazły swoje odzwierciedlenie w zapisach opiniowanego projektu *Strategii*, lecz konieczne jest umieszczenie dodatkowych zapisów podkreślających, iż ww. walory zostały dostrzeżone także w *Strategii Przyspieszenia 2030+* i stanowią wyróżniki dla całego regionu, przez co zostały wskazane w zapisach *Strategii Przyspieszenia 2030+* jako elementy budujące potencjał ponadregionalny i przewagi konkurencyjne województwa. Stosowne zapisy (poprzez zamieszczenie odpowiednich sygnatur wraz z wyjaśnieniem w legendzie lub same informacje tekstowe rozszerzające treść legendy) powinny znaleźć się także na głównym rysunku modelu,

- na głównym rysunku modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej (rysunek: Model strategiczny struktury funkcjonalno-przestrzennej) konieczne umieszczenie informacji o przynależności każdej z gmin do poszczególnych kategorii określonych w *Koncepcji rozwoju przestrzeni inwestycyjnych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego* (zgodnie z rysunkiem na str. 123 *Strategii Przyspieszenia 2030+*). Dodatkowo wśród wskazanych w opisie modelu gmin szczególnie predysponowanych do rozwoju wielkopowierzchniowych przestrzeni inwestycyjnych o znaczeniu ponadlokalnym błędnie zakwalifikowano gminę miejską Chełmża (poprawna kategoryzacja dla tej gminy to: gmina szczególnie predysponowana do rozwoju przestrzeni inwestycji o znaczeniu lokalnym),

- sugerowane uzupełnienie na rysunku głównym modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej (rysunek: Model strategiczny struktury funkcjonalno-przestrzennej) informacji na temat zasięgu przestrzennego zasobu gleb najwyższych klas. W opisie legendy brak informacji, iż jest to „kluczowy element budujący potencjał ponadregionalny i przewagi konkurencyjne województwa” identyfikowany na poziomie *Strategii Przyspieszenia 2030+*;

#### **4) w zakresie polityki terytorialnej oraz obszarów wymagających rozwiązania sytuacji problemowej na poziomie regionalnym:**

- na rysunku uszczegóławiającym model struktury funkcjonalno-przestrzennej (str. 152 dokumentu) niejednoznacznie wyznaczono obszar niedoboru wody dla rolnictwa według *Strategii Przyspieszenia 2030+*. Obecne przedstawienie zagadnienia na mapie nie pozwala określić, po której stronie od linii znajduje się ww. obszar,

- na rysunku uszczegóławiającym model struktury funkcjonalno-przestrzennej (str. 152 dokumentu) niejednoznacznie wyznaczono OSI regionalne obszarów peryferyjności transportowej. Obecne przedstawienie zagadnienia na mapie nie pozwala określić, po której stronie od linii znajdują się obszary peryferyjności,

- konieczna weryfikacja gmin zaliczonych do kategorii „obszarów negatywnej sytuacji społeczno-gospodarczej wymagających dodatkowego wsparcia w związku z ponadprzeciętnym starzeniem społeczeństwa” – brak zaliczenia do tej kategorii gminy: Stolno, Lisewo, Papowo Biskupie, Kijewo Królewskie, Aleksandrów Kujawski (gmina miejska), Waganiec. Poprawnie zaliczono gminy: Aleksandrów Kujawski (gmina wiejska), Nieszawa,

- zaznacza się, iż obszar strategicznej interwencji charakteryzowany jako Miejski Obszar Funkcjonalny Torunia zaliczany jest zarówno jako OSI identyfikowane na poziomie krajowym, jak i regionalnym (zgodnie z wykazem ze str. 218-219 *Strategii Przyspieszenia 2030+*). Są to dwa osobne OSI, które powinny zostać uwzględnione zarówno na rysunku tematycznym (6A uszczegółowienie dotyczące obszarów strategicznej interwencji zidentyfikowanych na poziomie regionalnym i ponadlokalnym), rysunku głównym (Model strategiczny struktury funkcjonalno-przestrzennej), jak i w opisie modelu;

#### **5) w zakresie projektów kluczowych:**

- w opisie modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej brak wzmianki o projekcie kluczowym 440 (projekt kluczowy występuje w treści dokumentu jedynie w załączniku nr 1),

- na rysunku modelu struktury-funkcjonalno-przestrzennej brak pełnego przebiegu projektu kluczowego 461 Pakiet projektów mających na celu realizację nowej infrastruktury kolejowej na rzecz spójności województwa, podzadanie: Odbudowa połączenia kolejowego linii kolejowej 209 – Kowalewo Pomorskie – Golub-Dobrzyń wraz z budową nowego odcinka Golub-Dobrzyń – Rypin w celu budowy nowego ciągu

komunikacyjnego. Na rysunku brak pełnego odcinka do Rypina (obecna linia przerywana kończy się na miejscowości Radomin). Ze względu, iż jest to jedynie idea, sugeruje się umieszczenie na rysunku jedynie schematu koncepcyjnego/ideologicznego linii (bez dokładnego przebiegu w terenie, który nie jest znany).

Powyższe zagadnienia powinny zostać odpowiednio uzupełnione przy najbliższej aktualizacji *Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Toruńskiej na lata 2026-2035*.

## Uzasadnienie

### 1. Przedmiot regulacji:

Przedmiotem niniejszej regulacji jest wydanie opinii dotyczącej sposobu uwzględnienia w projekcie *Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Toruńskiej na lata 2026–2035* ustaleń i rekomendacji w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie określonych w *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+*.

### 2. Omówienie podstawy prawnej:

Zgodnie z art. 10g. ust. 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1153 i 1436) wójt albo starosta wskazany w porozumieniu międzygminnym, organ wykonawczy związku międzygminnego albo stowarzyszenia opracowuje projekt strategii rozwoju ponadlokalnego oraz przedkłada go zarządowi województwa w celu wydania opinii dotyczącej sposobu uwzględnienia ustaleń i rekomendacji w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie określonych w strategii rozwoju województwa. Natomiast, w myśl art. 10g. ust. 6 ww. ustawy zarząd województwa wydaje przedmiotową opinię w terminie 30 dni od dnia otrzymania projektu strategii rozwoju ponadlokalnego.

### 3. Konsultacje wymagane przepisami prawa (łącznie z przepisami wewnętrznymi):

Nie dotyczy.

### 4. Uzasadnienie merytoryczne:

Pani Lidia Tokarska, Starosta Aleksandrowski, Zastępca Prezesa Stowarzyszenia Metropolia Toruńska oraz Pani Dominika Marta Piotrowska, Burmistrz Miasta Golubia-Dobrzynia, Członek Zarządu Stowarzyszenia Metropolia Toruńska, pismem z dnia 22 grudnia 2025 r., przesłały do Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego projekt *Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Toruńskiej na lata 2026–2035* w celu wydania opinii dotyczącej sposobu uwzględnienia ustaleń i rekomendacji w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie określonych w *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+*.

Po zapoznaniu się z przesłanym dokumentem Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, uwzględniając *Wytyczne dotyczące zachowania spójności projektów strategii rozwoju gmin oraz strategii rozwoju ponadlokalnego sporządzanych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego z ustaleniami Strategii Przyspieszenia 2030+*, przyjęte uchwałą Nr 34/1474/21 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 2 września 2021 r., wydał opinię pozytywną, której treść stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

### 5. Ocena skutków regulacji:

Nie dotyczy.