Raport z konsultacji społecznych dotyczących aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy

Bydgoszcz, sierpień 2018

Spis treści

I. INFORMACJE OGÓLNE 3

Cele konsultacji 3

Podstawa prawna 3

Zasięg i okres konsultacji 3

Działania informacyjne 4

Formy i narzędzia konsultacji społecznych i włączenia mieszkańców w prace 4

II. PRZEBIEG KONSULTACJI 5

Konferencja inaugurująca prace nad aktualizacją Strategii Rozwoju Bydgoszczy 5

Badanie ankietowe I 7

Debaty strategiczne 8

Zespoły Robocze 10

Spotkania z mieszkańcami 15

Badanie ankietowe II 18

Inne formy 19

ZAŁĄCZNIKI 20

I. Informacje ogólne

Formalnym rozpoczęciem prac związanych z aktualizacją „Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku" było podpisanie w dniu 4 września 2017 roku *Zarządzenia 497/2017 Prezydenta Miasta Bydgoszczy w sprawie przeprowadzenia procesu aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy.*

Zgodnie z założeniami zapisanymi w ww. zarządzeniu, proces aktualizacji Strategii prowadzony jest w oparciu o partycypacyjny model prac – na każdym etapie prac w proces aktualizacji włączani są mieszkańcy. Połączenie zaangażowania przedstawicieli Urzędu Miasta oraz środowisk lokalnych i różnych grup interesariuszy w dyskusje nad przyszłością Bydgoszczy ma na celu wypracowanie poczucia współodpowiedzialności za zaproponowane w zaktualizowanym dokumencie kierunki rozwoju miasta.
Proces aktualizacji, w tym konsultacje społeczne, przebiegał z wykorzystaniem wsparcia merytorycznego i metodycznego ekspertów zewnętrznych. Na poszczególnych etapach prac, zapewnione ono było przez firmę Lider Projekt Sp. z o.o z Poznania, a następnie przez Konsorcjum firm ResPublic Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie oraz EU Consult Sp. z o. o. z siedzibą w Gdańsku.

Cele konsultacji

- włączenie jak najszerszego grona bydgoszczan w dyskusję nad kierunkami rozwoju miasta oraz ich udział w pracach nad wypracowaniem zapisów Strategii,
- zebranie opinii mieszkańców na temat ich postrzegania przyszłości miasta (potrzeby, wizja) oraz możliwości rozwojowych (siły i słabości, wyzwania itp.) – wnioski z konsultacji posłużą do sformułowania podstawowych elementów Strategii,
- zebranie uwag do proponowanych zapisów dokumentu.

Podstawa prawna

Uchwała Nr XLI/879/17 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 marca 2017 roku w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami Bydgoszczy (Dz. Urz. Woj. Kujawsko-Pomorskiego z 2017 roku, poz. 1681).

Zarządzenie Nr 544/2017 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 28 września 2017 roku w sprawie przeprowadzenia na terenie miasta Bydgoszczy konsultacji społecznych dotyczących aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy.

Zasięg i okres konsultacji

Konsultacje miały zasięg ogólnomiejski.
Konsultacje społeczne prowadzone były równolegle z procesem aktualizacji Strategii, jednak zgodnie z zarządzeniem Nr 544/2017 Prezydenta Miasta Bydgoszczy, na tym etapie prac konsultacje trwały od 5 października 2017 roku do 15 sierpnia 2018 roku. Należy podkreślić, że w ramach działań nad aktualizacją Strategii kontynuowane będą prace Zespołów Roboczych z udziałem mieszkańców, a projekt dokumentu poddany zostanie szerokim konsultacjom społecznym.

Działania informacyjne

- utworzenie strony internetowej dedykowanej aktualizacji Strategii: www.strategia.bydgoszcz.pl z formularzem zgłaszania uwag, opinii, zapytań oraz adresu mailowego: strategia@um.bydgoszcz.pl,
- informacje w mediach: prasa, radio, telewizja, portale internetowe, kanały społecznościowe,
- bezpośrednie zaproszenia skierowane do osób, organizacji, stowarzyszeń itp.,
- plakaty informacyjne na przystankach, ekranach LED i w spółdzielniach mieszkaniowych,
- akcje mailingowe,
- informacje na miejskich kanałach na portalach społecznościowych oraz na miejskich stronach: www.bydgoszcz.pl, www.strategia.bydgoszcz.pl, www.bydgoskiekonsultacje.pl oraz stronach miejskich jednostek organizacyjnych.

Formy i narzędzia konsultacji społecznych i włączenia mieszkańców w prace

W okresie od 5 października 2017 roku do 15 sierpnia 2018 roku odbyły się:

- konferencja inaugurująca proces aktualizacji strategii,
- badania ankietowe mieszkańców,
- sześć debat strategicznych,
- Zespoły Robocze: Społeczeństwo, Gospodarka, Środowisko, złożone z przedstawicieli lokalnej społeczności i ekspertów w danej dziedzinie,
- spotkania osiedlowe z mieszkańcami (w ramach prac nad aktualizacją Strategii zgłaszane były postulaty, aby spotkania organizować również poza śródmieściem, ze względu łatwiejszy dostęp dla wszystkich mieszkańców),
- spotkania z interesariuszami, kontakty bezpośrednie, telefoniczne, mailowe.

II. Przebieg konsultacji

Proces aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy został zaprojektowany z uwzględnieniem różnorodnych form partycypacji mieszkańców, którzy otrzymali możliwość uczestniczenia w tworzeniu podstawowych elementów i zapisów zaktualizowanego dokumentu.

Celem było włączenie jak najszerszego grona bydgoszczan w dyskusję nad kierunkami rozwoju oraz zebranie opinii nt. przyszłego kształtu miasta i uwag do proponowanych zapisów dokumentu. Dodatkowo, aby umożliwić bydgoszczanom stały dostęp do informacji na temat bieżących wydarzeń i postępu prac oraz materiałów wypracowywanych na poszczególnych etapach, uruchomiona została strona internetowa www.strategia.bydgoszcz.pl dedykowana procesowi aktualizacji. W celu budowania zaangażowania bydgoszczan w sprawy miasta opracowano system identyfikacji wizualnej w postaci logotypu, który rozpowszechniano na materiałach promocyjnych. Mieszkańcy biorący udział w spotkaniach otrzymywali długopisy, notesy, kalendarze ścienne i torby ekologiczne. Wykorzystane zostały zróżnicowane formy angażowania mieszkańców, które opisano poniżej. Zebrane materiały (zaprezentowane w poszczególnych raportach), stanowiące wyniki konsultacji, wykorzystane zostaną do przygotowania ostatecznych zapisów strategii.

Konferencja inaugurująca prace nad aktualizacją Strategii Rozwoju Bydgoszczy

W dniu 9 października 2017 roku, w Miejskim Centrum Kultury w Bydgoszczy, odbyła się konferencja otwarcia pt. *DECYDUJMY RAZEM. BYDGOSZCZ 2030 – Strategia 2.0.* Konferencja rozpoczęła dyskusję nad kierunkami rozwoju Bydgoszczy z udziałem mieszkańców i przedstawicieli różnych środowisk. Do udziału w wydarzeniu zaproszono:

- mieszkańców,
- przedstawicieli różnych środowisk, instytucji i stowarzyszeń,
- przedstawicieli władz miasta, województwa i państwa,
- przedstawicieli wydziałów Urzędu Miasta Bydgoszczy i miejskich jednostek organizacyjnych.

Poza bezpośrednimi zaproszeniami informacja o konferencji ukazała się na miejskich stronach internetowych oraz w mediach.

Łącznie w spotkaniu uczestniczyło blisko 140 osób. Konferencja była transmitowana online na kanale You Tube (https://www.youtube.com/watch?v=oq5ErutrUrE), zapewniając zainteresowanym osobom możliwość śledzenia przebiegu spotkania na żywo. W programie konferencji znalazły się wystąpienia dotyczące sytuacji Bydgoszczy i uwarunkowań funkcjonowania samorządu terytorialnego przedstawione przez:

- Prezydenta Miasta Bydgoszczy Rafała Bruskiego;
- Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego Piotra Całbeckiego pt. „Rola samorządu województwa kujawsko-pomorskiego w rozwoju Bydgoszczy";
- dra hab. Pawła Kubickiego z Katedry Kultury i Społeczeństwa Europy Uniwersytetu Jagiellońskiego pt. „Po co miastu Strategia rozwoju i dlaczego tak ważna jest partycypacja społeczna? Analiza dobrych praktyk";
- Dyrektora Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy dr Wiesławę Gierańczyk pt. „Sytuacja demograficzno-społeczna Bydgoszczy";

- Zastępcę Prezydenta Bydgoszczy Marię Wasiak pt. „Podstawowe założenia procesu aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy”.

Najważniejszą częścią konferencji były wypowiedzi zaproszonych uczestników, zaangażowanie się w dyskusję nad przyszłością Bydgoszczy i wskazanie ważnych dla jej rozwoju działań.
Uczestnicy konferencji zostali poproszeni o włączenie się w dalsze działania m.in. poprzez udział w badaniu ankietowym, debatach strategicznych oraz pracach zespołów roboczych.

Relacje z konferencji były zamieszczone w lokalnych mediach m.in. TVP3 Bydgoszcz.

Szczegółowy raport z konferencji stanowi załącznik nr 1.

Badanie ankietowe I

W terminie od 5 października do 9 listopada 2017 roku przeprowadzono badanie ankietowe skierowane do mieszkańców i osób związanych z miastem. Celem przeprowadzenia badania było uzyskanie, przy udziale lokalnej społeczności, odpowiedzi na pytania dotyczące przyszłego kształtu Bydgoszczy w wybranych obszarach życia oraz sprecyzowanie mocnych i słabych stron miasta. Ankieta dała możliwość anonimowego wypowiedzenia się na temat zagadnień istotnych w całym procesie aktualizacji: wizji, potrzeb, potencjałów, wyzwań, problemów oraz zadań stojących przed Bydgoszczą.

Formularze ankiety udostępniono w wersji papierowej (przekazywane na spotkaniach, w szkołach, wśród uczestników konferencji i debat itp.) oraz w formie elektronicznej (w wersji edytowalnej oraz za pośrednictwem aplikacji) znajdującej się na stronie internetowej www.strategia.bydgoszcz.pl.

Informacje o badaniu ankietowym rozpowszechniane były m.in. poprzez akcję mailingową, informacje na miejskich portalach (w tym również na stronach miejskich jednostek organizacyjnych) oraz informacje w mediach.

Łącznie zebrano 1263 ankiety wypełnione przez respondentów, z których 88% stanowili mieszkańcy Bydgoszczy, zaś pozostałe 12% osoby spoza miasta.

Najważniejsze wnioski – Bydgoszcz roku 2030 to:

- *Rozwijające się miasto, będące ośrodkiem metropolitalnym o randze krajowej i europejskiej.*
- *Społeczność ludzi przyjaznych, uprzejmych, tolerancyjnych, o wysokiej kulturze osobistej oraz aktywnych społecznie i zaangażowanych w życie miasta.*
- *Zadbana przestrzeń miejska: estetyka budynków mieszkalnych, zadbane ulice i chodniki; parki i skwery; zagospodarowane i dostępne tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.*
- *Sprawna komunikacja: rozwój infrastruktury drogowej (ulice, chodniki, parkingi, mosty); przepustowość ulic (brak korków); rozwój transportu publicznego (dostępność, punktualność, nowoczesny tabor); udogodnienia dla ruchu rowerowego (ścieżki rowerowe, Bydgoski Rower Aglomeracyjny).*
- *Większe poczucie bezpieczeństwa: prewencyjne działania policji i straży miejskiej; poprawa infrastruktury drogowej (jakość nawierzchni dróg, bariery architektoniczne); zwiększenie obszaru objętego monitoringiem miejskim.*
- *Prężna gospodarka: nowi inwestorzy, nowe miejsca pracy, atrakcyjne wynagrodzenia.*
- *Miasto uniwersyteckie: wyższy status bydgoskich uczelni, kierunki nauczania adekwatne do potrzeb rynkowych.*
- *Bogatsza oferta kulturalno-rozrywkowa: instytucjonalna (wysoki prestiż koncertów, widowisk i spektakli), masowa/ludyczna (imprezy i festyny, zwłaszcza osiedlowe) oraz klubowo/kawiarniana (ożywienie zamierającego śródmieścia).*
- *Miasto dobrze skomunikowane z regionem, krajem i zagranicą (obwodnice, trasy szybkiego ruchu, kolej dużych prędkości, port lotniczy).*

Walorem Bydgoszczy, na który najczęściej wskazywali ankietowani są przestrzenie zielone i rekreacyjne oraz zwracanie się ku rzekom Brdzie, Wiśle oraz Kanałowi Bydgoskiemu. Jako największą słabość miasta wskazano natomiast stan dróg, ulic (korki/przepustowość), chodników oraz dostępność parkingów. Według większości ankietowanych, Bydgoszcz powinna stawać się coraz większym miastem i ośrodkiem metropolitalnym o randze krajowej i europejskiej.

Szczegółowe informacje znajdują się w raporcie z badania ankietowego, stanowiącym załącznik nr 2.

Debaty strategiczne

Inicjatywą podjętą w ramach konsultacji społecznych, która dała możliwość wypowiedzenia się bydgoskiej społeczności na temat pomysłów na przyszłość i rozwój miasta, było sześć debat strategicznych, które odbyły się w okresie od 23 października do 9 listopada 2017 roku. Debaty odbywały się w obiekcie Hali Sportowo-Widowiskowej „Łuczniczka", a ostatnia w sali sesyjnej bydgoskiego Ratusza. Z wszystkich spotkań prowadzona była transmisja online na kanele You Tube.

Każde ze spotkań miało przypisany temat wiodący, aby zagwarantować udział środowisk związanych z danym zagadnieniem, do współorganizacji zapraszano organizacje i instytucje aktywnie działające w danym obszarze:

- temat wiodący "MŁODZIEŻ", współorganizator Młodzieżowa Rada Miasta Bydgoszczy (23 października 2017 roku, nagranie: https://www.youtube.com/watch?v=80q46FlnUnY);
- temat wiodący "SENIORZY", współorganizator Bydgoska Rada Seniorów (26 października 2017 roku, nagranie: https://www.youtube.com/watch?v=08ekxYp-1xc);
- temat wiodący: "TWÓRCZOŚĆ", współorganizator Miejskie Centrum Kultury (30 października 2017 roku, nagranie: https://www.youtube.com/watch?v=WkBGxU4_dh0);
- temat wiodący: "GOSPODARKA I SZKOLNICTWO WYŻSZE", współorganizator Polskie Towarzystwo Ekonomiczne i Związek Pracodawców „Pracodawcy Pomorza i Kujaw" (6 listopada 2017 roku, nagranie: https://www.youtube.com/watch?v=SU1B2yND3FM);
- temat wiodący: "AKTYWNOŚĆ SPOŁECZNA", współorganizator Rada Działalności Pożytku Publicznego Miasta Bydgoszczy (7 listopada 2017 roku, nagranie: https://www.youtube.com/watch?v=x-7iNV08lJI);
- temat wiodący: "PRZYJAZNA PRZESTRZEŃ I KOMUNIKACJA", współorganizator Okręgowa Izba Architektów RP (9 listopada 2017 r., nagranie: https://www.youtube.com/watch?v=PoKcAk3hfnE).

Debaty przebiegały z udziałem gości specjalnych posiadających doświadczenie i wiedzę merytoryczną związane z tematem spotkania. W poszczególnych spotkaniach brało udział od 50 do 130 osób. Głównym zadaniem uczestników było wypracowanie wizji miasta – Bydgoszczy w 2030 roku.

Przebieg debat:

- wprowadzenie do tematu,
- omówienie wstępnych, częściowych wyników badania ankietowego,
- dyskusja nad wynikami badania oraz sytuacją i możliwościami rozwojowymi w danej dziedzinie funkcjonowania miasta,
- praca w podgrupach nad wizją Bydgoszczy w 2030 roku,
- omówienie wyników prac w podgrupach,
- dyskusja i podsumowanie spotkania.

Wnioski płynące z debat znalazły zastosowanie w opracowaniu wizji rozwoju Bydgoszczy. Podczas debat podkreślano potrzebę rozwoju i poprawy funkcjonowania transportu publicznego. W obszarze gospodarczym najczęściej pojawiającym się elementem była innowacyjność. Zwrócono uwagę także na cechy społeczeństwa Bydgoszczy, które w opinii uczestników powinno być otwarte, tolerancyjne i utożsamiające się z miastem. Podkreślano również kwestie prestiżu bydgoskich uczelni.

Wyniki prac nad wizją – Bydgoszcz 2030 roku:

- *Bydgoskie społeczeństwo: aktywne, zaangażowane, tolerancyjne i otwarte, utożsamiające się z miastem.*
- *Miasto życzliwe najsłabszym oraz zintegrowane społecznie i międzypokoleniowo.*
- *Miasto o kulturze dostępnej dla różnych grup społecznych i wiekowych.*
- *Wyrazista tożsamość miasta i rozpoznawalna marka.*
- *Miasto akademickie – wysoki poziom kształcenia, udział uczelni w życiu miasta.*
- *Miasto otwarte na przedsiębiorczość, z rozwiniętymi przemysłami kreatywnymi.*
- *Konkurencyjna gospodarka oparta na nowoczesnych branżach oraz wykorzystująca potencjał innowacyjny uczelni wyższych.*
- *Bydgoszcz miastem o wysokiej jakości środowiska przyrodniczego, zrównoważonego rozwoju.*
- *Miasto wykorzystujące potencjał Bydgoskiego Węzła Wodnego.*
- *Bydgoszcz miastem estetycznym i bezpiecznym, o przyjaznej przestrzeni publicznej.*
- *Miasto zwarte, dobrze skomunikowane, uwzględniające potrzeby różnych użytkowników ruchu drogowego, z naciskiem na nowoczesny transport publiczny.*

Miasto ludzi otwartych, nowoczesnej gospodarki, przyjaznej przestrzeni.

Prace uczestników debat strategicznych oraz wyniki badania ankietowego pozwoliły na wypracowanie propozycji Wizji do zaktualizowanej Strategii:

W 2030 roku BYDGOSZCZ będzie miastem, w którym:
każda mieszkanka i każdy mieszkaniec znajdzie odpowiednie warunki rozwoju,
to miasto zapewniające bydgoszczankom i bydgoszczanom najlepsze rozwiązania
na każdym etapie życia – dobre miejsce do życia.

Raport z debat strategicznych stanowi załącznik nr 3.

Zespoły Robocze

Formą włączenia bydgoszczan, umożliwiającą udział w opracowywaniu strategicznych dla miasta dokumentów, było powołanie Zespołów Roboczych składających się z mieszkańców (w tym reprezentujących różne środowiska, jak np.: członkowie organizacji pozarządowych, przedstawiciele Rad Osiedli, radni miejscy) oraz przedstawicieli komórek organizacyjnych Urzędu Miasta Bydgoszczy i miejskich jednostek organizacyjnych (merytorycznie związanych z zakresem prac danego Zespołu). W skład Zespołów Roboczych weszły przede wszystkim osoby, które podczas wcześniejszych spotkań, tj. konferencji i debat, wyraziły chęć partycypowania w dalszych pracach. Powołano trzy Zespoły będące odpowiednikami trzech strategicznych modułów: Społeczeństwo, Gospodarka, Środowisko. Ich zadaniem było wypracowanie propozycji zapisów poszczególnych elementów Strategii.
Praca w Zespołach obejmowała spotkania bezpośrednie w formie warsztatów oraz współpracę zdalną (opiniowanie otrzymanych elektronicznie materiałów, zgłaszanie uwag i propozycji zapisów poszczególnych elementów aktualizowanego dokumentu).

Poszczególne zespoły pracowały nad następującymi obszarami Smart City (kluczowe obszary rozwoju miasta na podstawie metodologii Wiedeńskiego Uniwersytetu Technologicznego):

Zespół	Zakres dziedzinowy obszaru	
Zespół Roboczy Społeczeństwo	**Obszar I**	smart governance – obejmujący takie obszary jak: świadomość obywatelska, usługi publiczne i społeczne, efektywna i transparentna administracja – na potrzeby dokumentu obszar ten określono jako: **sprawne i efektywne zarządzanie miastem.**
	Obszar II	smart people – obejmujące takie obszary jak: edukacja, ciągłe uczenie się, różnorodność kulturowa, otwartość – na potrzeby dokumentu obszar ten określono jako: **aktywni, otwarci i kompetentni obywatele.**
	Obszar III	smart living – obejmujące takie obszary jak: kultura i wypoczynek, zdrowie, bezpieczeństwo, warunki mieszkaniowe, spójność społeczna – na potrzeby dokumentu obszar ten określono jako: **przyjazne warunki życia.**
Zespół Roboczy Środowisko	**Obszar IV**	smart environment – obejmujące takie obszary jak: jakość powietrza, świadomość ekologiczna, zrównoważone gospodarowanie zasobami – na potrzeby dokumentu obszar ten określono jako: **zdrowe środowisko.**
	Obszar V	smart mobility – obejmujące takie obszary jak: transport lokalny, dostępność krajowa i międzynarodowa, infrastruktura ICT, zrównoważenie systemu transportowego – na potrzeby dokumentu obszar ten określono jako: **nowoczesny transport i komunikacja.**
Zespół Roboczy Gospodarka	**Obszar VI**	smart economy – obejmujące takie obszary jak: innowacyjność, przedsiębiorczość, wizerunek miasta, wydajność, rynek pracy, integracja międzynarodowa – na potrzeby dokumentu obszar ten określono jako: **nowoczesna gospodarka.**

Odbyły się 2 tury spotkań Zespołów w terminach: 18 grudnia 2017 roku oraz 1 marca 2018 roku, przy czym Zespół Społeczeństwo kontynuował swoje prace podczas dodatkowego spotkania w dniu 7 marca 2018 roku. Przedmiotem prac Zespołów było m.in.:

- wyznaczenie mierników służących do monitorowania realizacji strategii;
- opracowanie czynników rozwojowych analizy SWOT w poszczególnych obszarach życia miasta;

– przygotowanie propozycji celów rozwojowych Bydgoszczy do 2030 roku, opracowanych dla sześciu obszarów.

Podczas pierwszego spotkania zebrano uwagi uczestników do zaproponowanego katalogu typów wskaźników/mierników w ramach obszarów Smart City stanowiące załącznik nr 4 (uwagi naniesiono kolorem czerwonym).
Na podstawie tych prac opracowana została baza wskaźników, które najpełniej opisują sytuację oraz zmiany w wybranych obszarach i dziedzinach Smart City. Posłużą one przede wszystkim do oceny osiągnięcia wyznaczonych w strategii celów rozwoju Bydgoszczy. Wskaźniki skategoryzowano według wskazanych powyżej obszarów Smart City. Po zgromadzeniu wykazu mierników, które w najbardziej adekwatny sposób odzwierciedliłyby stan miasta, poddano je selekcji pod kątem dostępności danych, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości ich porównywalności w czasie. Za bazowy przyjęto 2017 rok lub w przypadku braku danych uwzględniono ostatnie dostępne.

Podczas drugiego spotkania przedmiotem prac były czynniki rozwojowe - silne i słabe strony, szanse i zagrożenia, analiza SWOT sporządzona dla poszczególnych obszarów Smart City. Przed spotkaniem członkowie zespołów otrzymali propozycję zapisów czynników rozwojowych oraz nadesłali swoje uwagi i uzupełnienia, na podstawie których przygotowany został materiał do dyskusji.
Wyniki prac zespołów przedstawia załącznik nr 5 (uwagi naniesiono kolorem czerwonym i zielonym, a materiał z dyskusji kolorem niebieskim).

Zebrane uwagi oraz opinie mieszkańców przyczyniły się do opracowania analizy SWOT w ujęciu całościowym dla Bydgoszczy. Wstępna propozycja analizy SWOT przedstawia się następująco:

MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	SŁABE STRONY BYDGOSZCZY
Realizacja usług publicznych związanych z wielkością i znaczeniem miasta, w tym wynikających z roli ośrodka metropolitalnego.	Ciągle zbyt mały udział osób angażujących się w sprawy społeczne.
Współpraca z samorządami bydgoskiego obszaru metropolitalnego - Metropolia Bydgoszcz.	Niedostateczna instytucjonalna współpraca pomiędzy sektorem nauki, administracji publicznej i gospodarki w mieście.
Wykorzystywanie różnorodnych narzędzi partycypacji społecznej w procesie zarządzania miastem.	Mały udział bydgoskich uczelni w życiu miasta.
Mechanizmy aktywizacji społecznej różnych grup mieszkańców.	Niewystarczająca konkurencyjność bydgoskich uczelni.
Dobra, jakość nauczania w szkołach średnich.	Rozproszenie danych dotyczących funkcjonowania miasta.
Wieloprofilowy ośrodek akademicki – oferta edukacyjna, dydaktyczna, doradcza, badawcza, potencjał związany z budowaniem kapitału społecznego.	Obszary miejskie o niskiej jakości przestrzeni publicznych.
Różnorodna oferta spędzania czasu wolnego.	Duży udział zasobów mieszkaniowych o niskim standardzie.
Zróżnicowana oferta kulturalna.	Skutki środowiskowe działalności dawnych Zakładów Chemicznych „Zachem”.
Bogata infrastruktura rekreacyjno-sportowa oraz oferta imprez sportowych (także ponadlokalnych).	Przekroczenia standardów emisji zanieczyszczeń powietrza (niska emisja).
Wysokie walory krajobrazowe i przyrodnicze Bydgoszczy oraz jej otoczenia, na które wpływają duże tereny zieleni i Bydgoski Węzeł Wodny.	Niewystarczająca skuteczność działań prowadzonych w zakresie edukacji ekologicznej.
Pełna oferta usług zdrowotnych i wysoki poziom specjalistycznych usług medycznych.	Zbyt duży udział indywidualnego transportu samochodowego w strukturze podróży realizowanych w mieście.
Efektywny system gospodarowania odpadami, funkcjonujący w oparciu o Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych (bezskładowiskowy).	Niewystarczające skomunikowanie transportowe miasta z otoczeniem (brak istotnych bezpośrednich połączeń kolejowych, brak połączeń komunikacją publiczną z i do Bydgoszczy w godzinach wieczornych, wąskie gardło na DK 10, słabość siatki połączeń lotniczych).
Infrastruktura umożliwiająca zasilenie z miejskiej sieci ciepłowniczej wszystkich odbiorców w Bydgoszczy.	Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców mierzony liczbą zarejestrowanych firm na 1.000 mieszkańców.
Ważny węzeł transportowy (transport drogowy, kolejowy, lotniczy i śródlądowy).	Niska innowacyjność gospodarki Miasta.
Rozpoznawalne marki w sferze: ochrony zdrowia, kultury, sportu i gospodarki.	
Duży potencjał terenów inwestycyjnych (tereny niezabudowane i tereny nadające się do ponownego wykorzystania - brownfield i greenfield).	
Współpraca firm w ramach instytucji i powiązań klastrowych.	
Zdywersyfikowana struktura gospodarki (różnorodna struktura wielkości podmiotów i struktura branżowa podmiotów gospodarczych).	

SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Konsekwencje społeczne i ekonomiczne niekorzystnej sytuacji demograficznej.
Wzrost aktywności sektora organizacji pozarządowych.	Skonfliktowanie społeczne w wielu aspektach życia publicznego.
Wzrastający poziom świadomości samorządowej i obywatelskiej, rosnąca potrzeba dialogu w polskim społeczeństwie.	Programy kształcenia ograniczające szerokie wykształcenie ogólne i niesprzyjające przygotowaniu do obywatelskiego funkcjonowania w społeczeństwie.
Rosnące znaczenie w gospodarce krajowej sektorów kreatywnych.	Niestabilność krajowych regulacji prawnych.
Polityka proekologiczna Unii Europejskiej.	Niekorzystne skutki zmian klimatu.
Budowa dróg ekspresowych S5 i S10, modernizacja linii kolejowych 18, 131,201.	Niewystarczająca świadomość obywateli dotycząca wpływu ich indywidualnego postępowania w życiu codziennym na stan środowiska.
Wysokie tempo rozwoju gospodarczego kraju.	Brak wsparcia w krajowych regulacjach prawnych w promowaniu ekologicznych rozwiązań.
Rozwój świadomości potrzeby zrównoważonego rozwoju.	Ryzyko niezrealizowania krajowej polityki transportowej w odniesieniu do połączeń Bydgoszczy z innymi ośrodkami gospodarczymi.
Wzrost popytu na usługi sektora przemysłu czasu wolnego.	Zbyt mała podaż specjalistów o poszukiwanych kwalifikacjach.
Rozwój transportu multimodalnego.	Silna konkurencja innych ośrodków miejskich w kraju i za granicą w przyciąganiu inwestorów oraz osób kreatywnych i o wysokich kwalifikacjach.
	Światowy kryzys gospodarczy (cykle koniunkturalne).
	Zbyt słabe wykorzystanie roli i znaczenia Bydgoszczy jako centrum regionu.

Notatki z poszczególnych spotkań stanowią załącznik nr 6.

Ponadto członkowie Zespołów Roboczych włączeni zostali do pracy nad propozycją zapisów celów kierunkowych i operacyjnych. Załącznik nr 7 przedstawia zgłoszone uwagi i propozycje. Natomiast wstępna propozycja zapisów celów, wypracowana m.in. na podstawie pracy zespołów, przedstawia się następująco:

OBSZAR	CELE KIERUNKOWE I OPERACYJNE
Obszar I **SPRAWNE I EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE MIASTEM**	**CEL I.1. SPOŁECZEŃSTWO OBYWATELSKIE** I.1.1. Powszechność udziału mieszkańców w wyborach różnych szczebli I.1.2. Aktywny udział mieszkańców w decyzjach dotyczących funkcjonowania miasta **CEL I.2. METROPOLIA SPRAWNIE ZARZĄDZANA** I.2.1. Wysoka jakość usług publicznych I.2.2. Mocne powiązania funkcjonalne w ramach bydgoskiego obszaru metropolitalnego I.2.3. Bydgoszcz znaczącym krajowym i europejskim ośrodkiem metropolitalnym

OBSZAR	CELE KIERUNKOWE I OPERACYJNE
Obszar II **AKTYWNI, OTWARCI I KOMPETENTNI OBYWATELE**	**CEL II.1. BYDGOSZCZANIE WYKORZYSTUJĄCY SWOJE UMIEJĘTNOŚCI I ROZWIJAJĄCY SWOJE TALENTY** II.1.1. Wysoki poziom edukacji na wszystkich etapach kształcenia II.1.2. Dogodne warunki do wszechstronnego rozwoju i ustawicznego kształcenia mieszkańców **CEL II.2. OTWARCI I ZAANGAŻOWANI MIESZKAŃCY** II.2.1. Silne i aktywne organizacje społeczne II.2.2. Otwartość społeczności bydgoskiej na osoby z różnych kręgów kulturowych i społecznych
Obszar III **PRZYJAZNE WARUNKI ŻYCIA**	**CEL III.1. AKTYWNY I ZDROWY STYL ŻYCIA** III.1.1. Szeroki udział mieszkańców w życiu kulturalnym miasta III.1.2. Bogata oferta sportowo-rekreacyjna sprzyjająca aktywności mieszkańców III.1.3. Powszechnie dostępna i wysokiej jakości opieka zdrowotna **CEL III.2. PRZYJAZNE WARUNKI ZAMIESZKANIA** III.2.1 Wysoki poziom bezpieczeństwa mieszkańców III.2.2. Dobry standard budynków mieszkalnych III.2.3. Przyjazne dla wszystkich mieszkańców rozwiązania funkcjonalne infrastruktury publicznej **CEL III.3. MIASTO WRAŻLIWE SPOŁECZNIE** III.3.1. Wsparcie dla osób potrzebujących i zagrożonych wykluczeniem społecznym na rzecz aktywizacji zawodowej i pozazawodowej
Obszar IV **ZDROWE ŚRODOWISKO**	**CEL IV.1. BEZPIECZNE ŚRODOWISKO** IV.1.1. Dobra jakość powietrza IV.1.2. Adaptacja do zmian klimatu IV.1.3. Utrzymywanie i przywracanie wysokiego poziomu walorów środowiska IV.1.4. Ład przestrzenny i przyjazna przestrzeń miasta **CEL IV.2. WYSOKI POZIOM PROŚRODOWISKOWYCH ZACHOWAŃ SPOŁECZNOŚCI BYDGOSKIEJ** IV.2.1. Wzmocnienie aktywności związanej z edukacją ekologiczną mieszkańców
Obszar V **NOWOCZESNY TRANSPORT I KOMUNIKACJA**	**CEL V.1. ZRÓWNOWAŻONY I SPÓJNY SYSTEM TRANSPORTOWY** V.1.1. Przyjazne, ekologiczne, funkcjonalne i bezpieczne rozwiązania transportowe V.1.2. Wewnętrzna i zewnętrzna dostępność transportowa bydgoskiego obszaru funkcjonalnego **CEL V.2. E-MIASTO** V.2.1. Powszechność dostępu do infrastruktury komunikacyjno-informacyjnej V.2.2. Dostępność informacji, danych i usług realizowanych elektronicznie
Obszar VI **NOWOCZESNA GOSPODARKA**	**CEL VI.1. KONKURENCYJNA GOSPODARKA** VI.1.1.Atrakcyjne miejsca pracy VI.1.2. Dogodne warunki dla rozwoju przedsiębiorczości VI.1.3. Rozwój sieci współpracy na rzecz rozwoju gospodarki obszaru metropolitalnego VI.1.4. Miasto atrakcyjne turystycznie **CEL VI.2. SILNY OŚRODEK NAUKOWY** VI.2.1. Efektywna współpraca nauki, biznesu i samorządu

Prace Zespołów Roboczych będą kontynuowane na dalszych etapach działań związanych z aktualizacją Strategii.

Spotkania z mieszkańcami

W ramach prac nad aktualizacją Strategii zgłaszane były postulaty, aby spotkania organizować również poza śródmieściem, ze względu na łatwiejszy dostęp dla wszystkich mieszkańców.

Celem spotkań było przede wszystkim wypracowanie rekomendacji dla działań służących osiągnięciu celów strategicznych, poinformowanie bydgoszczan o postępie prac nad aktualizacją Strategii Rozwoju Bydgoszczy oraz poszerzenie wiedzy na temat procesów decyzyjnych w mieście. Zorganizowany został cykl 6 spotkań bezpośrednich. Miały one miejsce na osiedlach, aby ułatwić mieszkańcom uczestnictwo. Spotkania były transmitowane online. Szczegółowy wykaz spotkań prezentuje się następująco:

- 18.06.2018 - SP 44 ZS nr 5 Mistrzostwa Sportowego na ul. Fieldorfa „Nila" 13, spotkanie skierowane było szczególnie do mieszkańców osiedli: Nowy Fordon, Tatrzańskie, Tereny Nadwiślańskie, Stary Fordon.
  Nagranie: https://youtu.be/jt9eUb-Gbww, https://youtu.be/ZLl_6_1CAGA, https://youtu.be/Bh4OKcHDIR8, https://youtu.be/wIv_Iu0Z1so, https://youtu.be/IMKdXV5J7sE, https://youtu.be/b24TI8AJAec, https://youtu.be/hDDC6wWtzU0
- 21.06.2018 - XI LO Mistrzostwa Sportowego w ZS nr 9 im. Bydgoskich Olimpijczyków ul. Cicha 59, spotkanie skierowane było szczególnie do mieszkańców osiedli: Bartodzieje, Bielawy, Brdyujście, Bydgoszcz Wschód – Sierniecczek, Osiedle Leśne. Nagranie: https://youtu.be/AyZ5z9Rg0yc
- 25.06.2018 - SP 57 przy ul. Bohaterów Westerplatte 2, spotkanie skierowane było szczególnie do mieszkańców osiedli: Kapuściska, Łęgnowo, Łęgnowo Wieś, Wyżyny, Zimne Wody – Czersko Polskie. Nagranie: https://youtu.be/S9uQRJcInEA
- 26.06.2018 - SP nr 30 przy ul. Czackiego 8, spotkanie skierowane było szczególnie do mieszkańców osiedli: Błonie, Górzyskowo, Szwederowo. Nagranie: https://youtu.be/OXfLrsuQy98
- 02.07.2018 - Marina ul. Tamka 2, spotkanie skierowane było szczególnie do mieszkańców osiedli: Bocianowo – Śródmieście – Stare Miasto, Jachcice, Glinki – Rupienica, Wzgórze Wolności. Nagranie: https://youtu.be/7LWk9-pq86o
- 03.07.2018 - ZSO nr 3 ul. Nowogrodzka 3, spotkanie skierowane było szczególnie do mieszkańców osiedli: Czyżkówko, Flisy, Miedzyń – Prądy, Okole, Osowa Góra, Piaski, Smukała – Opławiec – Janowo, Wilczak – Jary. Nagranie: https://youtu.be/OHI7N-EURsc

W spotkaniach udział wzięli mieszkańcy Bydgoszczy, przedstawiciele Rad Osiedli, Stowarzyszeń, które zajmują się tematyką miejską, Radni Rady Miasta Bydgoszczy, Prezydent Miasta oraz przedstawiciele Urzędu Miasta i miejskich jednostek organizacyjnych. W każdym ze spotkań brało udział około 100 osób. Przebieg spotkań przedstawiał się następująco:

- Omówienie znaczenia Strategii dla procesu decyzyjnego w mieście, odniesienie do obowiązującego dokumentu.
- Informacja na temat dotychczasowych prac nad aktualizacją Strategii.
- Dyskusja, wypracowanie rekomendacji dla rozstrzygnięć przykładowych sprzeczności interesów, które zostały zidentyfikowane w ramach prac. Dyskusja toczyła się wokół wybranych przykładowych sprzeczności interesów zidentyfikowanych na wcześniejszych etapach prac:
    1. *Komunikacja publiczna i rowerzyści czy ruch samochodowy?*
    2. *Piesi czy samochody w ścisłym centrum miasta?*
    3. *Sztuka awangardowa czy popularna?*
    4. *Nadrabianie wieloletnich zaległości w mieście (np. drogi gruntowe) czy tworzenie miasta metropolitalnego (np. rewitalizacja Młynów Rothera)?*
    5. *Przestrzeń publiczna miejscem pamięci (np. Park im. W. Witosa, Stary Rynek) czy miejscem rekreacji?*
    6. *Sport do oglądania (np. modernizacja stadionu żużlowego Polonii) czy sport do uprawiania (np. ścieżki rowerowe)?*
- Otwarta dyskusja, pytania dotyczące wszystkich zagadnień interesujących mieszkańców.
- Podsumowanie spotkania.

Mieszkańcy Bydgoszczy mieli możliwość przedstawienia bieżących kwestii i problemów. W trakcie dyskusji Prezydent, bądź jego zastępcy, na bieżąco starali się ustosunkowywać do poruszanych zagadnień, natomiast na część szczegółowych pytań (w przypadku, jeżeli podane zostały dane kontaktowe), przygotowano pisemne odpowiedzi. Dyskusja toczyła się wokół bardzo wielu zagadnień, wśród których należy wymienić:

- Dylematy dotyczące wyboru zadań inwestycyjnych w związku z ograniczeniami finansowymi.
- Jakość przestrzeni publicznych.
- Partycypacja społeczna w decyzjach dotyczących funkcjonowania i rozwoju miasta.
- Zadania realizowane przez Miasto na rzecz walki ze smogiem.
- Problemy środowiskowe dotyczące terenów po „Zachemie".
- Funkcjonowanie komunikacji publicznej i ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta.
- Działania miasta i możliwości wsparcia sportu wyczynowego.
- Uwarunkowania zewnętrzne funkcjonowania miasta i możliwości pozyskiwania dodatkowych środków na działania rozwojowe.
- Funkcjonowanie programu Bydgoski Budżet Obywatelski.
- Program rewitalizacji.
- Repertuar placówek kultury.
- Współpraca z bydgoskimi szkołami wyższymi.
- Zasady programu budowy dróg gruntowych.
- Problemy z realizacją inwestycji miejskich.

Spotkania konsultacyjne z mieszkańcami dostarczyły dużo materiału analitycznego do dalszych prac. W dyskusjach podejmowane były zagadnienia strategiczne, ale również poruszano sprawy szczegółowe – interwencyjne, które jednak można zagregować w zagadnienia strategiczne. Dyskusję zdominowały tematy dotyczące codziennych warunków życia mieszkańców, związanych z funkcjonalnością oraz jakością przestrzeni publicznych. Wśród spraw poruszanych na spotkaniach, cztery kwestie można uznać za najważniejsze dla mieszkańców, a mianowicie:

- poprawa warunków zamieszkania,
- budowa społeczeństwa obywatelskiego,
- zagadnienia komunikacyjne,
- problemy środowiskowe.

Szczegółowy raport z przebiegu cyklu spotkań z mieszkańcami stanowi załącznik nr 8.

Badanie ankietowe II

Badanie ankietowe zostało przeprowadzone w czerwcu i lipcu 2018 roku, podczas sześciu spotkań z mieszkańcami w ramach aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy.

Głównym celem badania było poznanie opinii mieszkańców w zakresie priorytetów rozwojowych oraz uzyskanie informacji o preferowanych metodach partycypacji społecznej.

Badanie zrealizowano za pomocą formularza papierowego. Wszyscy uczestnicy spotkań otrzymali, z prośbą o wypełnienie, ankietę z pytaniami dotyczącymi konsultacji społecznych oraz wyboru najważniejszych dla miasta inwestycji.

Łącznie zwrócono 192 formularze. Najwięcej ankiet wypełniono na spotkaniach, które odbyły się w Nowym Fordonie (46 formularzy), na Kapuściskach (39) oraz na Okolu (34).

Najważniejszym punktem formularza była prośba o wskazanie 5 najistotniejszych dla rozwoju Bydgoszczy zadań do realizacji. Do wyboru było 18 przedsięwzięć oraz dwie dodatkowe rubryki na wpisanie własnych propozycji. Najwięcej wskazań uzyskały następujące zadania:

- *Zagospodarowanie i rewitalizacja nabrzeży Brdy, Wisły i Kanału Bydgoskiego*;
- *Inwestycje związane z likwidacją smogu;*
- *Utwardzenie dróg gruntowych*;
- *Budowa osiedlowych parkingów samochodowych*.

Natomiast na pytanie *Jakie formy udziału mieszkańców w procesach decyzyjnych uważa Pan/Pani za najbardziej efektywne?,* najwięcej wskazań uzyskały: spotkania z mieszkańcami (łącznie z bezpośrednimi), Bydgoski Budżet Obywatelski, konsultacje metodą ankietową (łącznie z ankietą internetową na portalu lub Facebooku), gremia doradcze i opiniodawcze.

Szczegółowy raport z badania ankietowego stanowi załącznik nr 9.

Inne formy

Poza wyżej wymienionymi narzędziami włączenia mieszkańców, przedstawicieli lokalnych grup, społeczników, przedstawicieli różnych instytucji działających w mieście w proces aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy, bardzo wiele materiałów do prac nad budową dokumentu dostarczyły bezpośrednie spotkania z różnymi grupami interesariuszy, nie zawsze pod szyldem aktualizacji Strategii. Bardzo cenne są również wnioski płynące z prac nad innymi dokumentami i prowadzonymi w związku z ich przygotowaniem konsultacjami społecznymi, szczególnie Gminnego Programu Rewitalizacji.

Ponadto na dedykowanej procesowi aktualizacji strategii stronie internetowej www.strategia.bydgoszcz.pl uruchomiony został formularz kontaktowy, który umożliwiał stałe przesyłanie uwag i sugestii związanych z szeroko rozumianym rozwojem Bydgoszczy.

ZAŁĄCZNIKI

1. Raport z konferencji „Decydujmy razem. Bydgoszcz 2030 – strategia 2.0” wraz z prezentacjami.
2. Raport z badania opinii mieszkańców Bydgoszczy.
3. Raport z debat z mieszkańcami.
4. Tabela typów wskaźników/mierników w ramach obszarów Smart City – z naniesionymi uwagami Zespołów Roboczych.
5. Analiza SWOT – uwagi i propozycje członków Zespołów Roboczych.
6. Notatki ze spotkań Zespołów Roboczych.
7. Propozycja celów w ramach obszarów Smart City.
8. Raport ze spotkań z mieszkańcami.
9. Raport z badania ankietowego.

Bydgoszcz, 13.10.2017 r.

Raport z konferencji *Decydujmy razem. Bydgoszcz 2030 – strategia 2.0* wraz z odniesieniem do zgłoszonych w tracie dyskusji uwag i wniosków

Termin: 9 października 2017 r.

Miejsce: Miejskie Centrum Kultury, ul. Marcinkowskiego 12-14, 85-056 Bydgoszcz

Cel i tematyka:

Oficjalne rozpoczęcie prac nad aktualizacją Strategii Rozwoju Bydgoszczy a także zaproszenie do udziału w dyskusji nad kierunkami rozwoju Bydgoszczy oraz włączenie mieszkańców i przedstawicieli różnych środowisk w działania związane z budową dokumentu.

Przybliżenie założeń i przebiegu prac nad aktualizacją.

Uczestnicy:

- przedstawiciele władz państwowych – Senator RP Andrzej Kobiak,
- przedstawiciele władz województwa – Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego Piotr Całbecki, Radni Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
- przedstawiciele władz miasta – Prezydent Rafał Bruski, Zastępca Prezydenta Maria Wasiak, Zastępca Prezydenta Iwona Waszkiewicz oraz Radni Rady Miasta Bydgoszczy,
- przedstawiciele różnych środowisk, instytucji i stowarzyszeń.

Łącznie w spotkaniu uczestniczyło blisko 140 osób.

Przekazane materiały:
Uczestnicy spotkania otrzymali formularze ankiet dla mieszkańców oraz informację dotyczącą przebiegu badania ankietowego i planowanych debat.

Przebieg:

1. Przed rozpoczęciem konferencji zaprezentowano film promujący Miasto Bydgoszcz oraz jego walory. Moderatorem konferencji był p. Marcin Ługawiak – przedstawiciel firmy Lider Projekt Sp. z o. o, który przybliżył cel i tematykę spotkania.

2. Konferencję rozpoczął Prezydent Bydgoszczy Rafał Bruski, który przedstawił przesłanki przystąpienia do aktualizacji Strategii Rozwoju Miasta. Wśród nich znalazły się m.in.:
   - zmiany uwarunkowań, w jakich funkcjonują samorządy,
   - plany wdrażane na poziomie krajowym i regionalnym,
   - wyzwania z jakimi musi zmierzyć się Bydgoszcz, do których przede wszystkim należy depopulacja miasta.

Podkreślił również, że podstawowym założeniem przyjętym do aktualizacji strategii jest osiągnięcie efektu partycypacji społecznej.

3. Następnie głos zabrał Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego Piotr Całbecki, który podczas wystąpienia omówił prezentację pt. „Rola samorządu województwa kujawsko-pomorskiego w rozwoju Bydgoszczy", w trakcie której zwrócił uwagę m.in. na:
   - obszary aktywności samorządu województwa w zakresie polityki rozwoju regionalnego,
   - znaczenia silnej metropolii w województwie kujawsko-pomorskim tworzonej przez Bydgoszcz i Toruń oraz roli obszaru metropolitalnego wobec całego województwa,
   - potrzebę rozwoju całego obszaru województwa w tym m.in. powiatów radziejowskiego oraz włocławskiego, których stopa bezrobocia oscyluje na poziomie 20%, podczas gdy w Bydgoszczy osiąga zaledwie 4%.
   - zapisy Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego *do roku 2020 – Plan Modernizacji 2020+* w aspekcie silnej metropolii na terenie województwa kujawsko-pomorskiego;
   - projektu nowego *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego* w aspekcie przyjętego miejskiego obszaru funkcjonalnego Bydgoszczy i Torunia,
   - działania w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
   - efekty wdrażania RPO województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2007-2013 w rozwijaniu potencjału Bydgoszczy,
   - możliwości rozwojowe związane z RPO województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2014-2020, kontraktem terytorialnym oraz krajowymi programami operacyjnymi.

4. Kolejnym prelegentem był dr hab. Paweł Kubicki z Katedry kultury i społeczeństwa Europy Uniwersytetu Jagiellońskiego, którego wystąpienie nosiło tytuł „Po co miastu strategia rozwoju i dlaczego tak ważna jest partycypacja społeczna. Analiza dobrych praktyk", w trakcie którego zwrócił uwagę na:
   - aspekt ogniskowania idei i wyznaczania celów w pracy nad strategią rozwoju miasta,
   - korzyści płynące z partycypacyjnego modelu tworzenia strategii rozwoju miasta: pozytywny wpływ na tożsamość miasta, innowacyjność, przezwyciężanie syndromu NIMBY (Not In My Back Yard) czyli „przerzucanie problemów na podwórko sąsiadów", wzmacnianie demokracji i społeczeństwa obywatelskiego oraz legitymizacji.
   - fakt, iż społeczeństwa obywatelskiego się nie buduje, ono rośnie,
   - dobre praktyki zastosowane w innych miastach Polski z zastrzeżeniem, że nie ma strategii idealnych, które można by stawiać za wzór, gdyż każda strategia rozwoju musi być dostosowana do lokalnego kontekstu i specyfiki:
   - ***Wrocław*** – długoletnie badaniach socjologiczne w ramach Wrocławskiej Diagnozy Społecznej realizowanej przez Uniwersytet Wrocławski na zlecenie Urzędu Miasta Wrocławia, włączenie do prac nad strategią rozwoju miasta ruchów miejskich, oraz

wykorzystanie doświadczeń „*Foresight Społeczny Wrocławia* 2036/2056” (prac nad prognozowaniem przyszłości).

Kraków – wybór operatora moderującego proces powstawania strategii rozwoju miasta – Pracowni Obywatelskiej, która ma duże doświadczenie w działaniach partycypacyjnych i jednocześnie cieszy się zaufaniem różnych podmiotów biorących udział w pracach nad strategią.

5. Następnie głos zabrała dr Wiesława Gierańczyk, p.o. Dyrektora Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy, która przedstawiła prezentację pt. „Sytuacja demograficzno-społeczna Bydgoszczy”. W czasie wystąpienia omówione zostały następujące zagadnienia:
   - Bydgoszcz na tle innych miast wojewódzkich w 2016 r. – porównanie sytuacji miast oraz wskazanie różnic i podobieństw w przebiegu procesów społecznych,
   - sytuacja demograficzna w Bydgoszczy oraz prognozy demograficzne dla miasta wraz z powiązaniem z sytuacją w otoczeniu Bydgoszczy – jednym z istotniejszych problemów miasta jest jego depopulacja oraz proces starzenia się społeczeństwa,
   - szkolnictwo wyższe - według stanu na 30 XI 2016 r. w Bydgoszczy działało 7 szkół wyższych oraz 3 jednostki zamiejscowe, które skupiały łącznie 31,6 tys. studentów – wpływ sytuacji demograficznej na funkcjonowanie bydgoskich uczelni wyższych.

6. Ostatnim wystąpieniem był prezentacja „Podstawowe założenia procesu aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy” omówiona przez Marię Wasiak, Zastępcę Prezydenta Bydgoszczy, obejmująca:
   - cele aktualizacji strategii, do których należą: partycypacja społeczna, przystępność dokumentu i jego znajomość wśród społeczności lokalnej, identyfikowanie się lokalnej społeczności z zapisami dokumentu i jej zaangażowanie w osiąganie przyjętych celów rozwojowych, silne zaakcentowanie rangi i znaczenia kultury dla jakości kapitału społecznego, przygotowanie dokumentu wykorzystywanego w realizacji bieżącej polityki oraz wdrożenie idei Smart City w system zarządzania miastem,
   - informację o planowanych narzędziach partycypacji społecznej, tj. korzystanie z różnorodnych form i kanałów komunikacji z mieszkańcami, ankiety skierowane do mieszkańców, debaty strategiczne z udziałem mieszkańców, zespoły robocze z udziałem różnych środowisk oraz konsultacje zapisów głównych elementów projektu dokumentu,
   - prośbę do uczestników i mieszkańców o włączenie się w rozpowszechnianie informacji o procesie aktualizacji strategii oraz konsultacjach społecznych, a szczególnie o ankietach i debatach strategicznych, a przede wszystkim o udział w poszczególnych etapach prac.

7. Następnie uczestnicy zostali zaproszeni do dyskusji:

   Zapis z dyskusji:

   - Benedykt Partyka - Krajowe Forum Samorządowe:

   Panie Prezydencie, Panie Marszałku, to jest miód na serce moje, jako członka Krajowego Forum Samorządowego, że Wy Panowie ze sobą usiedliście. Może trochę późno, ale to

jest jakaś nadzieja na tę strategię i daje to szansę, że tak powiem, na faktyczne konsultacje społeczne, bo bez społeczeństwa się tego nie da. Ja miałbym do Panów taką prośbę, kiedy podejmujecie – Radni, członkowie Zarządu, na przykładzie Osowej Góry, kiedy planujecie Państwo projekt budowy trasy Kolbego, gdzie robi się tę drogę od podstaw i robi się taką małą prowizorkę. Chciałbym żebyśmy od tego odstępowali, bo szkoda tych pieniędzy. Mamy wcześniej przykład powiedzmy Trasy Akademickiej, gdzie po prostu to też zostało w taki a nie inny sposób. Życzę Państwu, bo mam przykład z innych miast, aby Bydgoszcz, Toruń nic nie dzieliło, a wręcz łączyło, że to, kiedy byliśmy radnymii walczyliśmy o województwo kujawsko-pomorskie, żeby w takim kształcie ono pozostało. Większy może więcej.

- Uczestnik konferencji:

Proszę Państwa, przyglądam się programowi debat – jednego elementu, moim zdaniem zabrakło – jakże istotnego dla nas wszystkich: środowiska. Na następnym slajdzie Pani Wiceprezydent przedstawiła, że będą powołane grupy robocze, wśród nich dotyczące środowiska właśnie, ale debaty o środowisku, o przyrodzie nie ma. Prosiłbym żeby ewentualnie uwzględnić wniosek, aby taką debatę również zorganizować.

- Adam Podhorecki – Prorektor Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego:

Może takich kilka szczegółowych rzeczy. Uważam, że taka Konferencja, partycypacja społeczna, udział społeczeństwa w tworzeniu takiej strategii rozwoju jest bardzo cenne, powinniśmy jak najbardziej to wspierać. Takie szczegółowe moje uwagi: w przypadku Pana Marszałka, jak mówił o ZIT- cie, tam tych zadań jest tak bardzo dużo i one są takie, za dużo tego jest. Bardziej bym je zintegrował, zagregował według jakiegoś przyjętego kryterium, a to jest taka moja osobista uwaga. Natomiast drugie wystąpienie Pana doktora Pawła Kubickiego - Pan też nadużywa słowa innowacja. Właściwie po co używać, że ta strategia musi być innowacyjna, ona po prostu musi być efektywna, służyć człowiekowi i przyszłym pokoleniom czyli realizowana powinna być zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Czy ona jest bardziej innowacyjna czy mniej, właściwie nie powinniśmy tego tak nadużywać. Nadużywamy wszyscy i nie wiadomo co to znaczy. Jeśli chodzi o statystykę, wiadomo, że to jest nauka czysta i tych wskaźników jest bardzo wiele, ale w tym wszystkim chodzi o to, że chcemy wykorzystać te dane w budowaniu takiej strategii, trzeba też umieć te wskaźniki zintegrować i znaleźć korelację między tymi wskaźnikami. Chodzi o to abyśmy umieli to wykorzystywać w budowaniu tego planu, takiej strategii rozwoju. To już jest bardzo trudne, wolałbym aby kolejne wystąpienia bardziej temu były poświęcone. Byłoby to z większym pożytkiem, bo być może nie potrafimy tego potem dalej przełożyć. Dziękuję.

- Jan Dopierała – Przewodniczący RO Okole

Może coś przeoczyłem w tej debacie, ale brakuje mi takiego elementu, takiego obszaru, który nazwijmy najkrócej turystyką. Bardzo ważny obszar turystyki dla naszego miasta, przy tym co było prezentowane, przy tym wyludnieniu. Być może, przez taką dobrą,

zintegrowaną turystykę uda się do tego miasta namówić, żeby tu mieszkali w naszym mieście, w okolicach tego miasta inni obywatele naszego kraju. Dziękuję.

- Hanna Rzadkosz - Florkowska – Stowarzyszenie Miłośników Starego Fordonu:

Mam tylko jedną taką, może bardziej metodologiczną uwagę do tworzenie tej strategii. Wszystkie te debaty odbywają się w centrum miasta. Większość strategii i planów które oglądaliśmy dotyczą centrum miasta, a większość mieszkańców mieszka poza Centrum. Bardzo byłoby, myślę dobrze, gdyby część z tych debat odbywała się na poszczególnych osiedlach, po to, żeby mieszkańcy, którzy tam mieszkają mogli przyjść, bo wyjazd często np. starszych osób do centrum na takie debaty może być skomplikowany, więc fajnie by było, żeby różne perspektywy z tych osiedli byłe zebrane w całości, bo może się okazać, że mogą być różne wizje, nawet znacząco się różniące. Tak, że też apelowałabym o wyjazd w inne części Bydgoszczy i zbieranie głosów także na miejscu.

- Piotr Częstochowski – RO Wzgórze Wolności:

„Przedmówczyni mnie ubiegła. Chciałem o tym samym powiedzieć. Brak jest takich konsultacji, na przykład przy Trasie Uniwersyteckiej czy innych rzeczach, gdzie też można by było ubiec niektóre sytuacje, gdyby mieszkańcy mogli się swobodnie wcześniej wypowiedzieć. Były te konsultacje też w miejscach, w Zarządzie Dróg. Brakowało mi takich konsultacji przeprowadzanych bezpośrednio na osiedlu, łączy się to z dostępnością i informacją. Tutaj następna rzecz, wiążąca się ze współpracą Urzędu Marszałkowskiego z Urzędem Miasta. Tutaj trochę było zawirowań w związku planem rewitalizacji, jeżeli ktoś się interesował, chciał szczegółowych bardziej informacji, odsyłany był albo do Urzędu Miasta albo do Urzędu Marszałkowskiego. Trudno też było zrozumieć, kto jest decydentem, kto ustala zasady, to też nie chciałbym przytyków robić, ale myślę, że to też warto wyjaśnić, bo nasze osiedle dzięki kryteriom, które zostały określone, no, troszeczkę straciło. W trakcie konsultacji, wydawało mi się, że też jeszcze można tego tupu zmiany robić, ale okazało się, że nie koniecznie. Proponowałbym zrobić te konsultacje na osiedlach, aby mieszkańcy mieli dostępność do nich.

- Alicja Wojtyna-Jankowska – Stowarzyszenie Nauczycieli Przedmiotów Przyrodniczych i Technicznych:

Ja chciałabym zwrócić uwagę tutaj na kwestię rozwoju intelektualnego, możliwości udostępnienia wiedzy w przestrzeni publicznej miasta, bo w strategii jest bardzo wiele napisane na ten temat, ale w przestrzeni publicznej miasta pojawiają się wyłącznie obiekty które wspierają rozwój fizyczny i emocjonalny, myślę o placach zabaw, siłowniach, basenach, natomiast brakuje myślenia o rozwoju intelektualnym, bo jesteśmy na etapie rozwoju przemysłu 4.0 i chcemy żeby to było innowacyjne i nowoczesne w XXI wieku, to trzeba dostarczać impulsy intelektualne dzieciom i młodzieży, seniorom i chciałabym zaproponować żeby w myśleniu o strategii miasta ten aspekt był wzięty pod uwagę. Dziękuję.

- Robert Gawłowski – Wyższa Szkoła Bankowa:

Chciałem kontynuować wątek kolegi dr Kubickiego z Uniwersytetu Jagiellońskiego, który wspomniał o Barberze i książce „Gdyby burmistrzowie rządzili światem". Ta książka jest oparta o taką kategorię współzależności. W związku z tym, myślę, że warto byłoby przemyśleć też - budując strategię Bydgoszczy - aby ona nie była, nie powstawała tylko w Bydgoszczy, ale też w konsultacji z gminami sąsiednimi, ponieważ mieszkańcy Bydgoszczy migrują poza Bydgoszcz, przyjeżdżają tu często, więc też tworzą to miasto, tym bardziej, że analizując dokumenty strategiczne wszystkich gmin z obszaru ZIT-u, to może być ciekawa informacja dla Pana Marszałka, w zasadzie tylko w dwóch gminach istnieje pojęcie metropolii, czyli jakby widzenia szerszej perspektywy niż swojej gminy. Jeżeli chcemy rozwijać metropolię to świadomość metropolitalna, która gdzie jak gdzie, ale w dokumencie strategicznym powinna mieć odwzorowanie. Gdybyśmy przejrzeli, jak wspominałem, te wszystkie strategie, tylko w dwóch, domyślacie się Państwo w jakich miastach, znajduje się pojęcie metropolii. W dwóch innych, które znajdują się pomiędzy: Solec Kujawski i Zławieś Wielka, jest odniesienie, w sensie wskazania funkcji tych miast. W jednym jako ośrodek sypialniany, w drugim, w Solcu jako miejsce logistyczne, ale poza tym w ponad kilkunastu, nie ma żadnego pojęcia, nie mówiąc o tym czy te jednostki samorządu terytorialnego mają pomysł jak się znaleźć na tym obszarze i jak odnieść się do Bydgoszczy czy do Torunia czy do całego obszaru. Myślę, że warto byłoby konsultacje rozszerzyć o to, co się dzieje wokół Bydgoszczy.

- Jarosław Kazimierczak – mieszkaniec Bydgoszczy:

Ponieważ tutaj, w tej dyskusji, sporo miejsca zajęły kwestie organizacyjne tych debat, które są planowane, to i ja chciałbym swoje trzy grosze dorzucić. Leżą mi na sercu problemy komunikacyjne tego miasta, to jest jakby krwioobieg, układ nerwowy miasta, więc coś bardzo ważnego. Jednocześnie uważam, że na tym polu mamy bardzo dużo do zrobienia, właśnie również w kwestiach mentalności, zmiany sposobu myślenia i dlatego jestem zaskoczony, że pięć debat zostało zaplanowanych w półtora tysięcznej Hali Artego Arena, natomiast właśnie debata komunikacyjna w dziesięciokrotnie mniejszej Sali Sesyjnej Ratusza. Myślę, że problemy komunikacji mogą przyciągnąć znacznie więcej ludzi i myślę, że też powinna ta debata być zlokalizowana w znacznie większym obiekcie. Dziękuję.

- Krzysztof Jurek – Bydgoski Klaster Informatyczny:

Ja czytałem poprzednią strategię, tam jest bardzo dużo dobrych rzeczy. Warto byłoby się zastanowić, co z nich zostało zrealizowane, jak były one realizowane?. Pan Prezydent prosił o trudne pytania, a sobie pozwolę jeden element z tej strategii wyciągnąć, w którym Miasto zakładało rozwój sieci światłowodowej, rozwój dostępu do Internetu, a jednocześnie Radni uchwalili stawki, które zahamowały ten rozwój, więc warto się zastanowić, czy drobnymi środkami nie moglibyśmy realizować strategii, zamiast ją na nowo tworzyć, co też jest piękne. To pierwsze takie trudne pytanie, a drugie: bardzo się cieszę na wypowiedź Pana Marszałka, który zaproponował, właściwie wyzwanie nam

położył – co bydgoszczanie mogą dać województwu. Myślę, że w strategii też powinno się znaleźć miejsce, w którym miasto chce coś dać województwu. W poprzedniej strategii właściwie województwo było tylko w dwóch miejscach, drobnie zasygnalizowane, kiedy powinno miasto też myśleć o swoim wpływie na pozostałe miejsce województwa.

8. Spotkanie podsumował p. M. Ługawiak zachętą do angażowania się w prace nad aktualizacją strategii, szczególnie udział w badaniu ankietowym i debatach strategicznych oraz do zapisywania się do prac w zespołach roboczych: *Społeczeństwo, Gospodarka*, *Środowisko.*

Ustalenia:
Przyjęto zgłoszenia chętnych osób do prac w Zespołach roboczych:
SPOŁECZEŃSTWO - 10 osób,
GOSPODARKA - 7 osób,
ŚRODOWISKO - 4 osoby.

Odniesienie do zgłoszonych uwag i postulatów:

Partycypacja społeczna w procesie aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy jest zarówno podstawową zasadą przeprowadzenia procesu, jak również jednym z jego celów. W dyskusji nad przyszłością miasta zakładany jest udział nie tylko mieszkańców samego miasta, ale wszystkich osób związanych z Bydgoszczą, a zwłaszcza mieszkańców gmin ościennych. Odbywać się to będzie m.in. poprzez współpracę ze stowarzyszeniem „Metropolia Bydgoszcz". Na obecnym etapie prac liczymy na włączenie się w dyskusję poprzez udział w badaniu ankietowym oraz w debatach strategicznych – otwartych spotkaniach dla wszystkich.

Z uwagi na fakt, iż debaty mają charakter strategiczny i dotyczą przyszłości całego miasta, wizji Bydgoszczy w 2030 roku, a nie problematyki osiedlowej, zostały zorganizowane w centrum miasta w sali konferencyjnej obiektów zarządzanych przez Halę Sportowo-Widowiskową „Łuczniczka" oraz w Ratuszu. Jednak ze względu na zgłoszone na konferencji postulaty organizacji spotkań konsultacyjnych na osiedlach, rozważona zostanie organizacja takich spotkań na etapie prac nad celami i kierunkami działań. Spotkania mogą odbyć się w formie warsztatowej, na przykład pod nazwą „Moje osiedle – moja Bydgoszcz". Na spotkaniu w formie warsztatowej zostaną wyartykułowane główne oczekiwania odnośnie funkcji osiedla, przestrzeni publicznych, mocnych i słabych stron. Należy podkreślić, że w **ankiecie** zawarte jest pytanie dotyczące najważniejszych zadań dla poszczególnych osiedli.

Podczas każdej debaty dyskusja dotyczyć będzie całości zagadnień związanych z przyszłością Bydgoszcz, a tematy przypisane poszczególnym debatom są tematami

wiodącymi, ale nie zamykającymi dyskusji do potrzeb tylko wybranych środowisk. Ponadto takie zagadnienie jak komunikacja czy środowisko dotyczą wszystkich grup społecznych, i będą traktowane w całym procesie aktualizacji Strategii jako tematy horyzontalne.

Załączniki:

- prezentacje: Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego Piotra Całbeckiego, Dyrektor Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy dr Wiesławy Gierańczyk, Zastępcy Prezydenta Bydgoszcz Marii Wasiak,
- abstrakt wystąpienia dr hab. Pawła Kubickiego.

Załącznik nr 1_2

Bydgoszcz, 9 października 2017 r.

KUJAWY POMORZE

Rola samorządu województwa kujawsko-pomorskiego w rozwoju Bydgoszczy

Konferencja „Decydujmy razem. Bydgoszcz 2030 – strategia 2.0

Piotr Całbecki | Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego

POLITYKA ROZWOJU W PRZEPISACH PRAWA

Polityka rozwoju to zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju, spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenia nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej lub lokalnej.

Politykę rozwoju prowadzą: Rada Ministrów, samorząd województwa, związki metropolitalne, samorząd powiatowy i gminny.

Wykonywanie zadań związanych z rozwojem regionalnym na obszarze województwa należy do samorządu województwa.

Politykę rozwoju prowadzi się m.in. na podstawie strategii rozwoju i programów (rozwoju i operacyjnych).

Dziennik Ustaw – 3 – Poz. 1376

USTAWA
z dnia 6 grudnia 2006 r.
o zasadach prowadzenia polityki rozwoju

Rozdział 1
Przepisy ogólne

Dziennik Ustaw – 2 – Poz. 486

USTAWA
z dnia 5 czerwca 1998 r.
o samorządzie województwa

Rozdział 1
Przepisy ogólne

Dziennik Ustaw – 4 –

USTAWA
z dnia 27 marca 2003 r.
o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

Rozdział 1
Przepisy ogólne

SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA
Kreowanie polityki regionalnej w województwie
SAMORZĄD LOKALNY
PODMIOTY SPOŁECZNE
PODMIOTY GOSPODARCZE

OBSZARY AKTYWNOŚCI SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA W ZAKRESIE POLITYKI ROZWOJU REGIONALNEGO

- zbudowanie silnego obszaru metropolitalnego,
- dostosowanie sfery obsługi ludności oraz przestrzeni do prognozowanych zmian demograficznych,
- stworzenie regionalnego systemu transportu publicznego,
- zapewnienie powszechnego dostępu do sieci informacyjnych,
- stworzenie podstaw i wdrożenie polityki miejskiej,
- określenie warunków lokalizacji, rozwoju i funkcjonowania energetyki odnawialnej,
- wykreowanie marki województwa.

Obecna strategia nastawiona jest na modernizację województwa

Budowanie współczesnego modelu rozwoju społeczno-gospodarczego regionu z udziałem władz publicznych oraz przedstawicieli społeczeństwa

STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO DO ROKU 2020 – PLAN MODERNIZACJI 2020+

PRIORYTET: SILNA METROPOLIA

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju

Zrównoważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały endogeniczne poszczególnych terytoriów

Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych w oparciu o specjalizacje gospodarcze i rynkowe

Podniesienie skuteczności i jakości wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie na wszystkich szczeblach zarządzania

Rozwój zrównoważony terytorialnie

Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie

Konieczność dopasowania zakresu interwencji polityki regionalnej do potencjałów i wyzwań rozwojowych różnych typów obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich oraz udoskonalenia i poprawy skuteczności mechanizmów a także instrumentów wykorzystywanych w tej polityce

w rozwoju”

narodowym,

lolnych do
ych
etropoliami.

Silna metropolia w kujawsko-pomorskim jako element krajowej metropolii sieciowej:

- to szansa rozwoju dana z poziomu centralnego (umożliwienie partycypacji w procesach rozwojowych o znaczeniu krajowym),
- to generowanie impulsów rozwojowych i budowanie konkurencyjności regionu.

Rycina – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO DO ROKU 2020 – PLAN MODERNIZACJI 2020+

PRIORYTET: SILNA METROPOLIA

rozwój funkcji metropolitalnych – wzmacnianie potencjału ośrodka metropolitalnego w dziedzinach generujących powiązania międzynarodowe i międzyregionalne (np. w obszarze kultury, nauki, edukacji, wysokospecjalistycznej ochrony zdrowia, turystyki, gospodarki, finansów, komunikacji, informacji, funkcji o decyzyjnych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym),

rozwój funkcji regionalnych – wzmacnianie potencjału ośrodka metropolitalnego w dziedzinach niezbędnych dla prawidłowej (co do zakresu i co do jakości) obsługi mieszkańców regionu (osiągnięcie samowystarczalności województwa w zakresie funkcji regionalnych),

rozwój sieci i powiązań transportowych w relacjach międzyregionalnych i międzynarodowych – zapewnienie swobodnego dostępu w relacjach z innymi metropoliami,

STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO DO ROKU 2020 – PLAN MODERNIZACJI 2020+

PRIORYTET: SILNA METROPOLIA

rozwój transportowej spójności wewnątrzregionalnej (zapewnienie swobodnego dostępu do ośrodka metropolitalnego z terenu całego województwa),

integracja transportowa Bydgoszczy i Torunia (zapewnienie swobodnego dostępu w relacjach pomiędzy obydwoma miastami),

działania na rzecz poprawy potencjału ludnościowego metropolii – przede wszystkim przez przeciwdziałanie emigracji oraz tworzenie zachęt do napływu (z zewnątrz – spoza obszaru metropolitalnego) ludności – zwłaszcza do miast centralnych.

PROJEKT NOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Bydgoszcz wraz z Toruniem i gminami podmiejskimi stanowi miejski obszar funkcjonalny ośrodków wojewódzkich (MOFOW).

Granice MOFOW zostały określone uchwałą nr 30/1135/16 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 27 lipca 2016 r. w sprawie określenia obszarów funkcjonalnych w wojewódzkie kujawsko-pomorskim i ich granic. MOFOW stanowi obszar funkcjonalny o znaczeniu ponadregionalnym, a jego granica jest tożsama z granicą funkcjonowania instrumentu ZIT.

Dla tego obszaru opracowano, zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Plan zagospodarowania przestrzennego MOFOW jako część Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego

PROJEKT NOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Wzmacnianie pozycji Bydgoszczy (MOFOW) jako elementu krajowej metropolii sieciowej – rozwój funkcji metropolitalnych.

Dążenie do rozbudowy powiązań transportowych Bydgoszczy z innymi ośrodkami w regionie, kraju i Europie w każdej z gałęzi transportu: lotniczej, śródlądowej, drogowej i kolejowej, w tym poprzez budowę terminala multimodalnego.

Dążenie do rozbudowy powiązań transportowych Bydgoszczy z Toruniem i pozostałymi ośrodkami w MOFOW poprzez rozwój zintegrowanego transportu publicznego – budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, kontynuacja projektu BiT City, szybkiego połączenia szynowego.

Aktywizacja gospodarcza w terenach związanych z planowanym rozwojem i wykorzystaniem dróg wodnych oraz w terenach przy węzłach drogowych (A1 i drogi ekspresowe).

Kreowanie wysokiej jakości przestrzeni publicznych, kształtowanie terenów przyrodniczych oraz terenów dla rekreacji i wypoczynku.

POLITYKA TERYTORIALNA
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

- Wykorzystanie potencjałów endogenicznych
- Wykreowanie jednej wspólnej polityki dla całego terytorium
- Wprowadzenie kompleksowego systemu integracji i koordynacji polityk publicznych, mających wpływ terytorialny
- Zwiększenie roli procesu koordynacji działań
- Zróżnicowane podejście do różnych typów terytoriów

POLITYKA MIEJSKA
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Polityka ukierunkowana na miasta jako elementy pewnego spójnego systemu (miejskiej sieci osadniczej), w którym istotną rolę powinna odgrywać zarówno silna metropolia jak i pozostałe ośrodki miejskie wraz ze swoimi obszarami funkcjonalnymi

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

Obszar realizacji ZIT dla Bydgoszczy, Torunia i obszaru powiązanego z nimi funkcjonalnie wyznaczony został uchwałą Nr 15/463/14 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z 8.04.2014 r.

Porozumienie w sprawie realizacji ZIT dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego zostało zawarte pomiędzy 25 jednostkami samorządu terytorialnego wchodzącymi w skład Związku ZIT - 8.04.2014 r., następnie Porozumienie aneksowano w dniach: 29.06.2015 r., 31.05.2016 r., 08.12.2016 r. oraz 31.05.2017 r.

BYDGOSZCZ
JAKO INSTYTUCJA POŚREDNICZĄCA

29 czerwca 2015 r. zostało zawarte porozumienie dotyczące powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej przez Instytucję Zarządzającą

(porozumienie nr RR-VII-T.041.13.2015 w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne RPO WK-P na lata 2014-2020 z późn. zm.)

W RAMACH ZIT
PRZEWIDZIANO 15 OBSZARÓW TEMATYCZNYCH

- Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej,
- Transport publiczny, ścieżki rowerowe, infrastruktura park and ride,
- Rozwój infrastruktury wodno-ściekowej,
- Ochrona i rozwój zasobów kultury,
- Ochrona przyrody,
- Inwestycje w infrastrukturę przedszkolną,
- Inwestycje w infrastrukturę kształcenia zawodowego,
- Działania dotyczące zwiększenia liczby miejsc żłobkowych,
- Aktywne włączenie społeczne,
- Działania dotyczące zwiększenia liczby miejsc przedszkolnych,
- Kształcenie ogólne,
- Kształcenie zawodowe.

PROJEKTY REALIZOWANE PRZEZ BYDGOSZCZ W TRYBIE POZAKONKURSOWYM W RAMACH ZIT

Przebudowa torowiska tramwajowego w ul. Wojska Polskiego na odcinku od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej wraz z zakupem taboru

Budowa bus pasa w ul. Kolbego na odcinku od ul. Grunwaldzkiej do ul. Kormoranów wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Budowa bus pasa w ul. Wały Jagiellońskie na odcinku od ul. Nowy Rynek do ul. Zbożowy Rynek

Budowa bus pasa w ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Rekreacyjnej do pętli autobusowej „Myślęcinek”

ROZWÓJ LOKALNY KIEROWANY PRZEZ SPOŁECZNOŚĆ

Wzmacnianie i pobudzanie potencjału lokalnej społeczności Miasta Bydgoszczy dla pełniejszego zaspokojenia potrzeb a także aspiracji mieszkańców, z zastosowaniem zasad i założeń Rozwoju Lokalnego Kierowanego przez Społeczność

Podniesienie aktywności mieszkańców z wykorzystaniem form aktywnej integracji o charakterze środowiskowym, w tym aktywizacja społeczno-zatrudnieniowa oraz podniesienie poziomu aktywności społecznej i obywatelskiej, społeczności Miasta Bydgoszczy objętej Lokalną Strategią Rozwoju.

EFEKTY WDRAŻANIA RPO WK-P NA LATA 2007-2013 W ROZWIJANIU POTENCJAŁU BYDGOSZCZY

fot. Piotr Ulanowski

JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO Z UWZGLĘDNIENIEM PROJEKTÓW OGÓLNOWOJEWÓDZKICH

1 056,9 mln zł + 3 108,0 mln zł = 4 164,9 mln zł

RPO

Projekty ogólnowojewódzkie, w tym Samorządu Województwa:
- **drogi i inne projekty ogólnowojewódzkie: 608,5 mln zł;**
- **Instrumenty Inżynierii Finansowej: 194,5 mln zł;**
- **Obsługa Programu: 118,8 mln zł;**
- **Promocja Województwa: 98,8 mln zł;**
- **Badania i Rozwój: 36,3 mln zł**

REALIZACJA RPO WK-P NA LATA 2007-2013 NA TERENIE MIASTA BYDGOSZCZY

370 ZREALIZOWANYCH PROJEKTÓW

1 371,6 mln zł WARTOŚĆ PROJEKTÓW

945,2 mln zł WARTOŚĆ WNIOSKÓW O DOFINANSOWANIE POPRAWNYCH FORMALNIE

641,1 mln zł WARTOŚĆ DOFINANSOWANIA UE

REALIZACJA RPO WK-P NA LATA 2007-2013 NA TERENIE MIASTA BYDGOSZCZY – WARTOŚĆ DOFINANSOWANIA UE powyżej 5 000 000 PLN

Lp.	Tytuł projektu	Wartość projektu	Wartość dofinansowania UE	Beneficjent
1	Budowa ulicy Ogińskiego w Bydgoszczy na odcinku od ul. Powstańców Wielkopolskich do ul. Wojska Polskiego wraz z obiektami inżynierskimi i dojazdami.	218 412 122,6	**92 791 700,0**	Miasto Bydgoszcz
2	Realizacja II etapu Regionalnego Centrum Innowacyjności	57 036 264,0	**39 842 216,4**	Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy
3	Budowa linii tramwajowej z centrum miasta do dworca kolejowego Bydgoszcz Główna z rozbudową ulic: Marszałka Focha, Dworcowa, Naruszewicza i Zygmunta Augusta w Bydgoszczy.	81 991 231,5	**34 196 202,3**	Miasto Bydgoszcz
4	Biblioteka Główna Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego	45 368 544,5	**31 694 334,2**	Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy
5	Centrum Edukacji Kultury Fizycznej i Sportu Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego	29 999 393,2	**20 950 022,5**	Uniwersytet Kazimierza Wielkiego
6	Budowa Bydgoskiego Centrum Targowo-Wystawienniczego w Bydgoszczy	50 846 880,9	**17 103 827,6**	Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny Sp. z o.o.
7	Wyspa młyńska III etap - Budowa infrastruktury rekreacyjnej Wyspy Młyńskiej i jej najbliższego otoczenia	26 491 342,5	**16 031 974,0**	Miasto Bydgoszcz
8	Rozbudowa infrastruktury technicznej Bydgoskiego Parku Przemysłowego	44 305 677,1	**13 297 738,7**	Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
9	Zwiększenie efektywności transferu środków UE do lokalnego sektora MŚP, poprzez dofinansowanie Bydgoskiego Funduszu Poręczeń Kredytowych Sp.z o.o.	13 157 343,4	**13 157 343,4**	Bydgoski Fundusz Poręczeń Kredytowych Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
10	Bydgoski Węzeł Wodny - rewitalizacja bulwarów i nabrzeży, polegająca na przebudowie i budowie umocnień nabrzeży, przebudowie oświetlenia, przebudowie ścieżek rowerowych i pieszych, budowie obiektów małej architektury, przebudowie układu komunikacyjnego i budowie przystanków tramwaju wodnego - I etap	21 760 968,6	**11 752 612,8**	Miasto Bydgoszcz
11	Modernizacja i doposażenie uniwersyteckich oddziałów szpitalnych o kluczowym znaczeniu dla zapewnienia bezpieczeństwa zdrowotnego mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego.	14 061 059,1	**11 627 292,3**	Szpital Uniwersytecki Nr 2 im. dr. Jana Biziela w Bydgoszczy
12	Budowa hotelu "SEPIA" w centrum Bydgoszczy przez firmę CUBE Sp. z o.o.	29 397 000,0	**10 156 970,0**	CUBE Sp. z o.o.
13	Dokapitalizowanie funduszu mikropozyczkowego pod nazwą Subregionalny Fundusz Pożyczkowy "Kujawiak-Inwestycje" działającego na terenie województwa kujawsko-pomorskie	10 000 000,0	**10 000 000,0**	Polska Fundacja Przedsiębiorczości
14	Przebudowa ul. Marszałka Focha na odcinku od skrzyżowania z ul. Gdańską do mostów na rzece Brdzie.	18 477 075,8	**9 964 265,4**	Miasto Bydgoszcz

REALIZACJA RPO WK-P NA LATA 2007-2013 NA TERENIE MIASTA BYDGOSZCZY – WARTOŚĆ DOFINANSOWANIA UE powyżej 5 000 000 PLN

Lp.	Tytuł projektu	Wartość projektu	Wartość dofinansowania UE	Beneficjent
15	Zintegrowany projekt inwestycyjny rozwoju funkcji Portu Lotniczego w Bydgoszczy w ramach węzła komunikacyjnego aglomeracji bydgosko-toruńskiej -Etap V-3-Remont dróg kołowania i płaszczyzn postojowych Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A	18 208 452,1	**9 544 100,3**	Port Lotniczy Bydgoszcz Spółka Akcyjna
16	WYBUDOWANIE OBIEKTU BIUROWEGO POD ROBOCZĄ NAZWĄ INKUBATOR PRZEDSIĘBIORCZOŚCI	27 660 557,1	**8 546 529,5**	Bydgoski Park Przemysłowo - Technologiczny Sp. z o.o.
17	Budowa Domu Jubileuszowego w sercu Województwa Kujawsko-Pomorskiego	15 522 288,6	**8 424 386,0**	Fundacja "Wiatrak"
18	Program pilotażowy w województwie kujawsko-pomorskim „Voucher badawczy"	7 833 797,3	**7 833 797,3**	"Pracodawcy Pomorza i Kujaw" Związek Pracodawców
19	SYSTEM EWIDENCJI I ZARZĄDZANIA DROGAMI WOJEWÓDZKIMI WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO	10 100 066,7	**7 575 050,0**	WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO- POMORSKIE
20	Budowa ul. Nowokieleckiej w Bydgoszczy	9 258 573,2	**7 512 410,3**	Miasto Bydgoszcz
21	Centrum Edukacji Kultury Fizycznej i Sportu - II etap	11 184 890,6	**7 266 488,4**	Uniwersytet Kazimierza Wielkiego
22	Ścieżka edukacji ekologicznej na bazie zabytkowych obiektów Hali Pomp i Wieży Ciśnień	15 192 648,5	**6 516 950,3**	Miejskie Wodociągi i Kanalizacja w Bydgoszczy - Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
23	Budowa narzędzi e-Administracji w oparciu o zintegrowany system zarządzania sprawami dla rządowej administracji zespolonej województwa kujawsko-pomorskiego	8 433 927,2	**6 061 596,8**	Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki w Bydgoszczy
24	Miejskie Centrum Kultury -przebudowa budynku przy ul. Marcinkowskiego w Bydgoszczy z przeznaczeniem na nową siedzibę Miejskiego Ośrodka Kultury	12 949 925,6	**5 842 928,6**	Miasto Bydgoszcz
25	Rewitalizacja zdegradowanych terenów sportowych na terenie Wyspy Młyńskiej polegająca na budowie: przystani jachtowej z bazą noclegową, niezbędnej infrastruktury oraz zjazdów z ul. Tamka	19 432 384,0	**5 686 000,0**	Miasto Bydgoszcz
26	Modernizacja obiektu Akademii Muzycznej w Bydgoszczy dla celów dydaktycznych wraz z pierwszym wyposażeniem	7 463 849,9	**5 107 309,0**	Akademia Muzyczna im. Feliksa Nowowiejskiego w Bydgoszczy
27	Skansen architektury przemysłowej wraz z podziemną trasą turystyczną oraz Muzeum Zakładów Zbrojeniowych DAG – Fabrik w Bydgoszczy	8 838 181,9	**5 040 394,7**	Miasto Bydgoszcz

+ 343 projekty o wartości poniżej 5 mln zł (przedsiębiorcy, uczelnie, stowarzyszenia)

INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA

Linia tramwajowa do dworca głównego PKP w Bydgoszczy

Otwarty w listopadzie 2012 roku 1,75-kilometrowy odcinek z ulicą Focha przez 70-metrowy wiszący most przez Brdę i dochodzi do ulicy Rycerskiej. Oprócz budowy torowiska projekt dotyczył też przebudowy ulic i chodników, budowy ścieżek rowerowych I instalacji nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej. Wartość inwestycji to prawie 82 miliony złotych, wsparcie z RPO WK-P to 34,4 mln zł.

Trasa Uniwersytecka w Bydgoszczy

Przedsięwzięcie było jednym z projektów kluczowych RPO WKP 2007-2013, dofinansowanie wyniosło 92,7 mln zł. Całkowita wartość projektu to 218,4 mln zł

INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA

Port Lotniczy w Bydgoszczy

Wartość dofinansowania z RPO WK-P to 73,5 mln zł.
Łączna wartość projektów to 137,5 mln zł.

INFRASTRUKTURA BIZNESU

Regionalne Inkubatory Przedsiębiorczości

Kujawsko-Pomorski Fundusz Pożyczkowy zaadoptował na ten cel zabytkowe gmachy w Bydgoszczy oraz w Toruniu i Włocławku. Na realizację projektu otrzymał 7,9 miliona złotych wsparcia z RPO WK-P, przy wartości projektu wynoszącej 26,9 mln zł. Dotacje trafią na budowę w sumie 6 tego typu instytucji. Kolejny inkubator w Bydgoszczy wybudował Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny.

INFRASTRUKTURA BIZNESU

Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny

Dofinansowanie ze środków RPO WK-P w ramach 2 projektów:

- **„Budowa drogi gminnej łączącej Bydgoski Park Przemysłowy z drogą krajową nr 10”, który znacząco polepszył skomunikowanie Parku z siecią dróg krajowych,**
- **„Rozbudowa infrastruktury technicznej Bydgoskiego Parku Przemysłowego”**

POTENCJAŁ INNOWACYJNY BYDGOSZCZY

Ilość złożonych wniosków w zakresie Funduszu Badań i Wdrożeń, który został zrealizowany w perspektywie 2007-2013:

63% umów zostało podpisanych
z przedsiębiorstwami
z Bydgoszczy i okolic

INFRASTRUKTURA EDUKACYJNA

Tablice interaktywne

W ramach drugiej edycji przygotowanego wspólnie przez samorząd województwa i samorządy lokalne projektu do 539 placówek trafiło w sumie 2127 takich Urządzeń, w tym do 52 szkół w Bydgoszczy.

W pierwszej edycji do klas pierwszych, drugich i trzecich szkół podstawowych w regionie trafiło w sumie 2346 zestawów tablic multimedialnych. W tym 253 tablice trafiły do Urzędu Miasta Bydgoszczy i jedna do K-PCEN w Bydgoszczy.

W sumie, do szkół w regionie trafiły 4473 takie urządzenia.
Był to największy tego typu projekt w Polsce.

INFRASTRUKTURA NAUKOWA

Biblioteka Główna UKW w Bydgoszczy

Na budowę nowej biblioteki uczelnia otrzymała wsparcie z RPO WK-P w wysokości 31,8 mln zł. Całkowita wartość projektu to 45,5 mln zł.

Centrum Edukacji Kultury Fizycznej i Sportu Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

Na budowę centrum przeznaczono 21 milionów złotych w ramach RPO WK-P. Na realizację II etapu inwestycji bydgoski uniwersytet otrzymał dodatkowo ponad 8 milionów złotych z RPO WK-P.

INFRASTRUKTURA KULTURY

40 lat bydgoskiej Akademii Muzycznej

W ramach RPO WK-P przekazane zostało 6,2 miliona złotych na budowę sal dydaktycznych i wyposażenie budynku akademii przy ulicy Gdańskiej. Gmach został przekazany uczelni w 2007. Projekt „Modernizacja obiektu Akademii Muzycznej w Bydgoszczy wraz z pierwszym wyposażeniem" został dofinansowany kwotą 5,2 miliona złotych. Kolejny milion złotych z RPO trafił na remont elewacji i sali koncertowej, dzięki czemu budynek odzyskał swój XIX-wieczny charakter.

MODERNIZACJA NABRZEŻY

Bydgoski Węzeł Wodny

Modernizacja bulwarów i nabrzeży, polegająca na przebudowie i budowie umocnień nabrzeży, przebudowie oświetlenia, przebudowie ścieżek rowerowych i pieszych, budowie obiektów małej architektury, przebudowie układu komunikacyjnego i budowie przystanków tramwaju wodnego. Dofinansowanie z RPO WK-P to 11,5 mln zł. Całkowita wartość inwestycji to 21,8 mln zł.

WSPARCIE PROMOCYJNE ORAZ FINANSOWE FLAGOWYCH WYDARZEŃ KULTURALNYCH REGIONU

fot. Tymon Markowski

fot. Andrzej Goiński

FLAGOWE PRZEDSIĘWZIĘCIA ARTYSTYCZNE I KULTURALNE ORGANIZOWANE PRZEZ JEDNOSTKI SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA W BYDGOSZCZY

Bydgoski Festiwal Operowy (Opera Nova w Bydgoszczy)
(Bydgoskie Festiwale Operowe finansowane są m.in. ze środków Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Miasta Bydgoszczy, Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego)

BYDGOSKI FESTIWAL OPEROWY ®

Bydgoski Festiwal Muzyczny (Filharmonia Pomorska w Bydgoszczy)
(Festiwal finansowany ze środków: Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego i Miasta Bydgoszczy)

NIEKTÓRE INNE DOFINANSOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIA ARTYSTYCZNE I KULTURALNE (ŚRODKI Z BUDŻETU WOJ.)

Festiwal PRAPREMIER

organizator: Teatr Polski w Bydgoszczy

(co roku około od 40 tys. do 60 tys. zł)

Międzynarodowy Konkurs Pianistyczny im. I. J. Paderewskiego

organizator: Towarzystwo Muzyczne im. I. J. Paderewskiego w Bydgoszczy

(organizowany co trzy lata od 100 tys. do 350 tys.)

Paderewski Piano Academy

organizator: Towarzystwo Muzyczne im. I. J. Paderewskiego w Bydgoszczy

(co roku około 50 tys. zł)

NIEKTÓRE INNE DOFINANSOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIA ARTYSTYCZNE I KULTURALNE (ŚRODKI Z BUDŻETU WOJ.)

Bydgoskie Impresje Muzyczne – Międzynarodowe Spotkania Muzykującej Młodzieży
organizator: Stowarzyszenie Przyjaciół Pałacu Młodzieży w Bydgoszczy PAŁAC
(co roku od 10 tys. do 20 tys. zł)

Bydgoszcz Jazz Festival – Międzynarodowy Festiwal Jazzowy
organizator: Stowarzyszenie Artystyczne Eljazz
(co roku od 25 tys. do 50 tys. zł)

Międzynarodowy Konkurs Młodych Pianistów "Arthur Rubinstein in memoriam"
organizator: Towarzystwo Mozartowskie
(przedsięwzięcie realizowane w trybie trzyletnim 10 tys. do 20 tys. zł)

DOFINANSOWANIE FESTIWALU CAMERIMAGE

PRZEDSIĘWZIĘCIA ARTYSTYCZNE I KULTURALNE, KTÓRYCH WSPÓŁORGANIZATOREM JEST SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA I NA KTÓRE UDZIELIŁ WSPARCIA FINANSOWEGO (ŚRODKI Z BUDŻETU WOJ.)

- Bydgoski Festiwal Nauki
- Koncert „We mnie jest miejsce spotkania” poświęcony Janowi Pawłowi II
- Koncerty z balkonu Święcickiego,
- Drums Fusion Festiwal
- Koncert „Serca bicie”
- Ster na Bydgoszcz
- Koncert pamięci Jerzego Pietrkiewicza
- Święto Starego Fordonu
- Finał WOŚP w Bydgoszczy
- Obchody Święta Województwa: defilada orkiestr dętych i Rebel Babel
- Wydawnictwa i albumy: „Bydgoszcz o świcie” „Zygmunt Moczyński” komiks o M. Rajewskim,
- Konferencje naukowe uczelni UKW, UTP

ŚWIĘTO WOJEWÓDZTWA

W następnym roku inauguracja obchodów Święta Województwa odbędzie się w Bydgoszczy.

ODBUDOWA BYDGOSKIEJ FONTANNY „POTOP” AUTORSTWA FERDINANDA LEPCKE’GO

Znaczącymi środkami z budżetu Województwa Kujawsko-Pomorskiego wsparto odbudowę Bydgoskiej Fontanny „POTOP” autorstwa Ferdinanda Lepcke’go
rok 2008 - 100 000,00 zł,
rok 2010 - 250 000,00 zł,
rok 2012 - 400 000,00 zł,
rok 2013 - 400 000,00 zł,
rok 2014 - 100 000,00 zł.

fot. Tymon Markowski

fot. Marek Dembski

Ww. środki finansowe z budżetu Województwa były dodatkowymi środkami, które wsparły projekt unijny pn. Rewitalizacja Placu Wolności i Parku Kazimierza Wielkiego polegająca na odbudowie misy fontanny, ścieżek spacerowych, odtworzeniu mozaik, wykonaniu małej architektury, oświetlenia z iluminacji: wartość projektu – 3 545 332,73 zł wartość dofinansowania - 2 304 466,26 zł.

RPO WK-P NA LATA 2014-2020, KONTRAKT TERYTORIALNY, krajowe programy

fot. Tymon Markowski

KONTRAKT TERYTORIALNY DLA WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

podpisany 13 listopada 2014 r. z późn. zm.

Przedmiotem Kontraktu jest określenie celów i przedsięwzięć priorytetowych o istotnym znaczeniu dla rozwoju kraju oraz Województwa Kujawsko-Pomorskiego, co do których strony deklarują współpracę w ramach właściwych programów operacyjnych na lata 2014-2020, służących realizacji Umowy Partnerstwa w zakresie polityki spójności oraz innych instrumentów, z których mogą być finansowane przedsięwzięcia priorytetowe przyczyniające się do osiągniecia celów Kontraktu.

Wynegocjowaliśmy wspólnie
m.in. następujące przedsięwzięcia przewidziane do realizacji……

KONTRAKT TERYTORIALNY
DLA WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

S-5 Wrocław – Bydgoszcz, odcinki: Białe-Błota-Gniezno, Poznań-Kaczkowo, Korzeńsko-Wrocław – *odcinki na terenie województwa kujawsko-pomorskiego*

S-5 Nowe Marzy – Bydgoszcz

KONTRAKT TERYTORIALNY
DLA WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Budowa siedziby Akademii Muzycznej w Bydgoszczy

Wsparcie obszaru kultury w województwie kujawsko-pomorskim poprzez realizację projektów infrastrukturalnych kluczowych dla rozwoju regionu i państwa, służących rozwojowi kultury i dziedzictwa kulturowego

Projekt składowy ww. przedsięwzięcia:

Park kultury – Rewitalizacja Młynów Rothera na Wyspie Młyńskiej w Bydgoszczy, etap I (pozytywna ocena i uzyskanie dofinansowania w ramach POIŚ)

KONTRAKT TERYTORIALNY
DLA WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Przedsięwzięcia w KT z udziałem bydgoskich uczelni w zakresie B+R, kwalifikujące się do wsparcia w ramach RPO:

- Bezpieczeństwo łańcucha żywnościowego i żywność spersonalizowana
- Monumentum Sonus Visio. Akademickie Centra Przemysłów Kreatywnych Kultury, Sztuki i Ochrony Zabytków
- Laboratoria nauk technicznych i ścisłych dedykowane rozwojowi potencjału badawczego w zakresie innowacyjnych rozwiązań i technologii o kluczowym znaczeniu dla gospodarki województwa kujawsko-pomorskiego
- Medycyna a zdrowie człowieka. Kujawsko-pomorski interdyscyplinarny program diagnozy spersonalizowanej i opieki zdrowotnej
- Innowacje społeczne

FILHARMONIA POMORSKA IM. IGNACEGO JANA PADEREWSKIEGO W BYDGOSZCZY

- **Projekt „Zakup sprzętu i wyposażenia dla Filharmonii Pomorskiej im. Ignacego Jana Paderewskiego w Bydgoszczy" w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – działanie 8.1 Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury** (konkurs ogłoszony przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego jako instytucję pośredniczącą) – zapewnienie wkładu własnego dla projektu przez województwo (4,7 mln zł)

  całkowita wartość projektu: 15,3 mln zł
  dofinansowanie: 10,6 mln zł

- **Zadanie „Zakup instrumentów muzycznych dla Filharmonii Pomorskiej w Bydgoszczy" w ramach Programu Ministra Kultury I Dziedzictwa Narodowego 2017 „Infrastruktura kultury"** – zapewnienie wkładu własnego przez województwo (130 000 zł)

  koszt zadania: 295 000 zł
  dotacja MKiDN – 165 000 zł

Projekty
Zarządu Województwa oraz jego jednostek organizacyjnych realizowane samodzielnie lub z partnerami RPO WK-P na lata 2014-2020

- Invest in BiT CITY 2
- Kultura w zasięgu 2.0
- Bydgoski Klaster Przemysłowy
- Infostrada Kujaw i Pomorza 2.0
- Wojewódzki Szpital Dziecięcy
- E- zdrowie
- Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Bydgoszczy
- Centrum Onkologii im. prof. F. Łukaszczyka w Bydgoszczy
- Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr 1 im. L. Braille'a w Bydgoszczy
- Szpital Obserwacyjno-Zakaźny im. Tadeusza Browicza w Bydgoszczy
- Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr 2
- Centrum Pulmonologii w Bydgoszczy

Dziękuję za uwagę

WWW.KUJAWSKO-POMORSKIE.PL

Załącznik nr 1_3

URZĄD STATYSTYCZNY W BYDGOSZCZY

Sytuacja demograficzno-społeczna Bydgoszczy

dr Wiesława Gierańczyk
Urząd Statystyczny w Bydgoszczy

Plan wystąpienia:

1. Bydgoszcz na tle innych miast wojewódzkich w 2016 r.
2. Sytuacja demograficzna w Bydgoszczy
3. Prognoza demograficzna
4. Sytuacja społeczna Bydgoszczy

Bydgoszcz na tle innych miast wojewódzkich w 2016 r.

Bydgoszcz na tle innych miast wojewódzkich w 2016 r.

Bydgoszcz na tle innych miast wojewódzkich w 2016 r.

Bydgoszcz na tle innych miast wojewódzkich w 2016 r.

Bydgoszcz na tle innych miast wojewódzkich w 2016 r.

Bydgoszcz na tle innych miast wojewódzkich w 2016 r.

Stopa bezrobocia w %
Stan w dniu 31 XI

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto
w sektorze przedsiębiorstw w tys. zł

Sytuacja demograficzna w Bydgoszczy

Dynamika liczby ludności
(2007=100)
102
101
100
99
98
97
96
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
Polska
Kujawsko-Pomorskie
Bydgoszcz

Dynamika liczby ludności w miastach
(2007=100)
102
101
100
99
98
97
96
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
Polska - miasto
Kujawsko-Pomorskie
Kujawsko-Pomorskie - miasto
Bydgoszcz

Sytuacja demograficzna w Bydgoszczy

Struktura przyrostu rzeczywistego w Bydgoszczy

* dla 2015 roku przy opracowaniu salda migracji uwzględniono dane z zakresu migracji zagranicznych (imigrację i emigrację) dotyczącą 2014 roku.

Sytuacja demograficzna w Bydgoszczy
12
10
8
6
4
2
0
-2
na 1000 ludności
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
urodzenia żywe na 1000 ludności
zgony na 1000 ludności
przyrost naturalny na 1000 ludności

Napływ i odpływ migracyjny ogółem dla Bydgoszczy w latach 2007-2016

Saldo migracji na 1000 osób w Bydgoszczy

* dla 2015 roku przy opracowaniu napływu i odpływu migracyjnego uwzględniono dane z zakresu migracji zagranicznych (imigrację i emigrację) dotyczącą 2014 roku.

Struktura napływu do poszczególnych gmin (napływ do województwa=100%) w 2016 r.

Struktura odpływu do poszczególnych gmin (odpływ z województwa=100%) w 2016 r.

Współczynnik salda migracji wewnątrzwojewódzkich w 2016 r.

Struktura migrantów wewnętrznych w Bydgoszczy i Toruniu według zasięgu migracji

Migracje wewnętrzne w Bydgoszczy w skali kraju w 2016 r.

12,4%

7,9%

Migracje wewnętrzne w Toruniu w skali kraju

13,9%

8,3%

Migracje wewnętrzne Bydgoszczy i Torunia według kierunku

Napływ do Bydgoszczy

Odpływ z Bydgoszczy

Napływ do Torunia

Odpływ z Torunia

Napływ do Bydgoszczy i Torunia z poszczególnych jednostek (województwo=100%)

Odpływ z Bydgoszczy i Torunia do jednostek w województwa kujawsko-pomorskiego

(województwo=100%)

Współczynnik salda migracji wewnątrzwojewódzkich w Bydgoszczy i Toruniu w 2016 r.

Ludność Bydgoszczy według wieku i płci

Stan w dniu 31 XII

Współczynnik obciążenia demograficznego

Współczynnik starości demograficznej
Stan w dniu 31 XII
30
25
20
15
10
5
0
%
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
POLSKA
KUJAWSKO-POMORSKIE
Bydgoszcz

Prognoza demograficzna

Dynamika zmian liczby ludności województwa kujawsko-pomorskiego w 2030 r. względem 2016 r.

Dynamika liczby ludności w wieku 60+ w 2030 r.

(2016=100)

Liczba osób w wieku 60 lat i więcej w ludności ogółem

Dynamika zmian liczby ludności według ekonomicznych grup wieku w 2030 r.

(2016=100)

Przedprodukcyjny

Dynamika zmian w 2030 r.
(2016=100)

- 170,01 - 200,00
- 155,01 - 170,00
- 140,01 - 155,00
- 125,01 - 140,00
- 100,01 - 125,00
- 84,99 - 100,00
- 70,00 - 85,00

Produkcyjny

Poprodukcyjny

Sytuacja społeczna Bydgoszczy

Stopa bezrobocia rejestrowanego w %
Stan w dniu 31 XII
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
%
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
Polska
Kujawsko-Pomorskie
Bydgoszcz

Liczba studentów w województwie kujawsko-pomorskim
Stan w dniu 30 XI
tys.
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
2007/2008
2008/2009
2009/2010
2010/2011
2011/2012
2012/2013
2013/2014
2014/2015
2015/2016
2016/2017
Bydgoszcz
Toruń
pozostałe

Struktura studentów i studentów cudzoziemców

Stan w dniu 30 XI

Studenci[1]

2016/2017

Studenci cudzoziemcy

2016/2017

2007/2008

2007/2008

Bydgoszcz Toruń pozostałe

[1] Łącznie z cudzoziemcami.

Liczba studentów według szkoły wyższej w Bydgoszczy

Stan w dniu 30 XI

Struktura studentów według szkoły wyższej w Bydgoszczy

Stan w dniu 30 XI

Struktura studentów i studentów cudzoziemców według szkoły wyższej w Bydgoszczy w roku akademickim 2016/2017

Stan w dniu 30 XI

Studenci[1]

Studenci cudzoziemcy

- Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy
- Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu - Collegium Medicum im. Ludwika Rydygiera w Bydgoszczy
- Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy
- Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy
- pozostałe

[1] Łącznie z cudzoziemcami.

Udział studentów cudzoziemców w ogólnej liczbie studentów
Stan w dniu 30 XI
6
5
4
3
2
1
0
%
2007/2008
2008/2009
2009/2010
2010/2011
2011/2012
2012/2013
2013/2014
2014/2015
2015/2016
2016/2017
Polska
Kujawsko-Pomorskie
Bydgoszcz

dr Wiesława Gierańczyk
Urząd Statystyczny w Bydgoszczy

ul. ks. Stanisława Konarskiego 1-3
85-066 Bydgoszcz
tel. 52 36 69 390
e-mail: W.Gieranczyk@stat.gov.pl

Załącznik nr 1_4

DECYDUJMY RAZEM. BYDGOSZCZ 2030 – strategia 2.0

Podstawowe założenia procesu aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy

Bydgoszcz, 9 października 2017 roku

Włączenie idei Smart City w Strategię

SMART CITY – Ewolucja wg Boyda Cohena

1.0 inspirowane dostępnymi technologiami

2.0 decydująca rola administracji publicznej

3.0 oparte o twórcze zaangażowanie mieszkańców

europeansmartcities 4.0 (2015)

(Technische Universität Wien)

Gospodarka „Smart”

Innowacyjność, przedsiębiorczość, marka miasta, wydajność, rynek pracy, integracja międzynarodowa

Mobilność „Smart”

Transport lokalny, dostępność (krajowa, międzynarodowa), infrastruktura ICT, zrównoważenie systemu transportowego

„Smart” Środowisko

Jakość powietrza, świadomość ekologiczna, zrównoważone gospodarowanie zasobami

Ludzie „Smart”

Edukacja, ciągłe uczenie się, różnorodność kulturowa, otwartość

Życie/Mieszkanie „Smart”

Kultura i wypoczynek, zdrowie, bezpieczeństwo, jakość mieszkań, obiekty edukacyjne, atrakcyjność turystyczna, spójność społeczna

Zarządzanie „Smart”

Aktywność społeczna w zakresie spraw publicznych, usługi publiczne i społeczne, wydajna i transparentna administracja

PN-ISO 37120:2015-03

Zrównoważony rozwój społeczny - Wskaźniki usług miejskich i jakości życia (100 wskaźników)

BYDGOSZCZ 2030 STRATEGIA 2.0

europeansmartcities 4.0 (2015)

BYDGOSZCZ
2030 STRATEGIA 2.0

City profiles: BYDGOSZCZ (PL), HELSINKI / HELSINGFORS (FI), STOCKHOLM (SE)

BYDGOSZCZ
2030 STRATEGIA 2.0

City profiles: BYDGOSZCZ (PL), BARI (IT), THESSALONIKI (EL)

creative commons

BYDGOSZCZ 2030 STRATEGIA 2.0

CELE PROCESU AKTUALIZACJI
– co chcemy osiągnąć?

- partycypacja społeczna w procesie aktualizacji Strategii,
- przystępność dokumentu i jego znajomość w społeczności lokalnej,
- identyfikowanie się lokalnej społeczności z zapisami dokumentu i jej zaangażowanie w osiąganie przyjętych celów rozwojowych,
- silne zaakcentowanie rangi i znaczenia kultury dla jakości kapitału społecznego,
- przygotowanie dokumentu wykorzystywanego w realizacji bieżącej polityki,
- wdrożenie idei Smart City w system zarządzania miastem.

BYDGOSZCZ
2030 STRATEGIA 2.0

Planowane narzędzia partycypacji społecznej w pierwszym etapie prac:

- *korzystanie z różnorodnych form i kanałów komunikacji z mieszkańcami,*
- *ankiety skierowane do mieszkańców,*
- *debaty strategiczne z udziałem mieszkańców,*
- *zespoły robocze z udziałem różnych środowisk,*
- *konsultacje zapisów głównych elementów projektu dokumentu.*

BYDGOSZCZ 2030 STRATEGIA 2.0

A N K I E T A 5-26 października 2017 roku

- ***Wyniki ankiet powinny pozwolić odpowiedzieć na pytania:***
  - ***jakiego miasta oczekują mieszkańcy?***
  - ***jakie, w opinii mieszkańców, są możliwości rozwojowe, a jakie problemy i wyzwania?***
  - ***jakie są potrzeby mieszkańców w zakresie poprawy jakości życia?***

Pytania otwarte

- ***Formularze ankiet dostępne będą:***
  - ***w formie elektronicznej na stronie internetowej www.strategia.bydgoszcz.pl do pobrania, wydruku, do wypełnienia online,***
  - ***w formie papierowej – rozdawane na spotkaniach, konferencji, debatach itp.***

- ***Zwrot ankiet:***
  - ***urny zlokalizowane w obiektach Urzędu Miasta Bydgoszczy: ul. Jezuicka 1, ul. Grudziądzka 9-15, ul. Wojska Polskiego 65, CH „Zielone Arkady" ul. Wojska Polskiego 1, biura meldunkowe: ul. Przyrzecze 1, ul. E. Gierczak 6, ul. Boya Żeleńskiego 18,***
  - ***adres pocztowy: Wydział Zintegrowanego Rozwoju, ul. Jezuicka 6a, 85-102 Bydgoszcz,***
  - ***adres elektroniczny: strategia@um.bydgoszcz.pl***
  - ***wypełnienie online: www.strategia.bydgoszcz.pl***

BYDGOSZCZ 2030 STRATEGIA 2.0

Debaty strategiczne

6 otwartych dla wszystkich mieszkańców miasta spotkań na temat ich wyobrażeń Bydgoszczy w 2030 roku, w różnych dniach, tak aby mieszkańcy mogli wybrać dogodny dla siebie termin:

Lp.	Temat wiodący	Termin	Współorganizator	Lokalizacja
1.	Młodzież	23.10.2017 Godz. 17.00	Młodzieżowa Rada Miasta Bydgoszczy	Artego Arena, ul. Toruńska 59
2.	Seniorzy	26.10.2017 Godz. 17.00	Bydgoska Rada Seniorów	Artego Arena, ul. Toruńska 59
3.	Twórczość	30.10.2017 Godz. 17.00	Miejskie Centrum Kultury	Artego Arena, ul. Toruńska 59
4.	Gospodarka i szkolnictwo wyższe	06.11.2017 Godz. 17.00	Polskie Towarzystwo Ekonomiczne „Pracodawcy Pomorza i Kujaw” Związek Pracodawców	Artego Arena, ul. Toruńska 59
5.	Aktywność społeczna	07.11.2017 Godz. 17.00	Rada Działalności Pożytku Publicznego Miasta Bydgoszczy	Artego Arena, ul. Toruńska 59
6.	Przyjazna przestrzeń i komunikacja	09.11.2017 Godz. 17.00	Kujawsko-Pomorska Okręgowa Izba Architektów RP	Ratusz, Sala sesyjna ul. Jezuicka 1

Transmisja online: www.strategia.bydgoszcz.pl

BYDGOSZCZ 2030 STRATEGIA 2.0

Zespoły robocze

- **powołanie 3 zespołów w modułach strategicznych: SPOŁECZEŃSTWO, GOSPODARKA, ŚRODOWISKO,**
- **w każdym z zespołów planowany jest udział przedstawicieli:**
  - **wydziałów Urzędu Miasta i miejskich jednostek organizacyjnych (5-10 osób),**
  - **Rady Miasta Bydgoszczy (2– 4 osoby),**
  - **Rad Osiedli (2 osoby),**
  - **środowisk lokalnych i interesariuszy (5-10 osób),**
- **prace prowadzone będą przez ekspertów zewnętrznych w systemie warsztatowym,**
- **1 lub 2 spotkania każdego zespołu w pierwszym etapie prac, kontynuacja spotkań na dalszych etapach prac,**
- **podstawą prac będą wnioski i uwagi płynące z ankiet i debat strategicznych,**
- **zadaniem zespołów będzie wypracowanie propozycji zapisu docelowego stanu miasta w danych obszarach.**

Zapraszany do wpisywania się na listy deklaracji pracy w zespołach roboczych.

BYDGOSZCZ 2030 STRATEGIA 2.0

Konsultacje zapisów głównych elementów oraz projektu dokumentu

- ***Po zakończeniu poszczególnych etapów prac planowane jest przeprowadzenie konsultacji zapisów głównych elementów Strategii.***

- ***Wypracowany projekt dokumentu zaktualizowanej Strategii przekazany zostanie do konsultacji społecznych przed skierowaniem go pod obrady Rady Miasta Bydgoszczy.***

- ***Z poszczególnych etapów prac oraz konsultacji społecznych opracowane zostaną i opublikowane raporty.***

Prośba

- ***o włączenie się w rozpowszechnianie informacji o procesie aktualizacji Strategii oraz konsultacjach społecznych, a szczególnie o ankietach i debatach strategicznych,***
- ***o wypełnienie ankiet,***
- ***o udział w debatach strategicznych,***
- ***o udział w pracach zespołów roboczych,***
- ***o udział w konsultacjach społecznych zapisów dokumentu.***

BYDGOSZCZ
2030 STRATEGIA 2.0

Kontakt:

Wydział Zintegrowanego Rozwoju

ul. Jezuicka 6a, 85-102 Bydgoszcz

tel.: 52/58 58 912, 52/58 58 141

Informacje:

www.strategia.bydgoszcz.pl

Uwagi, komentarze, sugestie:

strategia@um.bydgoszcz.pl

BYDGOSZCZ 2030 STRATEGIA 2.0

Zapraszam do włączenia się w proces aktualizacji Strategii.

Maria Wasiak

Zastępca Prezydenta Bydgoszczy

BYDGOSZCZ

Dr hab. Paweł Kubicki

Instytut Europeistyki

Uniwersytet Jagielloński

Po co miastu strategia rozwoju i dlaczego tak ważna jest partycypacja społeczna. Analiza dobrych praktyk. (wersja *draft*)

Po co miastu strategia? Najprostszą odpowiedzią na to pytanie jest to, że potrafi zogniskować idee i wyznaczyć cele. Ta odpowiedź jest dość oczywista i dobrze opisana. Rzadziej mówi się jednak o tym: jakie długofalowe korzyści może przynieść praca nad strategię rozwoju miasta, kiedy do jej współtworzenia włącza się mieszkańców. W moim wystąpieniu akcent kłaść będę właśnie na społeczne skutki partycypacyjnych praktyk przy tworzeniu strategii rozwoju miasta.

Jakie korzyści wypływają z partycypacyjnego modelu tworzenia strategii rozwoju miasta? Jest ich wiele, a ograniczone ramy czasowe wystąpienie nie pozwalają na ich szczegółową analizę. Dalej więc skupię się jedynie kilku najważniejszych aspektach.

1. Innowacyjność. To słowo klucz w odniesieniu do współczesnych polityk miejskich. Rzadko jednak zastanawiamy się, skąd bierze się innowacyjność. A bierze się z tego, że potrafimy łamać zastane schematy myślenia. Aby tego dokonać konieczne jest włączanie do dyskusji osób reprezentujących różne sposoby mylenia: młodzież i seniorów, bogatych i biednych itp. Już Arystoteles pisał, że; „miasto składa się z ludzi różnego rodzaju; ludzie podobni nie mogą stworzyć miasta.” Sami eksperci, nawet najwybitniejsi, nie stworzą innowacyjnej strategii rozwoju miasta – wąskie grupy zawsze zamknięte są w wąskich „bańkach” eksperckich, które nie pozwalają wychodzić się poza utarte schematy myślenia.
2. Przezwyciężanie syndromu NIMBY (Not In My Back Yard) „przerzucanie problemów na podwórko sąsiadów.” Strategie partycypacyjne pozwalają na tworzenie poczucia, że miasto do dobro wspólne a nie suma prywatnych własności. Egoizmy są

wpisane w miasto, dlatego tak ważne są fora, gdzie można je wynegocjować, wydyskutować. Współtworzenie strategii rozwoju jest w tym przypadku znakomitą okazją dla takich działań.

3. Wzmacnianie demokracji i społeczeństwa obywatelskiego. Znane powiedzenie mówi, że społeczeństwa obywatelskiego i demokracji się nie buduje ponieważ ono rośnie na tzw. poziomie *grassroots* - oddolnie w społecznościach lokalnych, gdzie możliwa jest demokracja bezpośrednia oparta na partycypacji, gdzie obywatele mają poczucie, że współtworzą i współdecydują o swojej małej ojczyźnie.
4. Legitymizacja. Strategia rozwoju, aby była efektywna musi być akceptowana przez mieszkańców. Tylko poczucie tego, że mają na nią realny wpływ może taką akceptację zapewnić. Pozwala to na przełamywanie technokratycznego modelu zarządzania, który prowadzi do kryzysu demokracji i wzrostu populizmu.

Dobre praktyki:

Nie ma strategii idealnych, które można by stawiać za wzór. Ponadto, każda strategia rozwoju musi być dostosowana do lokalnego kontekstu, specyfiki miasta, nie można więc stawiać strategii jednego miast innemu za wzór. Z dwóch dobrze mi znanych przykładów (Kraków i Wrocław) prac na strategiami rozwoju wskażę ich najmocniejsze atuty, które warto podpatrywać.

W przypadku Wrocławia są to:

1. Mocne oparcie na długoletnich badaniach socjologicznych w ramach Wrocławskiej Diagnozy Społecznej realizowanych przez Uniwersytet Wrocławski na zlecenie UMW.
2. Włączenie do prac nad strategią rozwoju miasta ruchów miejskich, co z jednej strony znacznie wpłynęło na innowacyjne podejście, z drugie strony natomiast przyczynia się do uwiarygodnienie powstającej strategii w oczach mieszkańców.
3. Wykorzystanie doświadczeń „Foresight Społeczny Wrocławia 2036/2056” - prac nad prognozowaniem przyszłości. Jeśli jakieś miasto chcę być naprawdę kreatywne i innowacyjne, musi „wyprzedzać” w myśleniu inne, a nie naśladować to co inni już wprowadzili.

W przypadku Krakowa:

1. Wybór operatora moderującego proces powstawania strategii rozwoju miasta - Pracowni Obywatelskiej - która ma duże doświadczenie w działaniach partycypacyjnych i jednocześnie cieszy się zaufaniem różnych podmiotów biorących udział w pracach nad strategią.

Podsumowanie

Strategia i partycypacja to tylko narzędzia. Źle użyte przyniosą więcej szkody niż pożytku, dlatego tak ważną kwestią jest dobrze przygotowanie całego procesu i umiejętne wypośrodkowanie pomiędzy wiedzą ekspercką i potrzebami mieszkańców oraz umiejętna moderacja całego procesu.

Raport z badania opinii mieszkańców Bydgoszczy

Aktualizacja Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku

Grudzień 2017

Spis treści

I. Metodyka badania 3

II. Wyniki badania 4

1. Struktura respondentów 4
2. Wyniki badania ankietowego 10
3. Podsumowanie i wnioski z badania 58
4. Główne kwestie/problemy 60
5. Portrety mieszkańców 74
6. Wnioski ogólne 96

III. Załącznik 97

I. Metodyka badania

W ramach procesu aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy do roku 2030 roku przeprowadzone zostało badanie ankietowe, którego głównym celem było zapewnienie partycypacji bydgoskiej społeczności w opracowaniu dokumentów strategicznych miasta na kolejne lata.

Celem operacyjnym przyświecającym organizacji badania było zebranie opinii respondentów na temat pożądanego kształtu miasta w wybranych obszarach życia w Bydgoszczy, dalszego rozwoju Bydgoszczy oraz sprecyzowanie mocnych i słabych stron miasta dostrzeganych przez osoby biorące udział w badaniu.

Badanie przeprowadzono w dniach 5 października - 9 listopada 2017 r. Ankiety skierowane były przede wszystkim do mieszkańców, ale udział w badaniu mogła wziąć każda zainteresowana osoba. Z uwagi na przyjęty sposób dystrybucji ankiet (zapewniający niskie koszty zbierania informacji) badanie przeprowadzono na próbie nielosowej i z tego względu jego wyniki nie odzwierciedlają poglądów całej populacji mieszkańców Bydgoszczy. Niemniej jednak na jego podstawie można zaobserwować główne kierunki i tendencje.

Łącznie zebrano 1263 ankiety wypełnione przez respondentów.

Obraną metodą badawczą było badanie ankietowe przeprowadzone z wykorzystaniem formularza ankiety w postaci elektronicznej oraz papierowej. Formularz ankiety zawierał ogółem 13 pytań oraz metryczkę. Spośród zadanych pytań 12 miało charakter otwarty zaś 1 było pytaniem zamkniętym. Część pytań dotyczyła warunków, jakie musi spełniać Bydgoszcz, aby stać się idealnym miejscem do życia w aspekcie:

- odpoczynku i rekreacji,
- preferowanych środków transportu,
- kultury i rozrywki,
- bezpieczeństwa,
- lokalnej społeczności.

Pozostałe pytania dotyczyły także walorów i słabości miasta oraz priorytetów na najbliższe 5 lat. Spośród zestawu pytań, 2 były ukierunkowane na opinie osób młodych tj. poniżej 20 roku życia oraz starszych tj. powyżej 65 roku życia i dotyczyły one warunków, jakie musi spełniać miasto by być idealnym dla danej grupy wieku.

Formularze ankiety udostępniono w formie:

- formularza elektronicznego (wspomaganego aplikacją) zamieszczonego na stronie internetowej www.strategia.bydgoszcz.pl dedykowanej procesowi aktualizacji strategii,
- elektronicznej z opcją do pobrania i zwrotu na uruchomiony adres e-mail, pocztą tradycyjną bądź poprzez wrzucenie do urn zlokalizowanych w 6 obiektach Urzędu Miasta Bydgoszczy,
- papierowej dystrybuowanej podczas konferencji otwierającej proces aktualizacji strategii, w trakcie 6 debat tematycznych z mieszkańcami oraz w miarę możliwości w trakcie różnych spotkań bezpośrednich.

II. Wyniki badania

1. Struktura respondentów

Poniżej opisana została struktura osób biorących udział w badaniu (*N*), której dokonano w oparciu o poszczególne pytania zawarte w metryczce (M1-M6).

M1. Miejsce zamieszkania badanych.

Wykres 1. Miejsce zamieszkania badanych.

N=1263

Na pierwsze pytanie zawarte w metryczce ankiety odpowiedziało 1263 badanych, czyli wszyscy, którzy wzięli udział w badaniu. Na pytanie dotyczące miejsca zamieszkania odpowiedzi twierdzącej udzieliło 1108 osób, czyli 88% badanych. Tylko 12% respondentów, czyli 155 osób odpowiedziało, że nie mieszka w Bydgoszczy.

M2. Miejsce zamieszkania badanych – osiedle Bydgoszczy.

Wykres 2. Miejsce zamieszkania badanych - osiedla.

N=1108

Spośród badanych, którzy wskazali, że mieszkają w Bydgoszczy (1108 osób) najwięcej osób mieszka na osiedlu Nowy Fordon – 156 osób, tj. 14%. Kolejne osiedla z największą liczbą respondentów to: Wyżyny – 92 osoby, Bocianowo – Śródmieście – Stare Miasto – 89 osób, Bartodzieje – 85 osób oraz Szwederowo – 78 osób. Na w/w wymienionych pięciu osiedlach mieszka łącznie 45% badanych. Najmniej osób zaznaczyło osiedla: Łęgnowo Wieś oraz Smukała – Opławiec – Janowo – po 3 osoby, Flisy i Piaski – po 5 osób, natomiast Brdyujście, Bydgoszcz Wschód – Sierniecze k, Łęgnowo i Tereny Nadwiślańskie – po 6 osób. Z osiedla Zimne Wody – Czersko Polskie – nie było żadnego badanego. Łącznie na dziewięciu najmniej reprezentowanych osiedlach mieszka 3,6% respondentów. Pozostałe 15 osiedli zaznaczyła średnia liczba respondentów, od 15 do 63 osób.

M3. Płeć badanych.

Wykres 3. Płeć badanych.

N=1263

W badaniu wzięło udział:

- 570 kobiet, co stanowiło 45% wszystkich badanych,
- 693 mężczyzn, co stanowiło 55% wszystkich badanych.

M4. Wiek badanych.

Wykres 4. Wiek badanych.

N=1263

Najliczniejszą grupą badanych byli respondenci w wieku 20-34 lata - łącznie taki wiek zadeklarowało 492 badanych, tj. 39%. Drugą pod względem liczebności była grupa badanych w wieku 35-44 lata. Grupę tę reprezentowało 283 badanych, tj. 22%. Mniejszą liczebnością charakteryzowały się grupy wiekowe:

- 45-54 lata – 156 badanych, tj. 12%,
- poniżej 20 lat – 139 badanych, tj. 11%,
- 55-64 lata – 112 badanych, tj. 9%,
- powyżej 65 lat – 81 badanych, tj. 6%.

M5. Wykształcenie badanych.

Wykres 5. Wykształcenie badanych.

N=1263

W badaniu wzięło łącznie udział 835 osób z wykształceniem wyższym, co stanowi 66% badanych. Drugą pod względem liczebności była grupa ankietowanych z wykształceniem średnim – 295 osób, tj. 23%. Kolejną grupę stanowili respondenci z wykształceniem podstawowym - 101 badanych, tj. 8% ogółu próby badawczej. Najmniejszą grupę stanowiły osoby z wykształceniem zawodowym – 32 osoby, tj. 3%.

M6. Związki z Bydgoszczą.

Wykres 6. Związki z Bydgoszczą.

W pytaniu 6 metryczki ankiety zapytano osoby, które nie mieszkają w Bydgoszczy o to, co je łączy z miastem. Badani mieli wskazać dowolną liczbę odpowiedzi z przygotowanej kafeterii lub napisać odpowiedź w formie otwartej. Najwięcej osób zaznaczyło kategorię „robię tu zakupy" – 125 wskazań. Kolejną najczęściej wybierają kategorią jest „korzystam z usług kultury" – 106 wskazań. Najmniej osób wybrało opcję „nauka" – 58 wskazań, i „inne" – 37 wskazań.

Osoby, które wybrały opcję „inne" i odpowiedziały w formie otwartej, najczęściej wskazywały, że tym co je łączy z Bydgoszczą są spotkania z przyjaciółmi i znajomymi, że urodziły się i mieszkały wcześniej w Bydgoszczy, oraz, że przyjeżdżają ze względu na wizyty w urzędach, infrastrukturę sportową i placówki medyczne. Poniżej znajdują się wybrane wypowiedzi ilustrujące więzi osób spoza miasta:

- „jest to miasto bardzo blisko mnie i lubię tam spędzać czas,
- miejsce urodzenia i miłość do miasta,
- znajomi, większość czasu przebywam w Bydgoszczy,
- szkoła dzieci, zajęcia dodatkowe dzieci, bieganie,
- spotykam się z przyjaciółmi,
- urodziłam się w Bydgoszczy i mieszkałam wiele lat, codziennie jestem w mieście,
- większość życia mieszkałam w Bydgoszczy,
- znajomi, życie towarzyskie (oferta gastronomiczna), sport,
- znajomi, imprezy,
- jestem byłą mieszkanką Bydgoszczy,
- korzystam z usług, oferty sportowej,
- korzystam z miejsc do wypoczynku, rekreacji i sportowych,
- tu się urodziłem i wychowałem,
- wypoczynek, rekreacja i rozrywka, przyjaciele".

2. Wyniki badania ankietowego

Pytanie 1: Wypoczynek i rekreacja. Jakie warunki musi spełniać Bydgoszcz, aby być idealnym dla Ciebie miejscem wypoczynku/rekreacji? Wymień maksymalnie 5 takich warunków.

Tabela 1. Wskazania badanych z podziałem na kategorie wiekowe oraz z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Warunki do wypoczynku i rekreacji.	<20	20-34	35-44	45-54	55-64	>65	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Zagospodarowana zieleń, parki, tereny rekreacyjne, w tym na osiedlach	59	379	209	106	77	66	896	80	976
Infrastruktura ścieżek rowerowych, BRA	14	173	112	70	40	24	433	45	478
Wysokiej jakości przestrzeń publiczna	49	170	87	61	31	26	424	39	463
Dostępność, w tym komunikacyjna, terenów rekreacji	14	131	69	42	44	25	325	73	398
Tereny nadbrzeżne Brdy, Wisły i Kanału Bydgoskiego	9	140	83	55	33	33	353	43	396
Obiekty sportu i rekreacji (budowa, modernizacja), w tym na osiedlach	13	105	89	41	35	24	307	24	331
Aquapark	18	93	59	23	11	3	207	27	234
Ład i porządek (brak nieczystości na ulicach/chodnikach/skwerach)	17	72	42	26	11	16	184	20	204
W obiektach kultury i edukacji	11	56	47	15	18	17	164	17	181
Bezpieczeństwo wypoczynku i rekreacji	16	72	38	12	11	7	156	16	172
Gastronomia, kluby, puby i centra handlowe	9	62	21	16	9	8	125	17	142
Powietrze wolne od zanieczyszczeń	5	36	31	24	19	7	122	15	137
Imprezy, koncerty itp.	17	47	22	8	11	3	108	26	134
Strefa wolna od zgiełku (hałas)	16	33	22	20	4	8	103	25	128
Baseny odkryte	3	37	21	17	13	19	110	10	120
Wspieranie rozwoju rekreacji i sportu, w tym wyczynowego	6	28	20	9	12	2	77	5	82
Miejsca noclegowe	1	2	2	2	–	–	7	2	9

„–" we wszystkich zestawieniach tabelarycznych oznacza brak wskazań

Wykres 7. Główne warunki do wypoczynku i rekreacji z podziałem na kategorie wiekowe badanych.

Wykresy prezentujące dane z podziałem na kategorie wiekowe badanych odnoszą się wyłącznie do mieszkańców Bydgoszczy.
W Raporcie, ze względu na elektroniczną technikę przetwarzania danych, w niektórych przypadkach z tytułu zaokrągleń sumy poszczególnych składników mogą się różnić od wielkości „ogółem". Liczby względne (odsetki) obliczono na podstawie danych bezwzględnych.

Najczęściej wskazywaną przez respondentów kategorią jest „zagospodarowana zieleń, parki, tereny rekreacyjne, w tym na osiedlach" – łącznie 976 wskazań. Kolejne najczęściej wskazywane kategorie obejmują ścieżki rowerowe, wysokiej jakości przestrzeń publiczną, dostępność terenów rekreacji, tereny nadbrzeżne oraz obiekty sportu i rekreacji. Łącznie sześć wymienionych na wykresie 7 kategorii wskazanych zostało 3042 razy, a więc stanowią one 75% wszystkich wskazań respondentów w pytaniu 1.

Wykres 7 obrazuje także liczby odpowiedzi osób z poszczególnych kategorii wiekowych, w najczęściej wskazywanych kategoriach warunków do wypoczynku i rekreacji. Porównanie częstotliwości wyboru poszczególnych kategorii pokazuje, że osoby poniżej 35 roku życia stosunkowo częściej wskazywały takie warunki jak: „wysokiej jakości przestrzeń publiczna" oraz „zagospodarowana zieleń, parki…". Natomiast osoby w wieku od 35 roku życia stosunkowo częściej wskazywały „obiekty sportu i rekreacji…" oraz „tereny nadbrzeżne Brdy…". Przy czym w/w kategorie warunków do wypoczynki i rekreacji były wskazywane z częstotliwością, którą pokazuje wykres 8.

Wykres 8. Warunki do wypoczynku i rekreacji z podziałem na mieszkańców Bydgoszczy i osoby spoza miasta.

Porównanie odpowiedzi mieszkańców Bydgoszczy oraz osób spoza Bydgoszczy pokazuje, że obie grupy najczęściej wskazywały te same sześć kategorii, jednak kolejność ich jest inna. Osoby mieszkające poza miastem znacznie częściej wskazywały na dostępność, w tym komunikacyjną terenów rekreacji – jest to druga najczęściej wskazywana przez nich kategoria, tuż po „zagospodarowanej zieleni".

Wśród rzadziej wskazywanych warunków do wypoczynku i rekreacji znalazły się takie kategorie jak strefa wolna od hałasu, imprezy i koncerty, baseny odkryte, powietrze wolne od zanieczyszczeń oraz gastronomia, kluby, puby i centra handlowe – po około 115 wskazań. Ze średnią częstotliwością wskazywano Aquapark oraz ład i porządek – po około 200 wskazań (na wykresie pominięto dwie najrzadziej wskazywane kategorie, które otrzymały poniżej 100 wskazań).

Pytanie 2a: Przemieszczanie się na dalsze odległości po Bydgoszczy. Najbardziej chciał(a)bym się poruszać … (wpisz środek transportu).

Tabela 2. Wskazania badanych z podziałem na kategorie wiekowe oraz z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Jakim środkiem transportu chciał(a)bym się poruszać po mieście?	<20	20-34	35-44	45-54	55-64	>65	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
komunikacja publiczna (tramwaj/autobus)	54	167	111	65	50	46	493	63	556
rower	24	117	73	38	27	16	295	37	332
samochód	11	102	48	23	29	11	224	30	254
pieszo/rolki	5	13	9	9	8	3	47	6	53
metro	8	14	9	7	4	–	42	10	52
szybka kolej miejska	4	15	13	5	2	4	43	8	51
pojazd elektryczny	–	4	6	4	3	4	21	6	27
samolot	–	2	–	1	–	–	3	1	4
motocykl/skuter	–	1	1	–	–	–	2	1	3
transport wodny	–	2	1	–	–	–	3	–	3
kapsuły pneumatyczne	–	–	–	–	1	–	1	–	1

Wykres 9. Preferowane środki transportu w mieście. Wskazania poszczególnych grup wiekowych respondentów.

Najczęściej wskazywanym przez respondentów środkiem transportu jest „komunikacja publiczna (tramwaj/autobus)" – łącznie 556 wskazań, tj. 42% wszystkich wskazań w pytaniu 2a. Kolejne najczęściej wskazywane kategorie to rower – 332 wskazania (25%) oraz samochód – 254 wskazania (19%). Łącznie 3 najczęściej wybierane środki transportu wskazane zostały 1142 razy, a więc stanowią one 85% wszystkich wskazań respondentów w pytaniu 2a. Kolejne trzy środki transportu uzyskały po około 50 wskazań i są to: pieszo/rolki, metro oraz szybka kolej miejska.

Wykres 10. Preferowane środki transportu w mieście. Procent wskazań poszczególnych grup wiekowych respondentów.

Wykres 10 przedstawia porównanie liczby wskazań trzech najczęściej wybieranych środków transportu dla poszczególnych grup wiekowych respondentów (kategorią „inne" oznaczono pozostałe, rzadziej wymieniane środki transportu – patrz tabela 2). Stosunkowo najczęściej komunikację publiczną wybierają osoby po 65 roku życia (55% wskazań dla tej grupy to wskazania na komunikację publiczną) oraz osoby poniżej 20 roku życia – 51%. Najmłodsi oraz najstarsi najrzadziej wybierali samochód, natomiast rower był wybierany z podobną częstotliwością przez wszystkie sześć grup wiekowych (średnio około 25% wskazań w każdej z grup). Stosunkowo najrzadziej komunikację publiczną wybierają osoby w wieku 20-34, bo 62% wskazań tej grupy obejmuje rower, samochód oraz inne, natomiast tylko 38% to wskazania na komunikację publiczną.

Z porównania liczby wskazań Bydgoszczan i mieszkańców spoza granic miasta można zauważyć, że obie grupy najczęściej wskazują te same trzy środki transportu: komunikację publiczną, rower i samochód oraz, że także osoby spoza miasta najczęściej wskazywali komunikację publiczną, a dopiero na drugim miejscu rower, a na trzecim samochód. Porównanie to obrazuje wykres 11.

Wykres 11. Preferowane środki transportu w mieście. Wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Pytanie 2b: Przemieszczanie się na dalsze odległości po Bydgoszczy. Będę zadowolona/y z przemieszczania się po Bydgoszczy wybranym wyżej środkiem transportu pod warunkiem, że … (dokończ zdanie).

W pytaniu 2b respondentów poproszono o wskazanie warunków, które muszą być spełnione, aby przemieszczanie się wybranym w pytaniu 2a środkiem transportu było satysfakcjonujące. Najwięcej respondentów wskazało opcję „większe udogodnienia dla ruchu rowerowego (rozbudowana sieć) i rolkowego, BRA" – łącznie 317 wskazań, co stanowi 25% wszystkich wskazań w pytaniu 2b. Kolejną najczęściej wybieraną kategorią są „lepiej rozplanowane trasy komunikacji publicznej w tym: nowe linie oraz węzły przesiadkowe" – 210 wskazań, tj. 16% wszystkich wskazań. Średnio często wskazywane kategorie to większa przepustowość ulic, wymiana taboru oraz punktualność autobusów i tramwajów. Rzadziej wskazywano wyremontowane i oświetlone drogi i ulice oraz przyjazne ceny biletów. Wskazane na wykresie 12 siedem kategorii obejmuje 90% wszystkich wskazań w pytaniu 2b.

Tabela 3. Wskazania badanych z podziałem na kategorie wiekowe oraz z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Będę zadowolona/y pod warunkiem…	<20	20-34	35-44	45-54	55-64	>65	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Większe udogodnienia dla ruchu rowerowego (rozbudowana sieć) i rolkowego, BRA	21	123	71	29	24	14	282	35	317
Lepiej rozplanowane trasy komunikacji publicznej w tym: nowe linie oraz węzły przesiadkowe	16	65	53	25	23	10	192	18	210
Większa przepustowość ulic (brak korków), bezpieczeństwo ruchu drogowego	11	67	39	12	15	3	147	25	172
Wymiana taboru tramwajowego i autobusowego (często awaryjnego)	23	38	26	19	17	22	145	15	160
Niezawodność, punktualność, częstotliwość i informacja dot. ruchu tramwajowego i autobusowego (np. mapki)	12	55	24	15	10	14	130	15	145
Wyremontowane i oświetlone ulice i drogi (parkingi, obwodnica)	4	40	14	11	12	8	89	13	102
Ceny biletów (te same lub niższe), bilety czasowe, bezpłatne przejazdy dla dzieci, biletomaty w pojazdach	5	15	12	7	7	4	50	14	64
Metro, np. łączące Fordon z Osową Górą	4	10	7	4	2		27	2	29
Przejścia dla pieszych (oświetlone) i chodniki (wyremontowane)	–	8	9	7	1	2	27	–	27
Szybka kolej miejska	–	7	6	4	1	–	18	4	22
system Park & Ride	–	7	–	5	2	–	14	3	17
Punkty szybkiego ładowania aut elektrycznych	–	6	3	3	1	–	13	1	14
Mniej zatłoczone pojazdy komunikacji miejskiej	1	2	1	2	2	1	9	3	12
Motocykl/skuter	–	–	1	–	–	–	1	–	1

Wykres 12. Warunki satysfakcjonującego przemieszczania się po mieście. Wskazania poszczególnych grup wiekowych.

Wykres 12 obrazuje stosunek wskazań wybranych kategorii przez poszczególne grupy wiekowe. Grupa respondentów poniżej 35 lat stosunkowo najczęściej wskazywała większą przepustowość dróg, punktualność komunikacji publicznej oraz udogodnienia dla ruchu rowerowego. Natomiast respondenci w wieku od 35 lat stosunkowo częściej wskazywali przyjazne ceny biletów, wymianę taboru oraz lepiej rozplanowane trasy komunikacji publicznej.

Wykres 13. Warunki satysfakcjonującego poruszania się po Bydgoszczy. Wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Wykres 13 pokazuje różnice pomiędzy częstością wskazań poszczególnych warunków satysfakcjonującego transportu po mieście pomiędzy Bydgoszczanami i osobami niemieszkającymi w Bydgoszczy. Osoby spoza miasta częściej wskazywali większą przepustowość ulic – jest to druga najczęściej wskazywana kategoria w tej grupie, tuż po „udogodnieniach dla ruchu rowerowego". Na trzecim miejscu znalazła się kategoria „lepiej rozplanowane trasy komunikacji publicznej…".

Pytanie 3: Idealne miasto dla ludzi młodych. Jeśli masz poniżej 20 lat, wymień jakie warunki musi spełniać Bydgoszcz w przyszłości, aby być idealnym miastem dla młodych ludzi. Wymień maksymalnie 5 takich warunków.

Tabela 4. Wskazania badanych poniżej 20 roku życia z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Warunki dla ludzi młodych	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Wysoka jakość przestrzeni miejskiej, w tym miejsca rekreacji i wypoczynku (np. LPKiW, śródmieście)	44	13	57
Bogatsza oferta kulturalna i lokalowa dla młodzieży (kluby i centra handlowe)	27	17	44
Miejsca pracy z dobrą płacą, rozwój zawodowy, przedsiębiorcy	28	5	33
Sprawna sieć komunikacji miejskiej, również w weekendy, nowy tabor	24	6	30
Organizacja imprez i wydarzeń dla młodych osób	22	8	30
Wyższy status bydgoskich uczelni	21	5	26
Wysoki poziom szkół ponadpodstawowych rozmieszczonych na terenie całego miasta	13	2	15
Nowoczesna infrastruktura komunalna (sieci)	9	5	14

Warunki dla ludzi młodych	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Oferta tanich mieszkań, nowe osiedla mieszkaniowe, ulgi dla młodych	11	2	13
Miasto bezpieczne	9	2	11
Poszerzona oferta kierunków studiów, dostosowana do wymogów rynkowych	8	2	10
Ogólnodostępne boiska i baseny	6	4	10
Funkcjonujący Aquapark zamiast kilku małych basenów	7	1	8
Rozbudowany system ścieżek rowerowych	4	4	8
Miasto z dobrze rozwiniętą infrastrukturą drogową (przepustowość, korki)	5	2	7
Urzędy sprzyjające pracującym mieszkańcom	4	–	4
Funkcjonujące metro	2	1	3
Skomunikowane miasto z otoczeniem	1	–	1
Marka/symbol miasta	1	–	1
Miasto otwarte na ludzi i turystów	–	1	1

Wykres 14. Warunki dla ludzi młodych w Bydgoszczy z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Pytanie 3 skierowano wyłącznie do respondentów, którzy mają poniżej 20 lat. Najczęściej wskazywaną kategorią jest wysoka jakość przestrzeni miejskiej, w tym miejsca rekreacji i wypoczynku (np. LPKiW, śródmieście) – łącznie 57 wskazań Bydgoszczan i osób spoza Bydgoszczy, tj. 17% wszystkich wskazań w pytaniu 3. Kategorię „bogatsza oferta kulturalna i lokalowa dla młodzieży (kluby i centra handlowe)" – stosunkowo częściej wskazywały osoby spoza miasta

– jest to najczęściej wskazywana przez nich kategoria, przed wysoką jakością przestrzeni miejskiej. Na trzecim miejscu dla tej grupy respondentów znalazła się organizacja imprez i wydarzeń dla młodych osób.

Tymczasem ranking dla Bydgoszczan kształtuje się odmiennie: na drugim miejscu znalazła się kategoria: „miejsca pracy z dobrą płacą…", następnie bogatsza oferta kulturalna, potem sprawna sieć komunikacji miejskiej i jako piąta kategoria dopiero organizacja imprez i wydarzeń dla młodych osób. Łącznie kategorie pokazane na wykresie 14 obejmują 80% wszystkich wskazań dla pytania 3.

Pytanie 4: Idealne miasto dla seniorów. Jeśli masz powyżej 65 lat, wymień jakie warunki musi spełniać Bydgoszcz w przyszłości, aby być idealnym miastem dla seniorów. Wymień maksymalnie 5 takich warunków.

Tabela 5. Wskazania badanych powyżej 65 roku życia z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Warunki dla seniorów	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Wysoka jakość przestrzeni miejskiej, w tym miejsca spotkań i wypoczynku (np. parki, obiekty rekreacyjne)	38	–	38
Bariery architektoniczne (chodniki, windy, przystanki komunikacji publicznej)	32	–	32
Lepszy dostęp do opieki medycznej i rehabilitacji	31	1	32
Sprawna sieć komunikacji miejskiej również w weekendy, nowy tabor, punktualność	27	–	27
Opieka społeczna: domy pobytu, placówki opiekuńcze i oferta innych miejsc pobytu	22	–	22
Bogatsza oferta kulturalna i edukacyjna dla seniorów (kino, biblioteka, kluby itp.), także na osiedlach	22	–	22
Ceny biletów (te same lub niższe)	20	–	20
Miasto bezpieczne	14	–	14
Miasto bez korków (system ulic i parkingów)	10	–	10
Kultura osobista i edukacja społeczna oraz przyjaźni urzędnicy	9	–	9
Organizacja imprez i wydarzeń dla starszych osób	6	–	6
Ekologia, czyste powietrze, hałas	5	1	6
Podniesienie standardu mieszkań komunalnych	3	–	3
Przeciwdziałanie wykluczeniu cyfrowemu	2	–	2
Baseny osiedlowe	1	–	1
Rozwój portu lotniczego	1	–	1
System ścieżek rowerowych	1	–	1

Wykres 15. Warunki dla seniorów w Bydgoszczy – wskazania Bydgoszczan.

Pytanie 4 skierowano wyłącznie do respondentów, którzy mają powyżej 65 lat. Najczęściej wskazywaną kategorią jest wysoka jakość przestrzeni miejskiej, w tym miejsca spotkań i wypoczynku (np. parki, obiekty rekreacyjne) – łącznie 38 wskazań, tj. 15% wszystkich wskazań w pytaniu 4. Kolejną często wskazywaną kategorią są bariery architektoniczne – 32 wskazania, a następnie lepszy dostęp do opieki medycznej – 31 wskazań.

Odpowiedzi te są bardzo podobne do odpowiedzi respondentów w wieku poniżej 20 lat (wykres 14), gdyż osoby młode także najczęściej wskazywały wysoką jakość przestrzeni miejskiej. Osoby spoza Bydgoszczy w wieku powyżej 65 lat przedstawiły tylko 2 wskazania dla pytania 4 (szczegóły w tabeli 5). Jest to związane z bardzo niewielkim udziałem osób w tym wieku spoza Bydgoszczy w badaniu oraz faktem, że nie każdy respondent odpowiedział na pytanie 4. Łącznie siedem kategorii pokazanych na wykresie 15 obejmuje niemal 80% wszystkich wskazań dla pytania 4.

Pytanie 5: Kultura i rozrywka. Jakie warunki musi spełniać Bydgoszcz, aby być idealnym miastem pod względem kultury i rozrywki? Wymień maksymalnie 5 takich warunków.

Tabela 6. Wskazania badanych z podziałem na kategorie wiekowe oraz z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Kultura i rozrywka	<20	20-34	35-44	45-54	55-64	>65	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Bogatsza, bardziej prestiżowa oferta kulturalna	40	236	146	74	51	41	588	52	640
Obiekty kultury i edukacji (nowe, rewitalizowane, rozbudowa obecnych)	31	158	103	95	73	47	507	24	531
Dostępność oferty kulturalnej i rekreacyjnej (tanie bilety, rabaty, parkingi, bariery architektoniczne)	19	101	70	53	50	25	318	43	361
Organizacja imprez, koncertów oraz ich zabezpieczenie	39	99	76	29	25	12	280	42	322
Kultura w przestrzeni miejskiej (murale, book-crossing, wieczory autorskie, kultura na ulicach, plenery, kultura studencka, jarmarki, kino letnie, inne)	20	125	57	45	13	11	271	23	294
Promocja kultury (np. internet, szkoły, plakaty, tramwaje) oraz sportu	13	77	48	23	13	15	189	4	193
Nowe miejsca koncertów, festynów, obiekty, w tym na osiedlach	8	56	48	36	17	18	183	7	190
Wspieranie przez Miasto imprez/inicjatyw kulturalnych	2	51	32	20	19	11	135	2	137
Rozbudowa bazy klubowej, gastronomicznej i noclegowej	9	43	22	12	10	8	104	11	115
Obiekty i miejsca sportu i rekreacji (nowe, rozbudowa obecnych)	21	26	31	9	7	2	96	11	107
Wysoki poziom sportu profesjonalnego	11	30	22	5	–	–	68	4	72
Rekreacja w przestrzeni miejskiej (LPKiW, w. Młyńska, Brda, bulwary nad Brdą i Wisłą, tarasy widokowe)	2	30	9	4	6	4	55	15	70
Promocja turystyczna miasta	2	13	12	6	10	–	43	1	44
Aquapark	4	15	10	2	3	–	34	4	38
Włączanie mieszkańców do działań kulturalnych (np. młodzież, dzieci, seniorzy i osoby niepełnosprawne)	–	28	5	–	–	–	33	–	33
Organizacja prestiżowych imprez sportowych	–	19	8	3	–	–	30	–	30
Targi międzynarodowe i krajowe, konferencje IT i specjalistyczne	–	12	1	–	–	–	13	–	13

Wykres 16. Warunki pod względem kultury i rozrywki.

Najwięcej respondentów (640 wskazań, tj. 20% wszystkich wskazań w pytaniu) wskazało na bogatszą i bardziej prestiżową ofertę kulturalną, jako na warunek, który miasto musi spełnić, aby usatysfakcjonować swoich mieszkańców pod względem kultury i rozrywki. Kolejnym najczęściej wskazywanym warunkiem są obiekty kultury i edukacji (531 wskazań, 17%). Kolejne często wskazywane warunki to: dostępność oferty kulturalnej i rekreacyjnej, organizacja imprez/koncertów oraz kultura w przestrzeni miejskiej. Wymienione na wykresie 16 pięć kategorii obejmuje łącznie 67% wszystkich wskazań dla pytania 5.

Porównanie częstotliwości wskazań dla poszczególnych grup wiekowych pokazuje, że osoby poniżej 35 lat stosunkowo częściej wskazywały kategorię „kultura w przestrzeni miejskiej" oraz „organizację imprez i koncertów". Natomiast osoby w wieku 35 lat i więcej stosunkowo częściej wybierały kategorię „obiekty kultury i edukacji" oraz „dostępność oferty kulturalnej i rekreacyjnej".

Wykres 17. Warunki pod względem kultury i rozrywki. Wskazania Bydgoszczan i mieszkańców spoza miasta.

Porównanie odpowiedzi Bydgoszczan i osób spoza Bydgoszczy pokazuje, że obie grupy najczęściej wskazywały bogatszą ofertę kulturalną. Natomiast dalsze odpowiedzi kształtują się odmiennie. Dla osób spoza miasta na drugim miejscu znalazła się dostępność oferty kulturalnej, a tuż dalej organizacja imprez i koncertów. Dopiero na czwartym miejscu obiekty kultury i edukacji, a następnie kultura w przestrzeni miejskiej.

Pytanie 6: Bezpieczeństwo. Jakie warunki musi spełniać Bydgoszcz, abyś nazwał/a ją bezpiecznym miastem? Wymień maksymalnie 5 takich warunków.

Tabela 7. Wskazania badanych z podziałem na kategorie wiekowe oraz z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Bezpieczeństwo	<20	20-34	35-44	45-54	55-64	>65	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Prewencyjne działania Policji i Straży Miejskiej, w tym: patrole	58	250	166	98	77	73	722	65	787
Infrastruktura drogowa (nawierzchnia, chodniki, oświetlenie, przejścia dla pieszych, buspasy)	51	268	151	74	60	32	636	56	692
Monitoring miejski (system reagowania)	28	176	128	72	39	39	482	47	529
Ład i porządek (wandalizm, bezdomni, pijani, kibice)	5	90	47	22	12	14	190	27	217
Edukacja i profilaktyka dot. zagrożeń i uzależnień	11	61	40	19	17	21	169	21	190
Rewitalizacja osiedli/dzielnic: stan techniczny budynków (kamienice), doświetlenie miejsc niebezpiecznych, resocjalizacja mieszkańców	7	63	38	21	15	4	148	5	153
Rozwój systemu ścieżek rowerowych i BRA	10	43	15	7	5	1	81	6	87
Komunikacja miejska: nowy tabor, ITS, monitoring wnętrza pojazdów	11	14	10	10	5	3	53	3	56
System powiadamiania: kataklizmy, zagrożenia i zdarzenia	–	15	11	7	9	3	45	–	45
Bezpieczeństwo ruchu drogowego: stan techniczny pojazdów, trzeźwość kierowców, kary	2	7	8	6	9	12	44	–	44
Bezpieczeństwo ekologiczne (powietrze, hałas)	–	11	12	9	3	2	37	5	42
Bezpieczeństwo miejsc rekreacji i imprez masowych	–	13	14	2	–	–	29	–	29
Służba zdrowia: dostęp, szpitalnictwo, modernizacja placówek	1	8	8	8	–	3	28	1	29
Bezpieczeństwo ekonomiczne (praca)	–	13	6	4	4	1	28	1	29
Uchodźcy/imigranci jako zagrożenie bezpieczeństwa mieszkańców	2	5	5	1	2	–	15	2	17
Nowe komisariaty (np. Osowa Góra)	–	3	1	3	–	–	7	1	8
Przyjazne seniorom urzędy	–	–	–	–	–	4	4	–	4

Wykres 18. Bezpieczeństwo. Wskazania Bydgoszczan z podziałem na kategorie odpowiedzi oraz kategorie wiekowe.

Najwięcej wskazań otrzymała kategoria „prewencyjne działania Policji i Straży Miejskiej" – 787 wskazań, tj. 27% wszystkich wskazań w pytaniu. Kolejne najczęściej wskazywane kategorie to: infrastruktura drogowa (692 wskazania, 23%) oraz monitoring miejski – 529 wskazań, 18%. Kolejne trzy kategorie (niepokazane na wykresie) objęły łącznie 19% wszystkich wskazań w pytaniu i są to: ład i porządek (wandalizm, bezdomni, pijani, kibice), edukacja i profilaktyka dot. zagrożeń i uzależnień oraz rewitalizacja osiedli/dzielnic: stan techniczny budynków (kamienice), doświetlenie miejsc niebezpiecznych, resocjalizacja mieszkańców.

Wykres 19. Bezpieczeństwo. Procent wskazań w obrębie poszczególnych grup wiekowych.

Porównanie procentowe wskazań poszczególnych grup wiekowych dla trzech najczęściej wybieranych kategorii pokazuje, że prewencyjne działania Policji stosunkowo częściej wybierały osoby powyżej 65 roku życia oraz osoby poniżej 20 lat. Jest to kategoria stosunkowo rzadziej wybierana przez osoby w wieku 20-34 oraz 35-44 lat. Kategorią „inne" oznaczono rzadziej wskazywane warunki bezpieczeństwa – szczegóły znajdują się w tabeli 7.

Wykres 20. Warunki pod względem bezpieczeństwa. Wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Wykres 20 obrazuje odpowiedzi respondentów z Bydgoszczy oraz spoza Bydgoszczy. Rozkład sześciu najczęściej wskazywanych kategorii jest taki sam dla obu grup. Sześć najczęściej wybieranych kategorii obejmuje w sumie 87% wszystkich wskazań w pytaniu 6.

Pytanie 7: Społeczność lokalna. Jak wyobrażasz sobie idealne społeczeństwo Bydgoszczy? Wymień swobodnie maksymalnie 5 cech takiego społeczeństwa.

Tabela 8. Wskazania badanych z podziałem na kategorie wiekowe oraz z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Społeczność lokalna	<20	20-34	35-44	45-54	55-64	>65	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Przyjazna, uprzejma, cechująca się tolerancją i wysoką kulturą osobistą, wyrozumiała	70	267	171	96	78	47	729	78	807
Obywatelska, samorządna i aktywna społecznie: zaangażowana w życie miasta, osiedla, ulicy	34	238	129	70	55	59	585	39	624
Otwarta na potrzeby innych, empatyczna, troskliwa	38	138	79	43	26	16	340	33	373
Przestrzegająca zasad porządku publicznego, uczciwa, oszczędna	29	104	47	31	18	25	254	30	284
Wykształcona, myśląca, kreatywna, świadoma, nowoczesna	16	80	66	33	20	7	222	27	249
Egalitarna, zjednoczona, zżyta	3	72	38	31	20	6	170	9	179
Dumna, że są Bydgoszczanami	4	60	37	25	13	8	147	8	155
Zamożna, pracująca	3	40	26	21	9	1	100	16	116
Spędzająca wolny czas na terenie miasta (rekreacja, kultura, edukacja)	2	29	23	6	11	8	79	6	85
Mająca realny wpływ na powstające inwestycje miejskie, w tym: BBO	4	31	12	7	9	9	72	8	80
Otwarta na świat i współpracę z innymi miastami	–	31	15	10	13	5	74	–	74
Różnorodna kulturowo i wyznaniowo	1	17	18	9	8	–	53	11	64
Aktywna sportowo i rekreacyjnie	–	21	18	5	5	1	50	–	50
Dbająca o środowisko naturalne	–	16	14	9	6	–	45	–	45
Zdrowa, z dostępem do usług medycznych i opiekuńczych	–	14	12	6	3	2	37	2	39
Z aktywnymi seniorami i osobami niepełnosprawnymi	–	4	11	–	3	3	21	–	21
Jednorodna narodowo i wyznaniowo	2	5	3	3	2	–	15	4	19

Wykres 21. Społeczność lokalna. Wskazania Bydgoszczan z podziałem na kategorie odpowiedzi oraz kategorie wiekowe.

Najczęściej wskazywane cechy idealnej społeczności Bydgoszczy to przyjazność, uprzejmość, tolerancja, wysoka kultura osobista oraz wyrozumiałość. Łącznie te cechy otrzymały 807 wskazań, co stanowi 25% wszystkich wskazań dla tego pytania. Kolejną grupą najczęściej wskazywanych cech są: obywatelskość, samorządność, aktywność społeczna, zaangażowanie w życie miasta, osiedla, ulicy – ta grupa otrzymała 624 wskazania, tj. 19% wszystkich wskazań dla pytania. Dalsze w kolejności kategorie obejmują następujące grupy cech: społeczność „otwarta na potrzeby innych, empatyczna, troskliwa", społeczność „przestrzegająca zasad porządku publicznego, uczciwa, oszczędna", społeczność „wykształcona, myśląca, kreatywna, świadoma, nowoczesna" oraz społeczność „egalitarna, zjednoczona, zżyta". Łącznie wymienione na wykresie 21 sześć kategorii obejmuje 72% wszystkich wskazań w pytaniu 7.

Porównując liczby odpowiedzi dla poszczególnych kategorii wiekowych można zauważyć, że osoby poniżej 35 lat stosunkowo częściej wskazywały cechy otwartości na potrzeby innych oraz przestrzegania porządku publicznego. Natomiast osoby w wieku 35 lat i więcej stosunkowo częściej wskazywały takie cechy jak wykształcenie oraz egalitarność.

Wykres 22. Społeczność lokalna. Wskazania Bydgoszczan oraz osób spoza miasta.

Wykres 22 obrazuje odpowiedzi respondentów z Bydgoszczy oraz spoza Bydgoszczy. Rozkład sześciu najczęściej wskazywanych kategorii jest taki sam dla obu grup. Odpowiedzi na pytanie 7 były dosyć zróżnicowane i poza kategoriami pokazanymi na wykresie pojawiło się jeszcze 11 innych, rzadziej wskazywanych kategorii – szczegóły są przedstawione w tabeli 8.

Pytanie 8: Miasto idealne. Co jeszcze jest istotne dla Ciebie, kiedy wyobrażasz sobie Bydgoszcz w przyszłości jako miasto idealne? Wypowiedz się krótko i swobodnie.

W pytaniu 8 respondentów poproszono o wskazanie co jest dla nich istotne, gdy wyobrażają sobie Bydgoszcz w przyszłości jako miasto idealne. Najwięcej wskazań otrzymała kategoria „miasto o wysokiej jakości przestrzeni publicznej" – 223 wskazań, tj. 12% wszystkich wskazań dla pytania 8. Kolejną najczęściej wskazywaną kategorią jest „miasto z dobrze rozwiniętą infrastrukturą drogową" – 195 wskazań (10% ogółu wskazań), następnie „miasto z rozwiniętą nowoczesną gospodarką i poważnymi inwestycjami" – 191 wskazań (także 10% ogółu wskazań). Na dalszych miejscach rankingu pojawiły się następujące kategorie: rozwinięta sieć ekologicznej (szynowej) komunikacji publicznej, miasto zieleni oferujące przestrzenie dla wypoczynku oraz miasto rozpoznawalne w Polsce i Europie.

Łącznie pięć najczęściej wybieranych kategorii obejmuje 50% wszystkich wskazań dla pytania. Podobnie jak w pytaniu 7, odpowiedzi w pytaniu o miasto idealne są bardzo rozdrobnione i zostały podzielone aż na 23 kategorie – szczegóły znajdują się w tabeli 9.

Tabela 9. Wskazania badanych z podziałem na kategorie wiekowe oraz z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Miasto idealne	<20	20-34	35-44	45-54	55-64	>65	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Miasto o wysokiej jakości przestrzeni publicznej (zadbane, odnowione, czyste), nie tylko w śródmieściu	36	90	32	17	10	14	199	24	223
Miasto z dobrze rozwiniętą infrastrukturą drogową (przepustowość, chodniki, parkingi, jakość nawierzchni)	18	86	33	21	11	11	180	15	195
Miasto z rozwiniętą nowoczesną gospodarką i z poważnymi inwestycjami, oferujące miejsca pracy	14	77	52	20	9	4	176	15	191
Rozwinięta sieć ekologicznej (szynowej) komunikacja publicznej	9	82	29	20	4	5	149	16	165
Miasto zieleni, oferujące przestrzenie dla wypoczynku, rekreacji (LPKiW) i sportu amatorskiego	15	67	34	16	3	7	142	15	157
Miasto rozpoznawalne w Polsce i Europie (marka, tożsamość, atrakcje, turystyka)	10	40	22	18	5	8	103	4	107
Miasto dobrze skomunikowane z gminami ościennymi, regionem, Polską i Europą	10	22	13	18	8	9	80	15	95
Miasto uniwersyteckie (wysoki status uczelni) z atrakcyjnymi kierunkami edukacji	10	26	30	12	2	4	84	8	92
Miasto z rozbudowanym systemem ścieżek rowerowych i BRA	3	45	23	6	–	3	80	4	84
Kultura energią Miasta	5	30	17	8	6	5	71	8	79
Miasto wolne od zanieczyszczeń i hałasu (ekologia)		32	18	15	5	–	70	2	72
Miasto bezpieczne dla mieszkańców	8	28	20	3	4	–	63	8	71
Miasto tętniące życiem, przyjazne dla każdego	6	20	10	12	6	6	60	9	69
Przywrócona miastu rzeka Brda, Wisła i Kanał Bydgoski (infrastruktura terenów nadbrzeżnych, żegluga, port)	9	18	14	5	5	7	58	5	63
Port lotniczy z siatką połączeń	4	12	3	6	4	2	31	8	39
Aquapark miejski	3	20	8	2	4	–	37	1	38
Rozwinięty sport wyczynowy	–	17	7	3	–	–	27	–	27
Opieka zdrowotna i socjalna	–	6	5	10	5	–	26	–	26
Rewitalizacja dzielnic i osiedli mieszkaniowych	–	–	13	5	4	–	22	–	22
Funkcjonujące metro i szybka kolej miejska	4	12	–	4	–	–	20	1	21
Miasto ludzi kreatywnych i przedsiębiorczych	6	6	–	–	–	2	14	2	16
Nowe żłobki i przedszkola	–	5	4	2	–	–	11	–	11
Miasto multi-kulturowe, tolerancyjne	2	–	–	–	–	2	4	2	6

Wykres 23. Miasto idealne. Wskazania Bydgoszczan z podziałem na kategorie odpowiedzi oraz kategorie wiekowe.

Wykres 23 przedstawia porównanie liczby wskazań dla pięciu najczęściej wskazywanych kategorii odpowiedzi przez poszczególne grupy wiekowe. Dane wskazują na niewielkie zróżnicowanie odpowiedzi, jednak można zauważyć, że osoby poniżej 35 roku życia stosunkowo częściej wskazywały wysoką jakość przestrzeni miejskiej oraz rozwiniętą sieć ekologicznej (szynowej) komunikacji publicznej. Natomiast osoby w wieku 35 lat i więcej stosunkowo częściej wskazywały „miasto z nowoczesną gospodarką” oraz „miasto zieleni” i „miasto z rozwiniętą infrastrukturą drogową”.

Wykres 24. Miasto idealne. Wskazania Bydgoszczan oraz osób spoza miasta.

Jak pokazują dane na wykresie 24 ranking najczęściej wskazywanych kategorii dla osób spoza Bydgoszczy nieznacznie się różni od wskazań Bydgoszczan. Dla osób spoza Bydgoszczy rozwinięta sieć ekologicznej komunikacji publicznej znalazła się na drugim miejscu, natomiast kategorie infrastruktury drogowej, nowoczesnej gospodarki i miasto zieleni uzyskały taką samą liczbę – 15 wskazań.

Pytanie 9: Za co obecnie cenisz Bydgoszcz? Wymień maksymalnie 5 takich rzeczy.

Tabela 10. Wskazania badanych z podziałem na kategorie wiekowe oraz z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Walory Bydgoszczy	<20	20-34	35-44	45-54	55-64	>65	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Za przestrzenie zielone i rekreacyjne (LPKiW, parki) i zwracanie się ku rzekom Brdzie, Wiśle i Kanałowi Bydgoskiemu	39	277	158	89	41	37	641	53	694
Za estetykę przestrzeni miasta (śródmieście, Stare Miasto) oraz jego klimat i czystość	46	132	90	50	48	29	395	37	432
Za jakość życia, za otwartych przyjaznych mieszkańców		128	75	57	14	28	302	10	312
Za dynamizm inwestycyjno-rozwojowy (m.in. BPPT)	17	120	65	33	30	17	282	20	302
Za Wyspę Młyńską	20	88	61	19	15	17	220	31	251
Za rozwiniętą kulturę, w tym muzyczną	9	74	31	23	20	21	178	15	193
Za dobrze rozwiniętą infrastrukturę miejską (ulice)	4	67	25	13	7	10	126	9	135
Za dobrze funkcjonującą komunikację publiczną, ITS	16	49	18	9	6	11	109	16	125
Za budynek Opery Nova	6	22	20	21	15	13	97	9	106
Za linię tramwajową do Fordonu i nowy tabor	4	40	14	13	11	8	90	8	98
Za wydarzenia oraz kluby i obiekty sportowe	3	31	22	11	14	4	85	11	96
Za bezpieczeństwo	10	42	14	4	4	4	78	3	81
Za historię miasta, tradycje, małe ojczyzny	5	24	12	16	9	–	66	5	71
Za dostęp do obiektów i placówek użyteczności publicznej	6	14	20	9	4	–	53	14	67
Za funkcjonujący rower miejski (BRA) i system ścieżek rowerowych	7	32	9	9	–	–	57	7	64
Za wysoki poziom nauczania w szkołach średnich oraz za liczbę uczelni wyższych	7	18	11	7	4	3	50	5	55
Za kluby, lokale gastronomiczne i centra handlowe	6	23	7	3	2	–	41	9	50
Za niskie bezrobocie	1	16	6	7	–	–	30	9	39
Za Bydgoski Budżet Obywatelski	–	13	5	2	4	2	26	–	26
Za Camerimage	3	8	5	2	4	–	22	2	24
Za nowy budynek dworca PKP	4	10	2	1	–	–	17	4	21
Za lotnisko	2	2	7	4	–	–	15	3	18
Za otwarcie na turystów	–	5	–	–	–	–	5	–	5
Za wysoki poziom lecznictwa szpitalnego	1	–	–	–	–	–	1	–	1

Wykres 25. Walory Bydgoszczy. Wskazania Bydgoszczan z podziałem na kategorie odpowiedzi oraz kategorie wiekowe.

Najczęściej wybieraną przez badanych kategorią walorów Bydgoszczy jest kategoria: „przestrzenie zielone i rekreacyjne i zwracanie się ku rzekom" – 694 wskazania, co stanowi 21% ogółu wskazań w pytaniu. Kolejną najczęściej wskazywaną kategorią jest estetyka przestrzeni miasta – 432 wskazania (13% ogółu wskazań), a następnie „jakość życia, przyjaźni mieszkańcy" – 312 wskazań (10% ogółu wskazań). Kolejne często wskazywane kategorie to: dynamizm inwestycyjno-rozwojowy, Wyspa Młyńska i rozwinięta kultura (w tym muzyczna). Łącznie sześć kategorii pokazanych na wykresie 25 obejmuje 67% wszystkich wskazań dla pytania.

Wykres 25 przedstawia porównanie liczby wskazań dla sześciu najczęściej wskazywanych kategorii odpowiedzi przez poszczególne grupy wiekowe. Dane wskazują na niewielkie zróżnicowanie odpowiedzi, jednak można zauważyć, że osoby poniżej 35 roku życia stosunkowo częściej wskazywały przestrzenie zielone i rekreacyjne oraz Wyspę Młyńską. Natomiast osoby w wieku 35 lat i więcej stosunkowo częściej wskazywały „jakość życia i przyjaznych mieszkańców" oraz „estetykę przestrzeni miasta".

Wykres 26. Walory Bydgoszczy. Wskazania Bydgoszczan oraz osób spoza miasta.

Jak pokazują dane na wykresie 26 ranking najczęściej wskazywanych kategorii dla osób spoza granic miasta w większej mierze niż w przypadku innych pytań różni się od wskazań Bydgoszczan. Dla osób spoza Bydgoszczy na pierwszym miejscu znajdują się przestrzenie zielone, a na drugim estetyka przestrzeni miasta (tak jak dla Bydgoszczan), lecz na trzecim miejscu znalazła się Wyspa Młyńska, a tuż za nią dynamizm inwestycyjno--rozwojowy i potem dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, rozwinięta kultura oraz dostęp do placówek i obiektów użyteczności publicznej. Dopiero na dalszych miejscach znalazły się wydarzenia sportowe i przyjaźni mieszkańcy.

Pytanie 10: Co Ci się zdecydowanie nie podoba w Bydgoszczy? Wymień maksymalnie 5 takich rzeczy.

Tabela 11. Wskazania badanych z podziałem na kategorie wiekowe oraz z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Słabości Bydgoszczy	<20	20-34	35-44	45-54	55-64	>65	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Za stan dróg, ulic, chodników i parkingów (korki/przepustowość)	37	179	118	67	47	38	486	57	543
Za brak dbałości o stan zagospodarowania przestrzeni miasta (śródmieście, dzielnice, tereny nadrzeczne)	12	117	61	30	24	23	267	30	297
Za zaniedbaną substancję mieszkaniową (kamienice) i słabą estetykę Miasta	44	71	32	22	23	15	207	20	227
Za słabą dbałość o ład i porządek	12	80	30	16	16	14	168	22	190
Za źle funkcjonującą komunikację publiczną	25	72	34	16	12	11	170	12	182
Za złą politykę włodarzy Miasta w odniesieniu do mieszkańców (konsultacje, brak wizji), urzędnicy: ADM, ZDMiKP	7	41	50	27	16	10	151	9	160
Za brak dbałości o tereny zieleni miejskiej i rekreację, w tym: infrastruktura terenów nadrzecznych	7	44	39	21	9	8	128	7	135
Za ubogą ofertę kulturalną i sportową, w tym za brak imprez także w osiedlach peryferyjnych	14	49	26	16	13	8	126	4	130
Za zbyt małą dbałość o bezpieczeństwo mieszkańców (działania prewencyjne Policji i Straży Miejskiej + patrole)	35	41	18	4	9	2	109	11	120
Za nadal słabo rozwiniętą sieć ścieżek rowerowych, BRA	10	52	15	15	4	3	99	7	106
Za brak nowych inwestycji, inwestorów (przedsiębiorstwa, siedziby firm)	–	40	36	14	6		96	9	105
Za zbyt małą liczbę miejsc spotkań towarzyskich, wieczorna martwota (kluby, gastronomia) szczególnie w śródmieściu	7	38	16	17	4	6	88	12	100
Za niską jakość powietrza i hałas (ekologia)	3	27	25	17	14	–	86	9	95
Za brak atrakcyjnych ofert pracy, niskie zarobki	7	40	21	8	–	4	80	3	83
Za niski poziom kształcenia i status bydgoskich uczelni	7	26	17	5	7	4	66	6	72
Za niski poziom sportów zespołowych	4	31	17	4	3	5	64	1	65
Za słabe skomunikowanie z regionem i krajem	–	30	8	6	6	6	56	6	62
Za brak marki miasta i promocji	–	27	12	11	4	1	55	5	60
Za brak utwardzonych ulic osiedlowych	5	14	15	7	6	8	55	1	56
Za przestarzały tabor komunikacji miejskiej + awaryjność	14	25	7	2	–	–	48	1	49
Za słabą siatkę połączeń lotniczych	1	15	14	10	1	2	43	6	49
Za brak aquaparku	2	17	14	1	2	1	37	–	37
Za stan opieki zdrowotnej i społecznej + żłobki	–	6	4	7	6	–	23	3	26
Za brak dbałości o infrastrukturę komunalną	6	–	–	–	–	3	9	–	9
Za brak szybkiej kolei miejskiej lub metra	–	3	1	–	–	–	4	–	4
Za wysokie ceny wody i kanalizacji	–	–	2	–	–	–	2	–	2

Wykres 27. Słabości Bydgoszczy. Wskazania Bydgoszczan z podziałem na kategorie odpowiedzi oraz kategorie wiekowe.

W pytaniu 10 respondentów zapytano o to, co im się zdecydowanie nie podoba w Bydgoszczy. Najwięcej osób wskazało stan dróg, ulic, chodników i parkingów oraz korki – łącznie w tej kategorii znalazło się 543 wskazania, co stanowi 18% ogółu wskazań dla pytania 10. Kolejne najczęściej wskazywane przez respondentów kategorie to: brak dbałości o stan zagospodarowania przestrzeni miasta (297 wskazań, tj. 10%), zaniedbana substancja mieszkaniowa i słaba estetyka miasta, słaba dbałość o ład i porządek oraz źle funkcjonująca komunikacja publiczna. Łącznie pięć pokazanych na wykresie 27 kategorii obejmuje 49% wskazań, pozostałe wskazania są rozdrobnione na 21 kategorii, co pokazuje tabela 11.

Porównując wskazania poszczególnych grup wiekowych można zauważyć, że osoby poniżej 35 roku życia stosunkowo częściej wskazywały, że nie podoba im się w Bydgoszczy komunikacja publiczna oraz zaniedbane kamienice i słaba estetyka miasta. Natomiast osoby w wieku 35 lat i więcej stosunkowo częściej wskazywały kategorię stan dróg, parkingów oraz korki i brak dbałości o stan zagospodarowania przestrzeni miasta.

Wykres 28. Słabości Bydgoszczy. Wskazania Bydgoszczan oraz osób spoza miasta.

Porównując wskazania respondentów z Bydgoszczy oraz spoza miasta można stwierdzić, że różnice są niewielkie jeśli chodzi o pierwsze pięć najczęściej wskazywanych kategorii. Osoby spoza Bydgoszczy nieznacznie częściej wskazywały kategorię ład i porządek niż zaniedbane kamienice i słabą estetykę miasta. Ponadto relatywnie częściej niż Bydgoszczanie wskazywały zbyt małą liczbę miejsc spotkań towarzyskich oraz zbyt małą dbałość o bezpieczeństwo mieszkańców, a na kolejnych miejscach: złą politykę włodarzy miasta, brak nowych inwestycji oraz niską jakość powietrza i hałas.

Pytanie 11: Czy uważasz, że Bydgoszcz powinna stawać się coraz większym miastem i ośrodkiem metropolitalnym o randze krajowej i europejskiej?

Tabela 12. Wskazania badanych z podziałem na kategorie wiekowe oraz z podziałem na wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Czy Bydgoszcz powinna być metropolią?	<20	20-34	35-44	45-54	55-64	>65	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Zdecydowanie tak	73	261	142	79	58	55	668	54	722
Raczej tak	24	104	61	32	30	13	264	30	294
Raczej nie	5	39	29	23	7	5	108	19	127
Zdecydowanie nie	3	16	4	3	1	2	29	4	33
Nie potrafię powiedzieć	2	15	12	5	3	4	41	–	41

Wykres 29. Metropolitalność Bydgoszczy. Wyniki dla ogółu wskazań.

Respondenci odpowiadając na pytanie 11 mieli wybrać jedną odpowiedź z przedstawionej kafeterii odpowiedzi. Najwięcej respondentów zaznaczyło odpowiedź „zdecydowanie tak" – 722 wskazania, co stanowi 59% ogółu wskazań dla pytania. 24% respondentów wybrało odpowiedź „raczej tak" – 294 wskazania. Łącznie 83% respondentów uważa, że Bydgoszcz powinna być metropolią. Tylko 10% ankietowanych wybrało odpowiedź „raczej nie", a 3% odpowiedź „zdecydowanie nie". 3% badanych zaznaczyło odpowiedź „nie potrafię powiedzieć".

Wykres 30. Metropolitalność Bydgoszczy. Procent wskazań Bydgoszczan w poszczególnych kategoriach wiekowych.

Porównanie odpowiedzi sześciu kategorii wiekowych pokazuje, że występujące różnice są niewielkie. Jednak można zauważyć, że stosunkowo najczęściej odpowiedź „zdecydowanie tak" wybierały osoby powyżej 65 roku życia i osoby poniżej 20 lat. Natomiast odpowiedź „raczej nie" i „zdecydowanie nie" stosunkowo częściej wybierały osoby w wieku 35-44 lata oraz 45-54 lata.

Wykres 31. Metropolitalność Bydgoszczy. Wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta.

Porównanie odpowiedzi mieszkańców Bydgoszczy i osób spoza granic miasta pokazuje, że generalnie rozkład procentowy odpowiedzi w obu grupach jest zbieżny. Jednak osoby spoza miasta udzieliły więcej pozytywnych odpowiedzi na pytanie czy Bydgoszcz powinna być metropolią. 50% wybrało odpowiedź zdecydowanie tak, a 28% odpowiedź raczej tak, co łącznie stanowi 78% pozytywnych odpowiedzi. 22% respondentów udzieliło odpowiedzi negatywnych (raczej nie – 18% i zdecydowanie nie – 4%).

Pytanie 12: Na czym planując inwestycje i inne działania powinniśmy się skupić w ciągu najbliższych 5 lat? Jakie powinniśmy obrać priorytety tworząc Bydgoszcz naszych marzeń? Wymień maksymalnie 5 takich rzeczy.

W pytaniu 12 respondentów zapytano o priorytetowe działania w ciągu najbliższych 5 lat, które pozwolą na stworzenie miasta marzeń. Odpowiedzi respondentów były na tyle zróżnicowane, że zostały zebrane w 25 zbiorczych kategoriach. Najwięcej wskazań uzyskała kategoria dobrze rozwiniętej infrastruktury dróg i ulic bez korków – 563 wskazania, tj. 16% ogółu wskazań w pytaniu. Kolejną najczęściej wskazywaną kategorią jest wysoka jakość przestrzeni publicznej – 457 wskazań, tj. 13% ogółu wskazań. Trzecią kategorią w rankingu jest pozyskanie inwestorów zewnętrznych, nowe miejsca pracy i wsparcie przedsiębiorczości – 354 wskazania, tj. 10% ogółu wskazań. Na dalszych miejscach pojawiły się następujące kategorie: rozwój sieci komunikacji publicznej, komunikacja z gminami ościennymi (z regionem, Polską i Europą), rozwój atrakcyjnych terenów rekreacyjnych, obiekty kultury i edukacji, obiekty/miejsca sportu i rekreacji. Łącznie osiem kategorii pokazanych na wykresie 32 obejmuje 66% wszystkich wskazań dla pytania 12.

Tabela 13. Wskazania badanych z podziałem na kategorie wiekowe oraz z podziałem na wskazania Bydgoszczan oraz osób spoza miasta

Priorytety na najbliższe 5 lat	<20	20-34	35-44	45-54	55-64	>65	Suma Bydgoszcz	Suma spoza Bydgoszczy	SUMA
Dobrze rozwinięta infrastruktura dróg i ulic bez korków (przepustowość)	40	188	107	72	52	53	512	51	563
Wysoka jakość przestrzeni publicznej (kamienice, biurowce, estetyka)	42	181	80	46	38	34	421	36	457
Pozyskiwanie inwestorów zewnętrznych, nowe miejsca pracy, wsparcie przedsiębiorczości	15	151	92	35	29	10	332	22	354
Rozwój sieci komunikacji publicznej, zwłaszcza szynowej	26	91	49	22	23	12	223	28	251
Miasto dobrze skomunikowane z gminami ościennymi, regionem, Polską i Europą	2	62	53	25	27	17	186	28	214
Rozwój atrakcyjnych terenów rekreacyjnych (LPKiW, parki, zieleńce, lasy)	16	83	38	16	9	15	177	14	191
Obiekty kultury i edukacji (nowe i obecne), szersza oferta	16	60	46	16	14	14	166	9	175
Obiekty/miejsca sportu i rekreacji (nowe, rozbudowa obecnych: np. baseny osiedlowe)	16	57	46	8	11	12	150	5	155
Miasto rozpoznawalne w Polsce i Europie (marka miasta, tożsamość, charakterystyczna budowla)	8	67	32	14	8	8	137	13	150
Rozwój sieci ścieżek rowerowych, BRA	7	61	28	7	10	2	115	14	129
Zagospodarowane tereny nadbrzeżne Brdy, Wisły i Kanału Bydgoskiego	8	50	25	13	12	8	116	12	128
Podniesienie rangi uczelni, szersza oferta kierunków studiów	9	39	19	21	13	13	114	11	125
Aquapark miejski	12	37	20	11	5	4	89	6	95
Ekologiczny tabor komunikacji publicznej (tramwaje)	10	36	13	8	6	6	79	14	93
Aktywizacja/integracja mieszkańców, opieka zdrowotna i socjalna	–	29	21	13	16	4	83	2	85
Rozwój portu lotniczego (siatka połączeń) i budowa portu multimodalnego	4	26	18	17	9	2	76	8	84
Tanie mieszkania, nowe osiedla mieszkaniowe, wsparcie dla młodych	11	18	17	12	7	4	69	2	71
Powietrze wolne od zanieczyszczeń i hałasu (ekologia)	3	14	17	18	4	1	57	13	70
Wzrost bezpieczeństwa mieszkańców	6	22	18	7	4	7	64	4	68
Wyższy poziom oświaty, przedszkola	5	16	14	7	2	–	44	4	48
Troska o bieżące utrzymanie obiektów infrastruktury komunalnej	3	12	8	2	1	2	28	–	28
Kondycja finansowa miasta	–	5	6	9	3	2	25	–	25
Zmiana granic Miasta, integracja	1	4	2	2	1	4	14	–	14
Galerie, gastronomia i centra handlowe	3	4	–	–	2	1	10	–	10
Metro/szybka kolej miejska	2	–	–	–	–	–	2	1	3

Wykres 32. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania z podziałem na kategorie wiekowe

Wykres 32 pokazuje porównanie liczby wskazań dla poszczególnych grup wiekowych. Z danych wynika, że udział poszczególnych odpowiedzi dla grup wiekowych jest zróżnicowany. Osoby poniżej 35 roku życia stosunkowo częściej wskazywały rozwój atrakcyjnych terenów rekreacyjnych, wysoką jakość przestrzeni publicznej oraz rozwój sieci komunikacji publicznej. Natomiast osoby w wieku 35 lat i więcej stosunkowo częściej wskazywały kategorię „miasto dobrze skomunikowane”, obiekty kultury i edukacji oraz dobrze rozwiniętą infrastrukturę dróg i ulic bez korków.

Wykres 33. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania Bydgoszczan i osób spoza miasta

Porównanie odpowiedzi dla Bydgoszczan i dla osób spoza Bydgoszczy pokazuje, że ranking odpowiedzi jest odmienny dla obu grup. Osoby niemieszkające w mieście stosunkowo częściej wskazywały komunikację publiczną oraz skomunikowanie Bydgoszczy z otoczeniem, a także rozwój terenów rekreacyjnych i ścieżek rowerowych.

Pytanie 13: Jeśli jesteś mieszkanką/mieszkańcem Bydgoszczy, powiedz, na czym powinniśmy się skupić w pierwszej kolejności, zmieniając na lepsze Twoje najbliższe otoczenie, osiedle, na którym mieszkasz? Wymień maksymalnie 5 takich rzeczy.

Najczęściej wskazywane przez respondentów z poszczególnych osiedli kategorie zostały ujęte na osobnych wykresach dla każdego osiedla Bydgoszczy. Należy mieć na względzie, że liczba respondentów z niektórych osiedli jest dosyć mała, co zostało opisane w dziale M2 metryczki, i w związku z tym, różny jest poziom użyteczności zebranych danych. Priorytetowe działania dla poszczególnych osiedli są zaprezentowane poniżej w kolejności alfabetycznej.

Wykres 34. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Bartodzieje.

Wykres 35. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Bielawy.

Wykres 36. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Błonie.

Wykres 37. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Bocianowo – Śródmieście - Stare Miasto.

Wykres 38. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Brdyujście.

Wykres 39. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Bydgoszcz Wschód - Sierniecze k.

Wykres 40. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Czyżkówko.

Wykres 41. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Flisy.

Wykres 42. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Glinki - Rupienica.

Wykres 43. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Górzyskowo.

Wykres 44. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Jachcice.

Wykres 45. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Kapuściska.

Wykres 46. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Leśne.

Wykres 47. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Łęgnowo.

Wykres 48. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Łęgnowo Wieś.

Wykres 49. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Miedzyń – Prądy.

Wykres 50. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Nowy Fordon.

Wykres 51. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Okole.

Wykres 52. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Osowa Góra.

Wykres 53. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Piaski.

Wykres 54. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Smukała – Opławiec – Janowo.

Wykres 55. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Stary Fordon.

Wykres 56. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Szwederowo.

Wykres 57. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Tatrzańskie.

Wykres 58. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Tereny Nadwiślańskie.

Wykres 59. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Wilczak - Jary.

Wykres 60. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Wyżyny.

Wykres 61. Priorytety na najbliższe 5 lat. Wskazania mieszkańców osiedla Wzgórze Wolności.

Porównanie wskazań we wszystkich osiedlach (poza osiedlem Zimne Wody – Czersko Polskie, z którego nie napłynęła żadna ankieta) pokazuje najczęściej powtarzające się kategorie odpowiedzi. Wykres 62 przedstawia częstotliwość, z jaką pojawiały się poszczególne kategorie w wynikach osiedli. Oś „x" przedstawia liczbę osiedli, których mieszkańcy wskazali daną kategorię jako priorytetową.

Zebrane dane pokazują, że najczęściej jako priorytet dla swojego osiedla respondenci wskazywali rozwój i rewitalizację terenów zielonych (priorytetowa kwestia na 20 osiedlach) oraz usprawnienie i bezpieczeństwo ruchu drogowego (wskazano jako priorytet na 19 osiedlach). Kolejne najczęściej wskazywane kwestie to: modernizacja i utwardzenie ulic osiedlowych, budowa i modernizacja chodników oraz usprawnienie transportu publicznego (po 13 osiedli ze wskazaniem tych kwestii jako priorytetowych).

Wykres 62. Priorytety dla osiedli na najbliższe 5 lat. Najczęściej wskazywane kategorie.

3. Podsumowanie i wnioski z badania

Najważniejsze potrzeby ankietowanych:

- W obszarze wypoczynku i rekreacji najważniejsze dla ankietowanych są zagospodarowana zieleń, parki, tereny rekreacyjne, w tym na osiedlach. Kolejne ważne potrzeby to infrastruktura ścieżek rowerowych oraz zadbana przestrzeń publiczna.
- W obszarze komunikacji i przemieszczania się po mieście, najwięcej ankietowanych chce się poruszać komunikacją publiczną (tramwaje/autobusy) – 42%, na kolejnym miejscu znalazł się rower (25%), a następnie samochód (19%). Aby transport po mieście był satysfakcjonujący potrzebne są udogodnienia dla ruchu rowerowego, BRA, lepsza sieć komunikacji publicznej oraz większa przepustowość ulic (brak korków).
- Osoby poniżej 20 roku życia najczęściej wskazywały na potrzebę zadbanej przestrzeni miejskiej oraz miejsc rekreacji i wypoczynku, a także potrzebę bogatszej oferty kulturalnej oraz miejsc pracy dla osób młodych.
- Osoby powyżej 65 roku życia także wskazały potrzebę zadbanej przestrzeni miejskiej, a także potrzebę usunięcia barier architektonicznych i lepszego dostępu do opieki medycznej.
- W obszarze kultury i rozrywki badani wskazali potrzebę bogatszej i bardziej prestiżowej oferty kulturalnej oraz lepszej jakości obiektów kultury i edukacji.
- W obszarze bezpieczeństwa badani wskazali potrzebę zwiększenia prewencyjnych działań policji i straży miejskiej oraz poprawy infrastruktury drogowej i zwiększenia zakresu monitoringu miejskiego.

Aspekty pozytywne oraz wizja:

- Wśród najczęściej wymienianych walorów Bydgoszczy są: przestrzenie zielone i rekreacyjne, estetyka i klimat miasta, jakość życia, dynamizm rozwojowy i przyjazność mieszkańców.
- Ankietowani wyobrażają sobie idealną społeczność Bydgoszczy jako przyjazną, uprzejmą, tolerancyjną, wyrozumiałą i o wysokiej kulturze osobistej oraz obywatelską, aktywną społecznie i zaangażowaną w życie miasta.
- Miasto idealne według badanych to miasto o zadbanej przestrzeni publicznej, z rozwiniętą infrastrukturą drogową oraz nowoczesną gospodarką i inwestycjami. Kolejne wskazane kwestie to miasto zieleni z rozwiniętą siecią ekologicznej komunikacji publicznej (szynowej).
- 83% badanych uważa, że Bydgoszcz powinna stawać się coraz większym miastem i ośrodkiem metropolitalnym o randze krajowej i europejskiej.

Sprawy problemowe i priorytety na najbliższe 5 lat:

- Wśród mankamentów miasta badani najczęściej wymieniali: stan dróg, ulic, chodników i parkingów (korki), brak dbałości o stan zagospodarowania przestrzeni miasta oraz zaniedbane kamienice i słabą estetykę miasta. Na dalszych miejscach badani wskazali także słabą dbałość o ład i porządek, źle funkcjonującą komunikację publiczną oraz złą politykę włodarzy miasta w odniesieniu do mieszkańców.
- Za najważniejsze priorytety na najbliższe 5 lat ankietowani uznali rozwiniętą infrastrukturę dróg, brak korków, zadbaną przestrzeń publiczną (estetyka, budynki), pozyskanie inwestorów zewnętrznych, nowe miejsca pracy oraz wsparcie przedsiębiorczości.
- Najczęściej jako priorytet na najbliższe 5 lat dla swojego osiedla respondenci wskazywali rozwój i rewitalizację terenów zielonych oraz usprawnienie i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Kolejne najczęściej wskazywane kwestie to: modernizacja i utwardzenie ulic osiedlowych, budowa i modernizacja chodników oraz usprawnienie transportu publicznego.

Rysunek 1. Podsumowanie pytań 1-12 ankiety.

4. Główne kwestie/problemy

Podczas analizy odpowiedzi respondentów przeprowadzona została agregacja poszczególnych kategorii w meta-kategorie wyższego rzędu. Są to grupy wskazań zbieżne pod względem treści oraz dotyczące kwestii z podobnego obszaru tematycznego. Podział wskazań respondentów z poszczególnych grup wiekowych ze względu na metakategorie zaprezentowano wizualnie w rozdziale 5 (portrety mieszkańców).

Poniżej zaprezentowane zostaną metakategorie utworzone podczas analizy ogółu odpowiedzi na dane pytanie ankiety. Poszczególne wykresy ilustrują udział procentowy danej metakategorii w wypowiedziach ankietowanych Bydgoszczy oraz osób spoza miasta. Metakategorie zostały stworzone dla 12 pytań (przy czym pytanie o komunikację w mieście składające się z punktu „a" i „b" potraktowano jako 2 pytania). Podczas tworzenia matakategorii pominięto pytanie o metropolitalność Bydgoszczy oraz pytanie o priorytety dla poszczególnych osiedli.

Należy zaznaczyć, że utworzone metakategorie mają charakter umowny i indywidualny, ponieważ są uzależnione od przyjęcia konkretnych założeń badawczych. Te z kolei mogą się różnić między sobą. Włączenie poszczególnych kategorii do danej metakategorii okazuje się w niektórych momentach dyskusyjne, ponieważ nie sposób jednoznacznie ustalić np. gdzie przebiega granica pomiędzy rozwojem miasta, a jakością życia mieszkańców, lub granica pomiędzy komunikacją w mieście lub ofertą kulturalną, a jakością życia mieszkańców. Podziały te są nieostre i często pola tematyczne zachodzą na siebie i się ze sobą ściśle łączą.

Jednak mimo pewnej umowności, przyjęcie szerszych metakategorii jest użyteczne i pozwala na wskazanie przeważających tendencji w wypowiedziach respondentów oraz najczęściej wskazywanych potrzeb i problemów.

I. Prezentacja udziału poszczególnych metakategorii w odpowiedziach respondentów poszczególnych pytań.

Wypoczynek i rekreacja

Wykres 63. Metakategorie. Procent wskazań.

Wyszczególnienie	Liczba wskazań	Struktura
1. Aktywny wypoczynek i rekreacja (tereny zieleni miejskiej, ścieżki rowerowe)	2616	57%
2. Jakość, dostępność i bezpieczeństwo wypoczynku (przestrzeń, komunikacja, ekologia)	1511	33%
3. Wypoczynek stacjonarny w obiektach (kultury, sportu, edukacji, gastronomii)	457	10%

Przemieszczanie się na dalsze odległości po Bydgoszczy

Wykres 64. Metakategorie. Procent wskazań.

Wyszczególnienie	Liczba wskazań	Struktura
1. Komunikacja publiczna (tramwaj, autobus, SKM)	666	50%
2. Komunikacja indywidualna, nie zmotoryzowana (rower, pieszo)	385	29%
3. Komunikacja indywidualna, zmotoryzowana (samochód, pojazd elektryczny)	285	21%

Warunki satysfakcjonującego przemieszczania w mieście.

Wykres 65. Metakategorie. Procent wskazań.

Wyszczególnienie	Liczba wskazań	Struktura
1. Komunikacja publiczna (nowe linie i tabor, punktualność, ceny biletów)	642	50%
2. Komunikacja indywidualna - nie zmotoryzowana (rozwój BRA, ścieżki rowerowe)	344	27%
3. Komunikacja indywidualna - zmotoryzowana (przepustowość ulic, bezpieczeństwo, parkingi)	306	23%

Warunki dla ludzi młodych.

Wykres 66. Metakategorie. Procent wskazań.

Wyszczególnienie	Liczba wskazań	Struktura
1. Czas wolny dla młodych (rekreacja, kultura i rozrywka)	149	46%
2. Sprawna komunikacja i usługi publiczne (tramwaj, autobus, rower + infrastruktura i urzędy)	80	24%
3. Jakość kształcenia (szkolnictwo + uczelnie wyższe)	51	16%
4. Start materialny (praca, mieszkanie, ulgi)	46	14%

Warunki dla seniorów.

Wykres 67. Metakategorie. Procent wskazań.

Wyszczególnienie	Liczba wskazań	Struktura
1. Dostępna przestrzeń i sprawna komunikacja (bariery architektoniczne, nowoczesny tabor)	91	37%
2. Czas wolny dla seniorów (rekreacja, kultura i rozrywka)	67	27%
3. Opieka społeczna i medyczna (oferta i dostępność usług)	54	22%
4. Bezpieczeństwo i środowisko społeczne (ład i porządek, ekologia)	34	14%

Kultura i rozrywka.

Wykres 68. Metakategorie. Procent wskazań.

Wyszczególnienie	Liczba wskazań	Struktura
1. Różnorodna oferta kulturalna i sportowa (prestiżowe imprezy, wysoki poziom sportu)	1214	38%
2. Dostępność kultury i rekreacji (bilety, kultura na ulicach, rekreacja w LPKiW)	995	31%
3. Kultura, edukacja i rekreacja w obiektach (nowe i rozbudowa + aquapark)	981	31%

Bezpieczeństwo.

Wykres 69. Metakategorie. Procent wskazań.

Wyszczególnienie	Liczba wskazań	Struktura
1. Bezpieczeństwo osobiste (policja, monitoring, ład i porządek)	1636	55%
2. Bezpieczeństwo komunikacyjne i rewitalizacja (drogi, mieszkańcy, kamienice, komunikacja)	1032	35%
3. Ochrona zdrowia (profilaktyka, służba zdrowia, ekologia)	261	9%
4. Bezpieczeństwo ekonomiczne (praca)	29	1%

Społeczność lokalna.

Wykres 70. Metakategorie. Procent wskazań.

Wyszczególnienie	Liczba wskazań	Struktura
1. Tolerancyjna, empatyczna, świadoma	1746	54%
2. Obywatelska, aktywna, patriotyczna	1060	32%
3. Zdyscyplinowana, zamożna i zdrowa	458	14%

Miasto idealne.

Wykres 71. Metakategorie. Procent wskazań.

Wyszczególnienie	Liczba wskazań	Struktura
1. Zadbane, nowoczesne, uniwersyteckie (przestrzeń, gospodarka, uczelnie)	528	28%
2. Sprawne komunikacyjnie (przepustowość ulic, transport publiczny, rower)	465	25%
3. Tętniące życiem i otwarte (rozpoznawalność, skomunikowanie, kreatywność, kultura)	411	22%
4. Wypełnione aktywnością rekreacyjno-sportową (LPKiW, aquapark, tereny nadrzeczne)	285	15%
5. Zapewniające oczekiwaną jakość życia (bezpieczeństwo, ekologia, opieka zdrowotna)	180	10%

Walory Bydgoszczy.

Wykres 72. Metakategorie. Procent wskazań.

Wyszczególnienie	Liczba wskazań	Struktura
1. Rekreacja i kultura (LPKiW, Wyspa Młyńska, kultura muzyczna)	1284	39%
2. Charakter miasta i jego dynamizm rozwojowy (klimat, przestrzeń miejska, BPPT, szkolnictwo)	1042	32%
3. Jakość życia mieszkańców (bezpieczeństwo, dostępność usług, niskie bezrobocie)	500	15%
4. Rozwinięta infrastruktura miejska (ulice, komunikacja: ITS, BRA, tramwaj do Fordonu)	440	14%

Słabości Bydgoszczy.

Wykres 73. Metakategorie. Procent wskazań.

Wyszczególnienie	Liczba wskazań	Struktura
1. Niska jakość: usługi, infrastruktura miejska (korki, komunikacja publiczna, ścieżki rowerowe)	949	32%
2. Zaniedbana przestrzeń publiczna (dzielnice/ kamienice, ład i porządek, tereny rekreacji)	849	29%
3. Niska jakość życia (władze miasta, oferta kulturalna i sportowa, bezpieczeństwo, ekologia)	719	24%
4. Słabe tempo rozwoju miasta (inwestorzy, niskie zarobki, uczelnie, skomunikowanie z regionem)	447	15%

Priorytety na najbliższe 5 lat.

Wykres 74. Metakategorie. Procent wskazań.

Wyszczególnienie	Liczba wskazań	Struktura
1. Sprawna komunikacja i rozwinięta sieć ulic (korki, nowoczesne tramwaje, BRA)	1039	29%
2. Otwarcie na rozwój miasta (inwestorzy, skomunikowanie z regionem, marka miasta, uczelnie)	1037	29%
3. Wysoka jakość życia (przestrzeń miejska, kultura i edukacja, opieka zdrowotna i społeczna, ekologia)	941	26%
4. Rekreacja i wypoczynek (LPKiW, tereny nadrzeczne, baseny osiedlowe, aquapark)	569	16%

II. Analiza częstotliwości występowania metakategorii oraz powiązań między nimi.

Po wyodrębnieniu poszczególnych metakategorii została przeprowadzona analiza powiązań między nimi. Przy czym ponownie należy zaznaczyć, że granice pomiędzy poszczególnymi makro-obszarami tematycznymi są nieostre, np. wiele podstawowych kategorii pierwszego rzędu już obejmowało uogólnione dane. Mając na względzie jedynie umowny i poglądowy charakter granic, możemy wyróżnić 4 ogólne makro-zagadnienia, które najsilniej wybrzmiały w wypowiedziach ankietowanych mieszkańców Bydgoszczy i osób spoza miasta:

A) Metropolia

B) Komunikacja w mieście

C) Rekreacja, kultura i rozrywka

D) Jakość życia mieszkańców

Metropolia

Zagadnienie „metropolia" składa się z następujących metakategorii (z podaną liczbą wskazań):

Metakategorie	Liczba wskazań
Zadbane, nowoczesne, uniwersyteckie (przestrzeń, gospodarka, uczelnie)	528
Charakter miasta i jego dynamizm rozwojowy (klimat, przestrzeń miejska, BPPT, szkolnictwo)	1042
Otwarcie na rozwój miasta (inwestorzy, skomunikowanie z regionem, marka miasta, uczelnie)	1037
Tętniące życiem i otwarte (rozpoznawalność, skomunikowanie, kreatywność, kultura)	411
Tolerancyjna, empatyczna, świadoma	1746
Jakość kształcenia (szkolnictwo + uczelnie wyższe)	51
Słabe tempo rozwoju miasta (inwestorzy, niskie zarobki, uczelnie, skomunikowanie z regionem)	447

Łącznie w obrębie makro-zagadnienia znajduje się 5262 wskazań, co stanowi 18,2% wszystkich wskazań w pytaniach 1-12 ankiety. Zdecydowana większość respondentów, bo aż 83%, uważa, że Bydgoszcz powinna być metropolią. Metropolitalność miasta łączy się z takimi kwestiami, jak wielkość obszaru miasta oraz jego ranga w regionie, kraju i na arenie międzynarodowej, ale także dynamika rozwoju gospodarczego oraz powiązania miasta z otoczeniem.

- W pytaniu o miasto idealne 28% wskazań przypadło ma metakategorię „Zadbane, nowoczesne, uniwersyteckie". Jest to metakategoria, która łączy w sobie wskazania dotyczące wysokiej jakości przestrzeni publicznej, odnowione budynki, czystość oraz rewitalizację w poszczególnych dzielnicach, nowoczesną gospodarkę, inwestycje gwarantujące miejsca pracy oraz wysoki status i atrakcyjność bydgoskich uczelni. Zarówno odnowiona i zadbana przestrzeń publiczna (ulice, budynki, parki), jak i atrakcyjność uczelni i dynamizm gospodarki wpływają na prestiż i rangę miasta zarówno w oczach mieszkańców, jak i turystów, gości, inwestorów i studentów.

- „Wysoka jakość przestrzeni publicznej” to kategoria, która pojawiła się w 7 pytaniach ankiety. Kilkukrotnie pojawia się jako najczęściej wskazywana kategoria w poszczególnych pytaniach (np. warunki dla młodych, warunki dla seniorów, miasto idealne). Kategoria ta odpowiada potrzebie respondentów, aby otaczająca ich przestrzeń publiczna oraz budynki były zadbane, czyste i estetyczne. Są to warunki sprzyjające rekreacji i odpoczynkowi w przestrzeni miejskiej, a częścią tej przestrzeni są parki, nabrzeże, LPKiW i tereny spacerowe starego miasta. Zadbana przestrzeń miejska wiąże się z prestiżem, ale i z przyjemnością przebywania i odpoczynkiem. W pytaniu o słabości Bydgoszczy 29% wskazań dotyczyło zaniedbanej przestrzeni publicznej.

- Niemal 32% wskazań w pytaniu o walory Bydgoszczy (za co obecnie cenisz Bydgoszcz) dotyczyło metakategorii „Charakter miasta i jego dynamizm rozwojowy”. W tej metakategorii mieszczą się także prestiżowe wydarzenia takie jak Camerimage oraz aktywność mieszkańców (budżet obywatelski) i otwarcie na otoczenie, np. na turystów. „Miasto tętniące życiem i otwarte” – 22% wskazań w pytaniu o miasto idealne, oraz „Otwarcie na rozwój miasta”– jako priorytet na najbliższe 5 lat (29% wskazań). W ramach tej ostatniej metakategorii zawierają się następujące kwestie: połączenia komunikacyjne krajowe, regionalne i międzynarodowe, pojęcie tożsamości i marki miasta (w tym charakterystyczna budowla), rozpoznawalności w Polsce i Europie, status uczelni oraz integracja z gminami ościennymi.

- Miasto „Tętniące życiem i otwarte” dotyczy także cech społeczności Bydgoszczy. W tym pojęciu zawiera się przyjazność mieszkańców, tolerancyjność, obecność osób przedsiębiorczych, kreatywnych i tworzących kulturę w mieście. Wśród słabości Bydgoszczy wymieniono mało ożywione życie towarzyskie w śródmieściu („wieczorna martwota”). W pytaniu o idealne społeczeństwo Bydgoszczy najwięcej osób (53% wskazań) wskazało społeczność tolerancyjną, empatyczną, o wysokiej kulturze osobistej, troskliwą i świadomą.

- Kolejnym pojęciem jest tempo rozwoju miasta, co także zostało poruszone przez ankietowanych. Około 29% wskazań respondentów w pytaniu o priorytetowe kierunki działań na najbliższe 5 lat dotyczy szeroko pojętego otwarcia na rozwój miasta (w zakresie gospodarczym, akademickim, mieszkaniowym i komunikacyjnym). Jednocześnie warto zaznaczyć, że w pytaniu o warunki dla osób młodych, 16% wskazań przypada na „słabą” jakość kształcenia. Co więcej, w pytaniu o słabości Bydgoszczy, 15% wskazań badanych dotyczyło „słabego tempa rozwoju miasta”, w tym: zbyt mało inwestycji, atrakcyjnych miejsc pracy, niski status uczelni, słabe skomunikowanie z regionem i niedostateczna promocja miasta.

Komunikacja w mieście

Zagadnienie „komunikacja w mieście” składa się z następujących metakategorii (z podaną liczbą wskazań):

Metakategorie	Liczba wskazań
Dostępna przestrzeń i sprawna komunikacja (bariery architektoniczne, nowoczesny tabor)	91
Sprawna komunikacja i usługi publiczne (tramwaj, autobus, rower + infrastruktura i urzędy)	80
Sprawne komunikacyjnie (przepustowość ulic, transport publiczny, rower)	465
Sprawna komunikacja i rozwinięta sieć ulic (korki, nowoczesne tramwaje, BRA)	1039
Rozwinięta infrastruktura miejska (ulice, komunikacja: ITS, BRA, tramwaj do Fordonu)	440
Bezpieczeństwo komunikacyjne i rewitalizacja (drogi, mieszkańcy, kamienice, komunikacja)	1032
Komunikacja publiczna (tramwaj, autobus, SKM)	666
Komunikacja indywidualna - niezmotoryzowana (rower, pieszo)	385

Metakategorie	Liczba wskazań
Komunikacja indywidualna – zmotoryzowana (samochód, pojazd elektryczny)	285
Komunikacja publiczna (tramwaj, autobus, SKM)	642
Komunikacja indywidualna - niezmotoryzowana (rower, pieszo)	344
Komunikacja indywidualna – zmotoryzowana (samochód, pojazd elektryczny)	306
Niska jakość: usługi, infrastruktura miejska (korki, komunikacja publiczna, ścieżki rowerowe)	949

Łącznie w obrębie makro-zagadnienia znajduje się 6724 wskazań, co stanowi 23,3% wszystkich wskazań w pytaniach 1-12 ankiety. Metakategorie zostały wybrane do tego makro-zagadnienia ze względu na łączność z tematem poruszania się po Bydgoszczy oraz infrastruktury komunikacyjnej. Temat ten pojawia się niemal w każdym pytaniu ankiety (w 10 pytaniach) i stanowi jedno z najczęściej poruszanych przez badanych zagadnień.

- Aż 50% wskazań w pytaniu o preferowany środek transportu po mieście dotyczy komunikacji publicznej (tramwaje i autobusy). Na drugim miejscu plasuje się komunikacja rowerowa i piesza – 29% wskazań, dopiero na trzecim miejscu komunikacja indywidualna samochodem – 21%. Podobne wyniki pojawiają się w pytaniu o warunki satysfakcjonującej komunikacji po mieście, 50% wskazań przypada na takie kwestie jak: lepiej rozplanowane trasy komunikacji publicznej (nowe linie), wymiana taboru autobusowego i tramwajowego, niezawodność i punktualność autobusów (oraz więcej kursów), przyjazny system biletów oraz metro lub szybka kolej miejska. Ankietowani zdecydowanie stawiają na komunikację miejską, a mobilność w mieście jest dla nich kwestią priorytetową.

- W kontekście rowerzystów najczęściej wskazywaną potrzebą jest rozbudowana sieć ścieżek rowerowych oraz systemu BRA, natomiast piesi i rolkarze wskazują na potrzebne remonty chodników i oświetlenie przejść dla pieszych. Niemal 27% wskazań w pytaniu o warunki transportowe w mieście dotyczy potrzeb rowerzystów i pieszych.

- Użytkownicy samochodów poruszający się po Bydgoszczy własnym autem, najczęściej wskazują na potrzebę udrożnienia ulic miasta oraz na likwidację problemu korków i zatorów samochodowych. Prawie 24% wskazań w pytaniu o warunki transportowe obejmuje takie kwestie jak: przepustowość ulic i bezpieczeństwo ruchu drogowego, remont i oświetlenie ulic, dróg i parkingów oraz system Park&Ride. Bezpieczeństwo ruchu drogowego pojawia się także w kontekście bezpiecznego miasta. Gros wskazań w pytaniu o bezpieczne miasto przypada na kwestie bezpieczeństwa komunikacyjnego i infrastruktury, co obejmuje m.in.: poprawę infrastruktury dróg, przejść dla pieszych, chodników, buspasy, a także rozwój ścieżek rowerowych, nowy tabor autobusowy, ITS, monitoring wnętrz pojazdów oraz stan techniczny pojazdów i kary dla nietrzeźwych kierowców.

- Pojęcie „sprawnej komunikacji" to metakategoria, która pojawia się czterokrotnie. W pytaniu o warunki dla ludzi młodych 25% wskazań dotyczy sprawnej komunikacji i usług publicznych, w tym: komunikacji publicznej, która działa także w weekendy, nowego taboru, rozwiniętych ścieżek rowerowych oraz braku korków. Z kolei w pytaniu o warunki dla seniorów, sprawna komunikacja otrzymała 37% wskazań, i obejmuje: usunięcie barier architektonicznych (chodniki, windy, przystanki), komunikację, która jest punktualna i funkcjonuje także w weekendy oraz przyjazne ceny biletów i ponownie brak korków.

- W pytaniu o miasto idealne, 25% wskazań przypada ma metakategorię „sprawna komunikacja publiczna". Zawiera się w tym dobra jakość infrastruktury drogowej, rozwinięta sieć ekologicznej, szynowej komunikacji publicznej, metro oraz szybka kolej miejska, a także system ścieżek rowerowych. Podobne kwestie poruszono w pytaniu o priorytety na najbliższe 5 lat. Ponownie duża część respondentów (29% wskazań)

uznała za priorytet sprawną komunikację i rozwiniętą sieć ulic (w tym rozbudowaną sieć ulic i brak korków, ponownie ekologiczny transport szynowy po mieście, tramwaje, metro, szybka kolej miejska oraz system ścieżek rowerowych i BRA). Także na 19 osiedlach priorytetem jest usprawnienie i bezpieczeństwo ruchu drogowego.

– W pytaniu o walory Bydgoszczy ponad 13% wskazań dotyczy rozwiniętej infrastruktury. W tej metakategorii znalazły się m.in.: linia tramwajowa do Fordonu i nowy tabor, funkcjonujący rower miejski BRA oraz system ścieżek, a także rozwinięta infrastruktura ulic. Z kolei w pytaniu o słabości Bydgoszczy 32% wskazań przypadło na niską jakość infrastruktury miejskiej i usług, w tym: zły stan dróg, chodników, parkingów oraz korki, źle funkcjonująca komunikacja publiczna (w tym przestarzały tabor, awaryjność) oraz brak metra/SKM i wciąż zbyt mało rozwinięty system ścieżek rowerowych.

Rekreacja, kultura i rozrywka

Zagadnienie „rekreacja, kultura i rozrywka" składa się z następujących metakategorii (z podaną liczbą wskazań):

Metakategorie	Liczba wskazań
Aktywny wypoczynek i rekreacja (tereny zieleni miejskiej, ścieżki rowerowe)	2617
Wypełnione aktywnością rekreacyjno-sportową (LPKiW, aquapark, tereny nadrzeczne)	285
Czas wolny dla młodych (rekreacja, kultura i rozrywka)	149
Czas wolny dla seniorów (rekreacja, kultura i rozrywka)	67
Różnorodna oferta kulturalna i sportowa (prestiżowe imprezy, wysoki poziom sportu)	1214
Dostępność kultury i rekreacji (bilety, kultura na ulicach, rekreacja w LPKiW)	995
Kultura, edukacja i rekreacja w obiektach (nowe i rozbudowa + aquapark)	981
Rekreacja i kultura (LPKiW, Wyspa Młyńska, kultura muzyczna)	1284
Rekreacja i wypoczynek (LPKiW, tereny nadrzeczne, baseny osiedlowe, aquapark)	569
Wypoczynek stacjonarny w obiektach (kultury, sportu, edukacji, gastronomii)	457
Obywatelska, aktywna, patriotyczna	1060
Zaniedbana przestrzeń publiczna (dzielnice/ kamienice, ład i porządek, tereny rekreacji)	849

Łącznie w obrębie makro-zagadnienia znajduje się 10527 wskazań, co stanowi 36,4% wszystkich wskazań w pytaniach 1-12 ankiety. W obrębie makro-zagadnienia znalazły się zarówno kwestie dotyczące sportu, rekreacji i terenów zielonych, jak i różne formy uczestnictwa w kulturze i rozrywce. Tematy te łączą się z szerszym zagadnieniem spędzania czasu wolnego przez Bydgoszczan i osoby związane z miastem oraz z dostępem do realizacji potrzeb kulturalnych i sportowych (rozwój ciała i ducha). Rekreacja oraz odpoczynek w przestrzeni miejskiej łączy się także z ww. zagadnieniem metropolii. Temat kultury i rekreacji pojawia się w 8 pytaniach ankiety i często obejmuje znaczący odsetek wskazań.

- W pytaniu o warunki dla ludzi młodych aż 46% wskazań dotyczy metakategorii „Czas wolny dla młodych". W tym zakresie mieści się bogatsza oferta kulturalna i lokalowa dla młodzieży, miejsca rekreacji i wypoczynku (LPKiW, śródmieście), imprezy i wydarzenia oraz obiekty sportowe (baseny, boiska, aquapark). Także jeśli chodzi o seniorów te kwestie mają znaczenie. Ponad 27% wskazań w pytaniu o warunki dla seniorów dotyczy miejsc spotkań i wypoczynku (parki), oferty kulturalnej i edukacyjnej (kina, biblioteki, kluby) oraz imprez dla seniorów i basenów na osiedlach.

- W pytaniu o kulturę i rozrywkę ankietowani wskazywali na potrzebę bogatszej oferty kulturalnej i sportowej (38% wskazań), co oznacza m.in.: bardziej prestiżową ofertę wydarzeń kulturalnych, imprezy oraz koncerty, wspieranie przez miasto inicjatyw kulturalnych mieszkańców, organizację ważnych imprez sportowych oraz targów i konferencji. Niemal 31% wskazań przypada na obiekty kultury, edukacji i rekreacji, w tym: aquapark, nowe obiekty na potrzeby imprez i koncertów oraz modernizację obecnych obiektów. Kolejną ważną kwestią (31% wskazań) jest dostęp do kultury i rekreacji. Jest to obszerna metakategoria i zawiera w sobie liczne kwestie takie jak: kulturę w przestrzeni miejskiej (czyli murale, wieczory autorskie, jarmarki, kino letnie, wydarzenia studenckie), tanie bilety na wydarzenia, rabaty, dostęp do informacji o wydarzeniach kulturalnych i sportowych, promowanie przez miasto wydarzeń kulturalnych i włączanie do nich różnych grup wiekowych mieszkańców. Dostęp do rekreacji obejmuje także bulwary nad rzekami, tarasy widokowe i aleje spacerowe, w tym wskazane z nazwy: LPWiK, Wyspa Młyńska.

- W pytaniu o miasto idealne, 15% wskazań przypada na metakategorię pn. „Wypełnione aktywnością rekreacyjno-sportową", która obejmuje w szczególności miasto zielone oferujące przestrzenie do rekreacji i wypoczynku w formie aktywności fizycznej. Badani wskazują także na otwarcie się miasta na potencjał rzek Wisły i Brdy oraz Kanału Bydgoskiego, jak również na budowę aquaparku. Także w pytaniu o priorytety na najbliższe 5 lat, 16% wskazań przypada na rekreację i wypoczynek: parki lasy (LPKiW), zieleńce oraz baseny i zagospodarowane nabrzeża. Ponadto warto podkreślić, że mieszkańcy 20-tu osiedli za priorytet uznali rewitalizację i rozwój terenów zielonych.

- W wynikach badań na temat rekreacji i wypoczynku zaobserwowany został podział wypowiedzi respondentów na kwestie dotyczące wypoczynku w formie aktywności fizycznej oraz w formie aktywności stacjonarnej. Najwięcej badanych (57% wskazań) podkreśla potrzebę aktywnego wypoczynku, często na łonie natury, co wiąże się z potrzebą dalszego zagospodarowania terenów zielonych, parków, nabrzeży Wisły, Brdy i Kanału Bydgoskiego. Aktywność fizyczna to także zgłaszana potrzeba budowy basenów/aquaparku oraz infrastruktury ścieżek rowerowych, która pozwoli połączyć wypoczynek i rekreację z przemieszczaniem się i komunikacją w mieście. Jedynie 10% wskazań w pytaniu o warunki wypoczynku i rekreacji dotyczy aktywności stacjonarnych (np. kluby, puby, obiekty kultury).

- Aż 39% wskazań ankietowanych ceni obecnie Bydgoszcz za walory w zakresie rekreacji i kultury. Na tę metakategorię składają się: przestrzenie zielone i rekreacyjne (LPWiK, Wyspa Młyńska, parki) i zwracanie się miasta ku rzekom, rozwinięta kultura (w tym muzyczna) oraz wydarzenia i obiekty sportowe. W pytaniu o idealną społeczność lokalną, 1/3 wskazań dotyczyła metakategorii pn. „Obywatelska, aktywna i patriotyczna", w ramach której również występuje aktywność na polu sportowym i kulturalnym na terenie miasta. Z kolei w pytaniu o słabości Bydgoszczy ankietowani wskazali na problem zaniedbanej przestrzeni miejskiej, w tym odnoszącej się do terenów zieleni miejskiej i nadrzeczne oraz do ubogiej oferty kulturalnej i sportowej, m.in. do braku imprez na osiedlach peryferyjnych.

Jakość życia mieszkańców

Zagadnienie „jakość życia mieszkańców” składa się z następujących metakategorii (z podaną liczbą wskazań):

Metakategorie	Liczba wskazań
Start materialny (praca, mieszkanie, ulgi)	46
Opieka społeczna i medyczna (oferta i dostępność usług)	54
Bezpieczeństwo i środowisko społeczne (ład i porządek, ekologia)	34
Jakość, dostępność i bezpieczeństwo wypoczynku (przestrzeń, komunikacja, ekologia)	1511
Bezpieczeństwo osobiste (policja, monitoring, ład i porządek)	1636
Ochrona zdrowia (profilaktyka, służba zdrowia, ekologia)	261
Bezpieczeństwo ekonomiczne (praca)	29
Zapewniające oczekiwaną jakość życia (bezpieczeństwo, ekologia, opieka zdrowotna)	180
Jakość życia mieszkańców (bezpieczeństwo, dostępność usług, niskie bezrobocie)	500
Wysoka jakość życia (przestrzeń miejska, kultura i edukacja, opieka zdrowotna i społeczna, ekologia)	941
Zdyscyplinowana, zamożna i zdrowa	458
Niska jakość życia (władze miasta, oferta kulturalna i sportowa, bezpieczeństwo, ekologia)	719

Łącznie w obrębie makro-zagadnienia znajduje się 6369 wskazań, co stanowi 22,1% wszystkich wskazań w pytaniach 1-12 ankiety. W obrębie makro-zagadnienia znalazły się zróżnicowane kwestie dotyczące warunków socjalno-bytowych mieszkańców miasta, bezpieczeństwa na terenie miasta oraz zabezpieczenia materialnego, zdrowia i ekologii. Jakość życia w mieście mocno łączy się z wyżej omawianymi zagadnieniami, takimi jak komunikacja w mieście oraz oferta kulturalno-rekreacyjna. Jednak makro-zagadnienie jakości życia na potrzeby niniejszej analizy zostanie zawężone do kwestii bliżej związanych ze zdrowiem, bezpieczeństwem i warunkami socjalnymi. Tematy te pojawiają się w 7 pytaniach ankiety.

- Najczęściej pojawiającą się w ankiecie kwestią dotyczącą jakości życia jest bezpieczeństwo. W pytaniu o warunki bezpiecznego miasta 55% wskazań respondentów przypada na bezpieczeństwo osobiste. Badani wskazywali na potrzebę działań prewencyjnych, wzmocnienia partoli policji i straży miejskiej, prowadzenie skutecznego monitoringu miejskiego oraz ochronę przed wandalizmem i osobami zakłócającymi porządek.

- Kolejne metakategorie z zakresu bezpieczeństwa dotyczyły zdrowia oraz bezpieczeństwa komunikacyjnego, które pojawiło się także w pytaniu o priorytety na osiedlach (19 osiedli uznało za priorytet bezpieczeństwo i usprawnienie ruchu drogowego). Wspomniana problematyka zdrowia według badanych obejmuje takie zagadnienia jak: profilaktyka uzależnień, czyste powietrze, brak hałasu, dostęp do świadczeń medycznych na dobrym poziomie. Natomiast najmniej osób w tym pytaniu wskazało bezpieczeństwo ekonomiczne (1% wskazań).

- W pytaniu o warunki dla seniorów 22% wskazań przypada na opiekę społeczną i medyczną (w tym: domy pobytu, rehabilitacja), natomiast 14% wskazań dotyczy bezpieczeństwa oraz takich kwestii jak: przeciwdziałanie wykluczeniu cyfrowemu, przyjaźni urzędnicy, czyste powietrze i brak hałasu. Te kwestie zostały poruszone także w pytaniu o warunki wypoczynku i rekreacji. Dokładnie 33% wskazań przypada na metakategorię „Jakość, dostępność i bezpieczeństwo wypoczynku”, która zawiera: dostępność

komunikacyjną terenów rekreacji, bezpieczeństwo, ład i porządek, zadbaną i czystą przestrzeń publiczną, czyste powietrze i brak hałasu.

- W pytaniu o warunki dla ludzi młodych, 14% wskazań dotyczy zabezpieczenia materialnego, w tym miejsc pracy z dobrą płacą, możliwości rozwoju zawodowego i rozwoju przedsiębiorczości oraz oferty tanich mieszkań, nowych osiedli i systemu ulg dla młodych.
- Metakategoria „jakość życia mieszkańców" pojawiła się w 4 pytaniach ankiety. W pytaniu o miasto idealne prawie 10% wskazań przypada na kwestie ekologii: miasto wolne od zanieczyszczeń i hałasu, a także na bezpieczeństwo mieszkańców, opiekę zdrowotną i socjalną oraz nowe żłobki i przedszkola. Z kolei w pytaniu o walory Bydgoszczy (za co obecnie cenisz Bydgoszcz), ponad 15% wskazań dotyczy dobrej jakości życia, przyjaznych mieszkańców, bezpieczeństwa i niskiego bezrobocia oraz dostępu do obiektów i placówek użyteczności publicznej i zdrowotnej.
- W pytaniu o priorytety na najbliższe 5 lat także pojawia się „jakość życia mieszkańców" (26% wskazań), a pojęcie to obejmuje: wysoką jakość przestrzeni publicznej (np. estetyka budynków), opiekę zdrowotną i socjalną, integrację mieszkańców, ekologię, bezpieczeństwo, wyższy poziom oświaty oraz poprawę jakości infrastruktury komunalnej. Jest to bardzo pojemna metakategoria, jednak w dużej mierze obejmuje ona codzienne problemy bytowe mieszkańców miasta.
- W pytaniu o słabości Bydgoszczy 24% wskazań dotyczy niskiej jakości życia mieszkańców. W ramach tej metakategorii pojawiły się następujące problemy: zła polityka włodarzy miasta w odniesieniu do mieszkańców (brak wizji, konsultacje), niska jakość powietrza i hałas, zły stan opieki zdrowotnej i społecznej.
- „Zdyscyplinowana, zamożna i zdrowa", to metakategoria wskazana w pytaniu o społeczność lokalną (14% wskazań). Jest to społeczność zdrowa, z dostępem do usług opiekuńczych i medycznych, przestrzegająca ładu i porządku, uczciwa, zamożna, oszczędna i pracująca. Częściowo opisane cechy pasują do zagadnienia jakości życia mieszkańców.

5. Portrety mieszkańców

W niniejszym rozdziale zostaną przedstawione portrety mieszkańców Bydgoszczy (odpowiedzi osób spoza Bydgoszczy nie zostały włączone do analizy) w podziale na 3 grupy wiekowe.

Osoba młoda: poniżej 35 lat	Osoba w średnim wieku: 35-54 lat	Osoba dojrzała/senior: powyżej 55 lat

W toku analizy zebranych odpowiedzi dało się zaobserwować jedynie niewielkie różnice pomiędzy poszczególnymi grupami wiekowymi respondentów. Niemniej jednak różnice te pojawiły się w odpowiedziach na niektóre pytania. Poniżej zostały zaprezentowane rozkłady wskazań dla każdego pytania, dla poszczególnych grup wiekowych respondentów. Wskazania ankietowanych przyporządkowano także kolorystycznie do metakategorii, które tworzą kategorie zbiorcze (które na poniższych wykresach oznaczono numerycznie przy poszczególnych etykietach danych) powiązane ze wspólnym obszarem tematycznym. Metakategorie zostały szerzej omówione w rozdziale 4. Nie przypisano konkretnego znaczenia poszczególnym kolorom – ilustrują one jedynie zróżnicowanie metakategorii. Na wykresach pominięto podstawowe kategorie, które wskazało mniej niż 10 osób.

Mieszkaniec Bydgoszczy - osoba młoda (poniżej 35 lat).

Wykres 75. Wskazania osób młodych dla pytania o warunki rekreacji i wypoczynku.

Odpowiedzi osób poniżej 35 roku życia są zgodne z generalnymi wynikami ankiety: najwięcej osób chce wypoczywać w formie aktywności fizycznej, często na świeżym powietrzu, co pokazuje wysoka liczba wskazań kwestii terenów zielonych. Aby to było możliwe, respondenci wskazują na potrzebę istnienia zadbanej przestrzeni publicznej.

Wykres 76. Wskazania osób młodych dla pytania o preferowany środek transportu w mieście.

Wykres 77. Wskazania osób młodych dla pytania o warunki satysfakcjonującego transportu w mieście.

Podobnie jak w pierwszym pytaniu odpowiedzi osób młodych nie odbiegają od ogólnych wyników ankiety. Najwięcej wskazań tej grupy koncentruje się wokół komunikacji miejskiej, na drugim miejscu jest ruch rowerowy i dopiero w trzeciej kolejności ruch samochodowy.

Wykres 78. Warunki dla osób młodych w Bydgoszczy (tylko wskazania osób poniżej 20 lat).

Dla osób poniżej 20 lat szczególnie ważne są następujące kwestie: oferta kulturalna i rekreacyjna wraz z dostępem do zadbanej przestrzeni publicznej, mobilność i poruszanie się po mieście, miejsca pracy i możliwość rozwoju zawodowego oraz jakość edukacji w szkołach i na bydgoskich uczelniach.

Wykres 79. Wskazania osób młodych w pytaniu o kulturę i rekreację.

Osoby młode najczęściej wskazują potrzebę bogatszej i bardziej prestiżowej oferty kulturalnej. Następnie plasuje się szeroko pojęty dostęp do kultury i ożywienie aktywności kulturalnej w przestrzeni miejskiej oraz w trzeciej kolejności potrzeba zmodernizowanych obiektów kultury i edukacji. Wyniki te nie odbiegają od ogólnych wyników ankiety.

Wykres 80. Wskazania osób młodych w pytaniu o bezpieczne miasto.

Osoby młode, podobnie jak ogół ankietowanych najczęściej wskazują na potrzebę bezpieczeństwa osobistego, które jest powiązane z działaniami odpowiednich służb: policji, straży miejskiej oraz systemu monitoringu. Kolejną ważną kwestią jest bezpieczeństwo komunikacyjne oraz kwestie zdrowia i ekologii.

Wykres 81. Wskazania osób młodych w pytaniu o społeczność lokalną.

Jak pokazują powyższe dane, wskazania osób młodych nie odbiegają od ogólnych wyników ankiety. Najczęściej wskazywane cechy idealnej społeczności Bydgoszczy to przyjazność, tolerancyjność, a kolejna kategoria to społeczność obywatelska, aktywna społecznie, zaangażowana w sprawy miasta.

Wykres 82. Wskazania osób młodych w pytaniu o miasto idealne.

Osoby młode z porównywalną częstotliwością wskazują na potrzeby związane z prestiżowym, bogatym i zadbanym miastem oraz potrzeby związane z mobilnością miejską. Na kolejnym miejscu znalazły się kwestie otwarcia na otoczenie oraz sportu i rekreacji. Jak pokazują dane opinie i potrzeby respondentów są znacząco rozdrobnione i zróżnicowane, co także jest zbieżne z ogólnymi wynikami ankiety.

Wykres 83. Wskazania osób młodych w pytaniu o walory Bydgoszczy.

Dla osób młodych najważniejszym walorem Bydgoszczy jest estetyka i charakter miasta oraz jego dynamiczny rozwój, następnie respondenci cenią tereny zielone, rekreacyjne i zwracanie się miasta w stronę rzek. Dopiero w dalszej kolejności wskazywano rozwiniętą infrastrukturę miasta. Dla młodych respondentów ważne są także charakterystyczne imprezy odbywające się w mieście, nowoczesne usługi typu BRA oraz jakość życia mieszkańców.

Wykres 84. Wskazania osób młodych w pytaniu o mankamenty Bydgoszczy.

Najczęściej młodym mieszkańcom nie podoba się w Bydgoszczy niski poziom komunikacyjnej infrastruktury miejskiej, w tym stan dróg i ulic, brak ścieżek rowerowych i źle funkcjonująca komunikacja publiczna. Ponadto ważnym mankamentem miasta jest zaniedbana przestrzeń publiczna oraz niska jakość życia mieszkańców. Respondenci wskazali również słabe tempo rozwoju miasta. Wyniki są zbieżne z ogólnymi wynikami ankiety.

Wykres 85. Wskazania osób młodych w pytaniu o priorytety dla Bydgoszczy na najbliższe 5 lat.

Najważniejszym priorytetem dla młodych Bydgoszczan są kwestie mobilności i transportu w mieście. Zarówno w kontekście poprawy stanu ulic i zmniejszenia liczby korków oraz w kontekście rozwoju komunikacji publicznej i sieci ścieżek rowerowych. Wskazywano także na potrzebę zwiększenia dbałości i przestrzeń publiczną, kwestie ożywienia gospodarki i rozwój terenów rekreacyjnych i infrastruktury sportowej (aquapark). Wyniki te odzwierciedlają ogólne wyniki ankiety.

Mieszkaniec Bydgoszczy - osoba w średnim wieku (35-54 lata).

Wykres 86. Wskazania osób w średnim wieku w pytaniu o warunki wypoczynku i rekreacji.

Podobnie jak dla osób młodych, dla osób w średnim wieku najważniejszym warunkiem rekreacji w mieście jest zagospodarowana zieleń, parki i tereny rekreacyjne. Ponownie wysoki odsetek wskazań dotyczy wysokiej jakości przestrzeni miejskiej, a najmniej osób wskazało wypoczynek w formie stacjonarnej.

Wykres 87. Wskazania osób w średnim wieku w pytaniu o preferowany środek transportu w mieście.

Wykres 88. Wskazania osób w średnim wieku w pytaniu o warunki satysfakcjonującego transportu w mieście.

Osoby w średnim wieku także wskazują komunikację miejską jako preferowany środek przemieszczania się po Bydgoszczy. Jako warunki satysfakcjonującego transportu w mieście wskazują poprawę jakości i dostępności komunikacji miejskiej. Mniej osób preferuje poruszanie się rowerem oraz samochodem.

Wykres 89. Wskazania osób w średnim wieku w pytaniu o kulturę i rozrywkę.

Wskazania osób w średnim wieku w niewielkim stopniu różnią się od wskazań osób młodych. Osoby w średnim wieku częściej wskazują kategorię obiektów kultury i edukacji, tj. na poziomie zbliżonym do wskazań bogatszej oferty kulturalnej.

Wykres 90. Wskazania osób w średnim wieku w pytaniu o bezpieczne miasto.

Osoby w średnim wieku podobnie jak osoby młode, najczęściej wskazują na potrzebę bezpieczeństwa osobistego. Osoby w średnim wieku nieco rzadziej wskazują kwestię bezpieczeństwa komunikacyjnego i kwestie zdrowotne.

Wykres 91. Wskazania osób w średnim wieku w pytaniu o społeczność lokalną.

Osoby w średnim wieku najczęściej wskazują kategorię społeczności przyjaznej, tolerancyjnej i o wysokiej kulturze osobistej. Podobnie jak osoby młode na drugim miejscu jest samorządność i zaangażowanie społeczne. Rzadziej niż osoby młode wskazywana jest społeczność przestrzegająca zasad porządku publicznego. Generalnie odpowiedzi są zbieżne z ogólnymi wynikami ankiety.

Wykres 92. Wskazania osób w średnim wieku w pytaniu o miasto idealne.

W pytaniu o miasto idealne osoby w średnim wieku stosunkowo częściej wskazywały kwestie związane ze zdrowiem i bezpieczeństwem oraz kategorię miasto zieleni oferujące przestrzenie rekreacji i wypoczynku. Nieco rzadziej wskazywano kwestie związane z otwarciem na otoczenie miasta.

Wykres 93. Wskazania osób w średnim wieku w pytaniu o walory Bydgoszczy.

Osoby w średnim wieku stosunkowo częściej niż osoby młode, wskazywały na kwestie związane z jakością życia, natomiast rzadziej wymieniały rozwiniętą infrastrukturę. Pozostałe kategorie mają rozkład podobny do ogólnych wyników ankiety.

Wykres 94. Wskazania osób w średnim wieku w pytaniu o mankamenty Bydgoszczy.

Osoby w średnim wieku, podobnie jak osoby młode najczęściej wskazywały problem mobilności w mieście jako mankament Bydgoszczy. Kolejną zbiorczą kwestią jest niska jakość życia mieszkańców, którą osoby w średnim wieku wskazywały stosunkowo częściej niż osoby młode. Pozostałe odpowiedzi są zbieżne z ogólnymi wynikami ankiety.

Wykres 95. Wskazania osób w średnim wieku w pytaniu o priorytety na najbliższe 5 lat.

Dla respondentów w średnim wieku najważniejszym priorytetem jest dobrze rozwinięta struktura dróg i ulic oraz ich przepustowość i brak korków. Następnie porównywalne znaczenie mają kwestie jakości życia, zadbanej przestrzeni publicznej oraz rozwój gospodarczy i akademicki miasta. Rzadziej niż osoby młode wskazywano na rozwój terenów zielonych i rekreacyjnych.

Mieszkaniec Bydgoszczy - osoba dojrzała/senior (55+).

Wykres 96. Wskazania osób dojrzałych i seniorów w pytaniu o wypoczynek i rekreację.

Najważniejszą kwestią w kontekście wypoczynku i rekreacji jest dla osób dojrzałych/seniorów zagospodarowana zieleń, parki, nabrzeże. Potrzeby tej grupy różnią się w zakresie dostępności terenów rekreacyjnych – osoby dojrzałe/seniorzy stosunkowo częściej wskazywali dostępność komunikacyjną terenów rekreacyjnych niż inne grupy wiekowe. Rozkład odpowiedzi w pozostałych kategoriach jest zbieżny z ogólnymi wynikami ankiety.

Wykres 97. Wskazania osób dojrzałych i seniorów w pytaniu o preferowany środek transportu.

Osoby dojrzałe/seniorzy odpowiadali podobnie jak pozostałe grupy wiekowe, ponownie najwięcej osób wskazało komunikację publiczną. Stosunkowo częściej osoby dojrzałe/seniorzy wskazywali samochód jako preferowany środek transportu niż pozostałe grupy respondentów.

Wykres 98. Wskazania osób dojrzałych i seniorów w pytaniu o warunki satysfakcjonującego transportu w mieście.

Odpowiedzi osób dojrzałych/seniorów różnią się w zakresie uwarunkowań satysfakcjonującego transportu po mieście od innych grup wiekowych. Osoby dojrzałe/seniorzy stosunkowo częściej wskazują potrzebę wymiany taboru tramwajowego i autobusowego oraz potrzebę wyremontowanych i oświetlonych ulic, natomiast rzadziej wskazują na potrzebę większych udogodnień dla ruchu rowerowego.

Wykres 99. Wskazania w pytaniu o warunki dla seniorów (tylko odpowiedzi osób powyżej 65 lat).

Dla osób powyżej 65 roku życia ważne są kwestie mobilności w mieście, a w szczególności kwestia likwidacji barier architektonicznych, które utrudniają poruszanie się po Bydgoszczy. Kolejnym ważnym tematem dla tej grupy wiekowej jest zadbana przestrzeń miejska, w tym miejsca spotkań i wypoczynku (np. parki). Respondenci powyżej 65 roku życia wskazują na potrzebę lepszej opieki medycznej i rehabilitacji, co jest charakterystyczne dla tej grupy i nie pojawiło się w pytaniu o warunki dla ludzi młodych.

Wykres 100. Wskazania osób dojrzałych i seniorów w pytaniu o kulturę i rozrywkę.

Osoby dojrzałe/seniorzy stosunkowo częściej niż inne grupy wiekowe wskazywały potrzebę zmodernizowanych obiektów kultury i edukacji. Dotyczy to nowych budynków, rewitalizacji istniejących obiektów, a także obiektów kultury na potrzeby koncertów i festiwali, także na osiedlach. W drugiej kolejności wskazywano bogatszą ofertę kulturalną. Częściej wskazywano fizyczny i finansowy dostęp do oferty kulturalnej, natomiast rzadziej kulturę w przestrzeni miejskiej.

Wykres 101. Wskazania osób dojrzałych i seniorów w pytaniu o bezpieczne miasto.

Odpowiedzi osób dojrzałych/seniorów znacząco nie różnią się od odpowiedzi respondentów z innych grup. Najważniejszą kwestią w obszarze bezpieczeństwa jest bezpieczeństwo osobiste, które zapewnią partole prewencyjne policji i straży miejskiej. Stosunkowo rzadziej wskazywano kategorię infrastruktury drogowej i miejsc pracy.

Wykres 102. Wskazania osób dojrzałych i seniorów w pytaniu o społeczność lokalną.

Odpowiedzi osób dojrzałych/seniorów nie różnią się znacząco od ogólnych wyników ankiety. Ponownie za najważniejsze cechy idealnej społeczności Bydgoszczy zostały uznane: przyjazność, tolerancja oraz w następnej kolejności aktywność obywatelska i zaangażowanie w życie miasta.

Wykres 103. Wskazania osób dojrzałych i seniorów w pytaniu o miasto idealne.

Odpowiedzi osób dojrzałych/seniorów częściowo się różnią od odpowiedzi innych grup wiekowych. Częściej wskazywane są kwestie otwarcia na otoczenie, skomunikowania z krajem i regionem oraz ożywienie kulturalne w mieście. Osoby młode najczęściej wskazywały wysoką jakość przestrzeni miejskiej oraz kwestie komunikacji. Te zagadnienia także pojawiły się w odpowiedziach osób dojrzałych/seniorów (nieznacznie rzadziej).

Wykres 104. Wskazania osób dojrzałych i seniorów w pytaniu o walory Bydgoszczy.

Liczba odpowiedzi osób dojrzałych/seniorów jest porównywalna dla kwestii estetyki przestrzeni miasta i tempa jego rozwoju oraz dla przestrzeni zielonych i zwracania się ku rzekom oraz oferty kulturalno-sportowej. Nieco rzadziej niż w przypadku innych grup wskazywano jakość życia i przyjaznych mieszkańców.

Wykres 105. Wskazania osób dojrzałych i seniorów w pytaniu o mankamenty Bydgoszczy.

Wskazania osób dojrzałych/seniorów są zbieżne z odpowiedziami pozostałych grup wiekowych. Najczęściej wymienianym mankamentem miasta jest stan dróg, ulic, chodników, parkingów oraz korki. Równie często wskazywano kwestię zaniedbanej przestrzeni publicznej. Stosunkowo częściej niż inne grupy, osoby dojrzałe/seniorzy wskazywały problem złej polityki włodarzy miasta wobec mieszkańców.

Wykres 106. Wskazania osób dojrzałych i seniorów w pytaniu o priorytety na najbliższe 5 lat.

Osoby dojrzałe/seniorzy najczęściej wskazywały jako priorytet dla miasta dobrze rozwiniętą infrastrukturę dróg i większą przepustowość. Nieco rzadziej niż w przypadku innych grup wskazywano wysoką jakość przestrzeni miejskiej. Zdecydowanie rzadziej niż osoby młode, osoby dojrzałe/seniorzy wskazują kwestię pozyskania inwestorów i tworzenia miejsc pracy. Stosunkowo częściej natomiast wskazują skomunikowanie z regionem i krajem.

6. Wnioski ogólne

Osoby biorące udział w badaniu zaprezentowały swoje preferencje i potrzeby odnośnie warunków życia w mieście oraz preferowanych kierunków rozwoju i inwestycji w najbliższych latach. Jak opisano powyżej, główne wątki poruszane w ankiecie to:

- Rozwój miasta w kierunku metropolii (zadbana przestrzeń publiczna oraz dynamizm gospodarczy, akademicki i otwarcie na otoczenie);
- Poprawa warunków komunikacji w mieście (zarówno komunikacji publicznej jak i sieci dróg oraz płynności ruchu samochodowego);
- Oferta rekreacyjna (tereny zielone i aktywność sportowa) oraz kulturalna;
- Jakość życia mieszkańców (bezpieczeństwo, warunki socjalno-bytowe, zdrowie).

Jak pokazują wyniki badań, respondenci oczekują poprawy we wszystkich powyższych aspektach i żaden z obszarów nie został pominięty w odpowiedziach respondentów na pytanie o priorytety dla miasta. Wszystkie aspekty łączą się ze sobą. Można zaobserwować, że wśród warunków wypoczynku i rekreacji, aż 57% wskazań respondentów dotyczy wypoczynku w formie aktywności fizycznej, w tym na terenach zielonych oraz sportu i ruchu rowerowego. W przypadku pytania o preferowany środek transportu, 50% wskazań dotyczyło komunikacji miejskiej. Tym, co łączy obie metakategorie jest potrzeba korzystania przez ankietowanych z potencjału miasta: w zakresie przestrzeni zielonych, rekreacyjnych (nabrzeża rzek) oraz sprawnej komunikacji miejskiej.

Bydgoszczanie i osoby związane z miastem zapytani o preferencje poruszania się po mieście, najczęściej wskazywali na komunikację miejską, a w następnej kolejności na ruch rowerowy. Jednak w pytaniu o priorytety dla miasta bardzo duży odsetek odpowiedzi dotyczył poprawy infrastruktury ulic, stanu dróg oraz poprawy przepustowości ulic. Można stąd wnosić, że ruch samochodowy i jego utrudnienia są problemem dużej części mieszkańców miasta.

Jedną z częściej podnoszonych w ankiecie kwestii jest zadbana przestrzeń publiczna. Jak wskazano wyżej estetyczna przestrzeń łączy się z wysokim statusem i dumą mieszkańców ze swojego miasta, ale także komfortem codziennego życia i odpoczynku na terenie miasta.

Analiza portretów mieszkańców wykazała dość duże podobieństwo odpowiedzi we wszystkich grupach wiekowych respondentów. Przy czym należy zaznaczyć, że 50% respondentów ankiety to osoby poniżej 35 lat, 34% to osoby w średnim wieku (35-54 lata), natomiast tylko 16% to osoby w wieku 55 lat i więcej. Innymi słowy, grupą wiekową najlepiej reprezentowaną w wynikach ankiety grupą są osoby młode, najaktywniejsze na rynku pracy.

Wyniki badań w kontekście potrzeb poszczególnych osiedli wykazują, że najczęściej wskazywanymi potrzebami osiedli jest rozwój i rewitalizacja terenów zielonych oraz usprawnienie i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jednak w wielu innych pytaniach ankiety pojawiały się odniesienia do potrzeb poszczególnych osiedli. Wskazywano na potrzebę większej ilości obiektów sportowych i miejsc wydarzeń kulturalnych właśnie na osiedlach, nie tylko w śródmieściu (wskazano potrzebę basenów osiedlowych). Także w kontekście zadbanej przestrzeni publicznej i odnowionych budynków respondenci wskazywali, że chodzi o tereny poza śródmieściem. Wskazano jako słabość Bydgoszczy ubogą ofertę sportową i kulturalną na osiedlach położonych z dala od śródmieścia, a jako walor linię tramwajową do Nowego Fordonu. Można stąd wnosić, że istnieje zapotrzebowanie na więcej działań dotyczących potrzeb mieszkańców osiedli (komunikacyjnych, rekreacyjnych, estetycznych i kulturalnych).

III. Załącznik

A N K I E T A

Wyobraź sobie, że nasze miasto za kilka, kilkanaście lat będzie dokładnie takie, jakie chcesz… Na pewno piękne, ale spróbuj opisać je bardziej szczegółowo, myśląc o najważniejszych aspektach życia w mieście.

1. Na początek pomyśl o odpoczynku i rekreacji. Jakie warunki musi spełniać Bydgoszcz, aby być idealnym dla Ciebie miejscem wypoczynku/rekreacji? Wymień maksymalnie 5 takich warunków.

   a. ……
   b. ……
   c. ……
   d. ……
   e. ……

2. Wszyscy chcemy szybko, komfortowo i bezpiecznie przemieszczać się po Bydgoszczy. Wyobrażając sobie nasze miasto <u>w przyszłości</u>, dokończ zdania:

   a. Przemieszczając się na dalsze odległości po Bydgoszczy, najbardziej <u>chciałabym / chciałbym</u> poruszać się …… *(wpisz w wolne miejsce środek transportu, weź pod uwagę, że rower lub pieszo to również środek transportu)*
   b. Będę zadowolona/y z przemieszczania się po Bydgoszczy <u>wybranym wyżej</u> środkiem transportu pod warunkiem, że …….
   ……

3. Jeśli masz poniżej 20 lat, wymień, jakie warunki musi spełniać Bydgoszcz <u>w przyszłości</u>, aby być <u>idealnym</u> miastem dla młodych ludzi. Wymień maksymalnie 5 takich warunków.

   a. ……
   b. ……,……
   c. ……
   d. ……
   e. ……

4. Jeśli masz powyżej 65 lat, wymień, jakie warunki musi spełniać Bydgoszcz <u>w przyszłości</u>, aby być <u>idealnym</u> miastem dla seniorów. Wymień maksymalnie 5 takich warunków.

   a. ……
   b. ……
   c. ……
   d. ……
   e. ……

5. Kultura i rozrywka to ważne aspekty życia w mieście. Jakie warunki musi spełniać Bydgoszcz, aby być idealnym miastem pod względem kultury i rozrywki? Wymień maksymalnie 5 takich warunków.

   a. ……
   b. ……
   c. ……
   d. ……
   e. ……

6. Bezpieczeństwo to jedna z podstawowych potrzeb mieszkańców. Jakie warunki musi spełniać Bydgoszcz, abyś nazwał ją bezpiecznym miastem? Wymień maksymalnie 5 takich warunków.

   a. ……
   b. ……
   c. ……
   d. ……
   e. ……

7. Miasto tworzą przede wszystkim jego mieszkańcy, inaczej mówiąc – społeczność lokalna. Jak wyobrażasz sobie idealne społeczeństwo Bydgoszczy? Wymień swobodnie maksymalnie 5 cech takiego społeczeństwa.

   a. ……
   b. ……
   c. ……
   d. ……
   e. ……

8. Co jeszcze jest istotne dla Ciebie, kiedy wyobrażasz sobie Bydgoszcz w przyszłości jako miasto idealne? Wypowiedz się krótko i swobodnie.

   .....

   .....

   .....

Aby Bydgoszcz stała się taką, jakiej chcemy, musimy wspólnie zastanowić się, jakie mamy obecnie atuty, które będą pomagać w osiągnięciu wizji miasta idealnego, a co nam może w tym przeszkadzać. Biorąc pod uwagę ograniczone środki finansowe, którymi dysponujemy jako gmina, musimy dokonać wyboru, czym zająć się w pierwszej kolejności. Odpowiedz na kolejne pytania.

9. Za co obecnie cenisz Bydgoszcz? Wymień maksymalnie 5 takich rzeczy.

   a. ……
   b. ……
   c. ……
   d. ……
   e. ……

10. Co Ci się zdecydowanie nie podoba w Bydgoszczy? Wymień maksymalnie 5 takich rzeczy.

   a. ……
   b. ……
   c. ……
   d. ……
   e. ……

11. Czy uważasz, że Bydgoszcz powinna stawać się coraz większym miastem i ośrodkiem metropolitalnym o randze krajowej i europejskiej?

Zdecydowanie tak	Raczej tak	Raczej nie	Zdecydowanie nie	Nie potrafię powiedzieć
☐	☐	☐	☐	☐

12. Na czym, planując inwestycje i inne działania, powinniśmy się skupić w ciągu najbliższych 5 lat? Jakie powinniśmy obrać priorytety, tworząc Bydgoszcz naszych marzeń? Wymień maksymalnie 5 takich rzeczy.

   a. ……
   b. ……
   c. ……
   d. ……
   e. ……

13. Jeśli jesteś mieszkanką/ mieszkańcem Bydgoszczy, powiedz, na czym powinniśmy się skupić w pierwszej kolejności, zmieniając na lepsze Twoje najbliższe otoczenie, osiedle, na którym mieszkasz? Wymień maksymalnie 5 takich rzeczy.

   a. ……
   b. ……
   c. ……
   d. ……
   e. ……

METRYCZKA

1. Miejsce zamieszkania: Jeśli w Bydgoszczy, podaj nazwę osiedla			
2. Jeśli nie mieszkasz w Bydgoszczy, podaj nazwę gminy, w której mieszkasz			
3. Płeć	a) Kobieta	b) Mężczyzna	
4. Wiek	a) Poniżej 20 lat		
	b) 20-34		
	c) 35-44		
	d) 45-54		
	e) 55-64		
	f) Powyżej 65 lat		
5. Wykształcenie	a) Podstawowe (i gimnazjalne)		
	b) Zawodowe		
	c) Średnie		
	d) Wyższe (I i II stopnia)		
6. Jeśli nie jesteś mieszkańcem Bydgoszczy, to co łączy Cię z naszym miastem? (możesz wybrać więcej niż jedną odpowiedź)	a) Praca		
	b) Nauka		
	c) Rodzina		
	d) Korzystam z usług kultury		
	e) Robię tu zakupy		
	f) Inne, jakie? (wpisz poniżej)		

Raport z debat z mieszkańcami

Aktualizacja Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku

Grudzień 2017

I.Wprowadzenie

Ważnym elementem aktualizacji Strategii Bydgoszczy do 2030 są konsultacje społeczne. Jedną z metod konsultacyjnych był cykl 6 debat z mieszkańcami. Każda debata była poświęcona wizji miasta widzianej oczami różnych grup społecznych. Celem debat było włączenie jak największej liczby mieszkańców należących do różnych grup interesariuszy w dialog na temat Bydgoszczy w 2030 roku.

Każda debata składała się z 4 najważniejszych części. Część pierwsza była poświęcona przedstawieniu wstępnych wyników badania ankietowego. Zostały zaprezentowane wyniki tematycznie dostosowane do tematu debaty. Następnie odbywała się dyskusja, w której mogli wziąć udział wszyscy goście. Dyskutowano nad wynikami ankiet, a dokładnie nad tym co zaskoczyło w odpowiedziach, czego zabrakło oraz z czym się uczestnicy debaty zgadzają. Jednym z ostatnich elementów spotkania z mieszkańcami była praca nad wizją w kilku podzespołach, a następnie prezentacja wyników pracy. Ostatnim elementem była dyskusja nad zaprezentowanymi wizjami.

Raport składa się z 3 głównych części sporządzonych na podstawie wypowiedzi i zapisów wizji:

1. Sformułowania ważne, które można sprowadzić do wizji Strategii Bydgoszczy. Z każdej debaty, która miała swój temat wiodący wybrano kluczowe aspekty, na których najbardziej zależało uczestnikom każdej z 6 debat;
2. Opinie wyrażane w trakcie debat, które mają charakter opisu stanu istniejącego i mogą być wykorzystane do określenia problemów, słabych lub mocnych stron miasta;
3. Propozycje, które mają charakter celów lub działań i nie będą włączane do zapisów wizji.

II.Propozycje wizji

Pierwsza część raportu składa się z przedstawienia propozycji wizji każdej z 6 debat w podziale na 3 obszary tematyczne:

- Infrastruktura i Środowisko;
- Gospodarka;
- Społeczeństwo.

Tabela 1. Najważniejsze sformułowania uczestników debat sprowadzane do zapisów wizji

	Infrastruktura i Środowisko	Gospodarka	Społeczeństwo
Debata 1 Młodzież	Nowoczesny, wysokiej jakości transport publiczny Bydgoszcz węzłem transportowym wykorzystującym ciągi wodne	Innowacyjna gospodarka Bydgoszczy oparta na nowych branżach przemysłu oraz wykorzystująca potencjał innowacyjności uczelni wyższych	Wysoki poziom kształcenia i innowacyjności na uczelniach wyższych Bogata oferta kulturalna dla ludzi młodych Bydgoskie społeczeństwo tolerancyjne i otwarte
Debata 2 Seniorzy	Dostępna komunikacja uwzględniająca potrzeby seniorów	Młodzi przedsiębiorcy uwzględniający potrzeby seniorów	Bydgoscy seniorzy aktywni i zaangażowani Bydgoszcz miastem o wysokiej integracji międzypokoleniowej
Debata 3 Twórczość	Bydgoszcz miastem estetycznym i bezpiecznym o przyjaznej przestrzeni publicznej Przestrzeń publiczna otwarta na kulturę	Miasto z rozwiniętymi przemysłami kreatywnymi Miasto, gdzie ważną gałęzią gospodarki jest kultura	Społeczeństwo otwarte oraz uczestniczące i tworzące kulturę Bydgoszcz miastem o wysokiej tożsamości (Wyrazista tożsamość miasta Miasto o kulturze dostępnej dla różnych grup społecznych i wiekowych
Debata 4 Gospodarka i szkolnictwo wyższe	Bydgoszcz miastem zrównoważonego rozwoju Rozwinięta i wielozadaniowa infrastruktura komunikacyjna	Gospodarka oparta o przemysł innowacyjny, wykorzysujący dorobek nauki Konkurencyjna gospodarka w Polsce i na świecie	Jeden Bydgoski Uniwersytet Aktywna i zaangażowana w życie kulturalne metropolii młodzież akademicka Bydgoszczanie utożsamiający się z miastem Społeczeństwo wielokulturowe, tolerancyjne i otwarte, wykorzystujące potencjał kulturowy miasta Bydgoszcz miastem studenckim o rozwiniętej i skonsolidowanej infrastrukturze akademickiej
Debata 5 Aktywność społeczna	Miasto wykorzystujące potencjał rzek Bydgoszcz miastem dobrze skomunikowanym,	Bydgoszcz miastem otwartym na przedsiębiorczość	Bydgoszcz miastem o rozpoznawalnej marce Aktywne społeczeństwo obywatelskie współpracujące z

	Infrastruktura i Środowisko	Gospodarka	Społeczeństwo
	uwzględniającym potrzeby różnych użytkowników ruchu Bydgoszcz miastem rozwijającym się z poszanowaniem środowiska		Urzędem Miasta i innymi organizacjami
Debata 6 Przyjazna przestrzeń i komunikacja	Miasto zwarte o rozwiniętym, nowoczesnym i ekologicznym transporcie publicznym Bydgoszcz miastem o atrakcyjnej i dostępnej przestrzeni publicznej Bydgoszcz miastem o wysokiej jakości środowiska przyrodniczego	-	Miasto życzliwe najsłabszym (dzieci, seniorzy, niepełnosprawni)

Podczas debat silny nacisk kładziono na rozwój i poprawę jakości transportu publicznego, co ma swoje odzwierciedlenie w propozycjach wizji. W obszarze gospodarczym najczęściej pojawiającym się elementem była innowacyjność. Zwrócono uwagę także na cechy społeczeństwa Bydgoszczy, które w opinii uczestników powinno być otwarte, tolerancyjne i utożsamiające się z miastem. Zwracano również uwagę na ponoszenie jakości uczelni wyższych w Bydgoszczy oraz dbałość o ich dobrą markę.

III. Opinie wyrażane w trakcie debat, które mają charakter stanu istniejącego dotyczące problemów, słabych lub mocnych stron miasta

Tabela 2. Opinie wyrażane w trakcie debat dotyczące problemów, słabych i mocnych stron

Debata	Problemy	Słabe strony	Mocne strony
Młodzież	– **Niski status uczelni wyższych (2)** – Nierozwinięta oferta kulturalna dla studentów – Nieestetyczna przestrzeń miasta, a szczególnie Fordon – **Niskie poczucie tożsamości części mieszkańców z miastem (2)**	– Nierozwinięte i nienowoczesne uczelnie wyższe	– Dobry poziom szkół średnich
Seniorzy	– Nierozwinięte elementy małej architektury w przestrzeni miejskiej – Zbyt dużo reklam w tramwajach i autobusach – Niedostateczna liczba toalet miejskich – **Duża liczba samochodów zajmujących przestrzeń przeznaczoną dla pieszych (3)** – Niska dostępność przestrzeni publicznej dla niepełnosprawnych	– Niewystarczająca współpraca Uniwersytetu Technologiczno- Przyrodniczego z innymi uczelniami w Polsce	
Twórczość	– Niskie zaangażowanie ludzi w ofertę kulturalną miasta – Niskie zaangażowanie studentów w kulturę – Niezsynchronizowany kalendarz imprez (dużo imprez odbywa się w tym samym czasie)	– Niewystarczające środki na kulturę	
Gospodarka i szkolnictwo wyższe	– Słaby wizerunek Bydgoszczy – **Niski status bydgoskich uczelni (2)**		– Funkcjonowanie Bydgoskiego Klastra Przemysłowego – Wysokie kwalifikacje pracowników Bydgoskiego Parku Przemysłowego – Funkcjonowanie dużych firm, zatrudniających wielu pracowników jak Atos czy Pesa – Część przyjezdnych, nawet z zagranicy jest oczarowana Bydgoszczą

Debata	Problemy	Słabe strony	Mocne strony
Aktywność społeczna	– Brak wystarczającej liczba chodników oraz ulic utwardzonych – Niewystarczająca liczba miejsc parkingowych dla samochodów w mieście – **Duży odsetek parkujących samochodów na chodnikach (3)** – Zbyt restrykcyjne wymogi formalne do Budżetu Obywatelskiego – Nieprzestrzeganie przepisów prawa przez część Bydgoszczan		– Otwarcie miasta na rzekę – Współpraca NGO z miastem
Przyjazna przestrzeń i komunikacja	– Niedostateczna estetyka części chodników – **Duża liczba samochodów, które blokują chodniki (3)** – Nierozwinięta infrastruktura tramwajowa	– Słabo wykorzystany zasób lokalowy na Rynku – **Wielu Bydgoszczan nie lubi swojego miasta (2)**	– Ciekawa i ładna architektura – Klimat niedużego miasta

Pozostałe uwagi uczestników:

- Urzędnicza obojętność podczas korzystania z możliwości organizowania dużych imprez – komentarz uczestnika odnośnie jego doświadczenia ze współpracy z urzędem przy organizacji jednego eventu
- Zbyt krótki czas na opracowanie ofert przy przetargach dla architektów (nie mają czasu przemyśleć jak powinna wyglądać przestrzeń)

W poszczególnych debatach pojawiało się wiele wątków nowych, istotnych z punktu widzenia zaproszonej grupy. Były jednak kwestie, które powtarzały się w dwóch lub więcej grupach. Tematy te zostały zaznaczone poprzez pogrubienie wraz cyfrą zawartą w nawiasie informującą na ilu debatach powtórzyło się dane zagadnienie. Powtarzające się zagadnienia to zgodnie z częstotliwością powtarzania się:

1. **Duża liczba samochodów parkujących na chodnikach** – zagadnienie powtórzyło się na 3 debatach;
2. **Niski status bydgoskich uczelni wyższych** – zagadnienie powtórzyło się na 2 debatach;
3. **Niskie poczucie tożsamości części mieszkańców z miastem, wielu mieszkańców nie lubi Bydgoszczy** – zagadnienie powtórzyło się na 2 debatach.

Większość wypowiedzi dała się zakwalifikować jako problemy lub mocne i słabe strony, jednak ze względu na poziom swojej szczegółowości i odniesienie się do doświadczeń pojedynczych osób zdecydowano się pod tabelą utworzyć odrębne miejsce na zebranie pozostałych uwag uczestników, znalazły się tam dwie uwagi.

IV. Propozycje, które mają charakter celów lub działań i nie będą włączane do zapisów wizji

DEBATA 1 – MŁODZIEŻ

1. **Infrastruktura i Środowisko**

- Wyższy poziom interaktywności i digitalizacji usług miejskich- możliwość płatności telefonem i stworzenie aplikacji ułatwiających życie
- Zwiększenie nakładów finansowych na rozwój sprzętowy uczelni
- Odnowienie ulicy Gdańskiej i Długiej
- Uatrakcyjnienie terenów zielonych
- Rozwój systemu ITS
- Sprawna organizacja transportu i informacji o problemach komunikacyjnych
- Poprowadzenie tramwaju do Torunia i Koronowa (może być też np. SKM)
- Poprawa komunikacji miejskiej w miasteczkach przemysłowych
- Poprawa jakości torowisk
- Zwiększenie częstotliwości i punktualności kursów podmiejskiej komunikacji
- Poprawa standardów komunikacji miejskiej
- Poprawa komunikacji międzygminnej
- Poprawa komunikacji nocnej
- Wsparcie rozwoju transportu ekologicznego (elektryczne samochody - np. zniżki w strefach parkowania)
- Zwiększenie bezpieczeństwa poprzez wprowadzenie przejść podziemnych, kładek, skrzyżowań bezkolizyjnych
- Rozwój nowoczesnej bazy sportowej (nowoczesne stadiony żużlowe i sportowe jako element promocji miasta)
- Rozwój infrastruktury rekreacyjnej na osiedlach (jeden basen na osiedle)
- Utworzenie dużego aquaparku
- Wdrożenie systemu dotacji na mieszkania
- Rewitalizacja terenów rzecznych w Bydgoszczy
- Równomierny rozwój osiedli (infrastruktura, np. place zabaw, ławki)
- Podnoszenie jakości i zwiększenie ilości miejsc zamieszkania dla młodych ludzi (miasteczko studenckie – wszystko zlokalizowane w jednym miejscu)
- Poprawa gospodarowania istniejącym zasobem lokalowym

- Rozwój bazy internatów i schronisk młodzieżowych
- Realizacja projektów według ich wcześniejszych założeń – terminowość – aby wszystkie projekty były realizowane perspektywicznie, aby cięcia kosztów nie przeważały nad pierwotnymi założeniami
- Wprowadzenie monitoringu oraz zwiększenie patroli w miejscach niebezpiecznych
- Rozwój sieci szerokopasmowego Internetu

2. Gospodarka

- Pozyskanie zagranicznych inwestorów i partnerów
- Zachęcenie do zakładania i prowadzenia własnej działalności gospodarczej
- Ułatwienia dla młodych przedsiębiorców (ulgi podatkowe, meetingi biznesowe) – dla osób, które nie są zainteresowane studiami, aby mieli łatwiej wejść na rynek
- Większa otwartość firm w zatrudnieniu osób młodych, którzy są bez doświadczenia

3. Społeczeństwo

- Utworzenie ścieżek edukacyjnych o historii i technicznych aspektach danego miejsca na każdym osiedlu
- Utworzenie ścieżki edukacyjnej przy powstających inwestycjach
- Edukacja ekologiczna mieszkańców
- Prowadzenie działalności wspierającej rozwój lokalnych społeczności (np. wsparcie lokalowe)
- Bezpłatne zajęcia na terenie szkół z samoobrony
- Przeprowadzanie imprez masowych skierowanych do młodzieży
- Promowanie zdrowego trybu życia
- Rozwój OMG radio
- Osiedlowe przestrzenie rozwoju – każde osiedle powinno mieć swój MDK
- Większe nagłośnienie i reklama organizacji młodzieżowych
- Wsparcie rozwoju dzieci niepełnosprawnych (należy zwrócić uwagę na niepełnosprawność intelektualną)
- Zniżki na rekreację kulturową dla mieszkańców
- Wsparcie różnorodności kierunków kształcenia
- Przyjazna policja na spotkaniach w szkołach
- Wzmocnienie współpracy różnych podmiotów podczas organizacji wydarzeń
- Rozwój miejsc spotkań w lokalnych społecznościach (np. osiedlowe kluby zainteresowań)
- Zwiększenie liczby imprez promujących miasto
- Więcej wydarzeń pobudzających, rozwijających, dających możliwość rozwijania własnych zainteresowań intelektualnych przez młodzież
- Wprowadzenie nowoczesnych metod nauczania w placówkach (np. korzystanie z nowych technologii)

DEBATA II – SENIORZY

1. Infrastruktura i Środowisko

- Wprowadzenie głośnych komunikatów w transporcie miejskim
- Dostępność niskopodłogowego transportu publicznego, który będzie dobrze komunikował dzielnice
- Rozwój transportu dla osób niepełnosprawnych
- Zorganizowanie systemu teleopieki
- Budowa klubów i świetlic z placem rekreacyjnym dla dorosłych i dzieci na każdym osiedlu
- Odpowiednia ilość ławek w miejscach wypoczynku i na przystankach
- Rozwój infrastruktury rekreacyjnej na osiedlach
- Rozwój budownictwa mieszkaniowego dla seniorów
- Rozwój transportu metropolitalnego

- Budowa wind przy blokach
- Rozwój oświetlenia przejść dla pieszych
- Budowa parkingów na obrzeżach miasta
- Likwidacja dróg i ulic gruntowych

2. Gospodarka

- Rozwój srebrnej gospodarki

3. Społeczeństwo

- Rozwój geriatrii (Szpital geriatryczny – baza rehabilitacyjna)
- Utworzenie domów dziennego pobytu oraz domów opieki społecznej we wszystkich dzielnicach miasta z czasowym pobytem całodobowym
- Utworzenie Centrum Inicjatyw Senioralnych
- Rozwój usług opiekuńczych w domu dla seniorów potrzebujących wsparcia
- Obiady dla seniorów w szkołach
- Nauka obsługi komputera, telefonu i biletomatów
- Wprowadzenie informatora miesięcznego dla seniora
- Pakiet dla seniora (apteczka, portmonetka, latarka, gwizdek)
- Ubezpieczenie rehabilitacyjne
- „Złota rączka" – bezpłatna fachowa pomoc w drobnych naprawach, remontach dla seniorów
- Domy kultury na osiedlach
- Tańsze bilety na imprezy kulturalne
- Poprawa dostępu do służby zdrowia na osiedlach
- Utworzenie ścieżek edukacyjnych dla seniorów i ich wnuków

DEBATA III - TWÓRCZOŚĆ

1. Infrastruktura i środowisko

- Zwiększenie poziomu i liczby zieleni zagospodarowanej na osiedlach
- Zniesienie bariery w komunikacji miejskiej (czas, ceny, brak biletów itp.)
- Utworzenie dużego aquaparku
- Rozwój sieci dróg rowerowych w centrum miasta
- Rozwój komunikacji miejskiej służącej kulturze (osiedla peryferyjne, gminy ościenne)
- Zwiększenie stopnia wykorzystania rzeki
- Zwiększenie wykorzystania przestrzeni na cele kulturalne

2. Społeczeństwo

- Lepsza informacja/promocja miasta
- Edukacja dorosłych/ rozwój grup amatorskich
- Udostępnienie miejsc dla artystów niszowych/alternatywnych
- Diagnoza potrzeb twórców i odbiorców
- Wzmocnienie współpracy „dużych jednostek" z artystami „mniej znanymi"
- Podniesienie samoświadomości twórców i środowisk kultury
- Wzmocnienie kompetencji kulturowych społeczeństwa (m.in. edukacja kulturowa i in.)
- Stałe kreowanie potrzeb, uczestnictwa (edukacja systemowa - artyści i rezydenci, animatorzy(wydarzenia kulturalne), pedagodzy(świadomość – rozumienie sztuki)
- Ułatwienia do odbioru kultury – osoby niepełnosprawne, znoszenie barier

- Wdrożenie nowoczesnych i interaktywnych form promocji (estetyczna przestrzeń publiczna + miejsca rekreacji)
- Zbudowanie mocnych marek w każdej dziedzinie życia publicznego
- Zwiększenie budżetu na kulturę
- Rozwój szkolnictwa wyższego (szczególnie o profilu artystycznym)
- Promocja rodzinnych marek miasta poza miastem
- Decentralizacja kultury (osiedla peryferyjne)
- Wzmocnienie współpracy instytucjonalnej instytucji kultury oraz instytucji towarzyszących
- Podniesienie atrakcyjności turystycznej miasta
- Systemowe rozwiązania edukacji kulturowej
- Zwiększenie różnorodności repertuaru teatru

DEBATA IV - GOSPODARKA I SZKOLNICTWO WYŻSZE

1. **Infrastruktura i środowisko**

- Poprawa dróg dojazdowych do Bydgoszczy oraz budowy drogi S-5
- Rozwój infrastruktury dla zdrowego stylu życia

2. **Gospodarka**

- Utworzenie 5 centrów naukowo – przemysłowych wg. RIS
  - zdrowie
  - żywność
  - tworzywo narzędziowe
  - auto-motive
  - przemysły kreatywne
- Promocja tworzenie marki miasta poprzez znane osoby z Bydgoszczy

3. **Społeczeństwo**

- Sprawnie działający system realnej aktywizacji zawodowej
- Płaca adekwatna do doświadczenia i umiejętności
- Rozwój szkolnictwa zawodowego
- Przyciąganie do Bydgoszczy studentów i pracowników
- Konsultacje ewentualnych form wsparcia dla uczelni ze strony miasta
- Poprawa jakości kształcenia na obecnych kierunkach, a nie kreowania nowych
- Stworzenie centrum kultury studenckiej
- rozwój Bydgoskiego Centrum Targowo-Wystawienniczego

DEBATA V - AKTYWNOŚĆ SPOŁECZNA

1. **Infrastruktura i środowisko**

- odkażenie terenu Zachemu,
- poprawa jakości powietrza,
- stworzenie spalarni – produkcja ciepła,
- Rozwój turystyki miasta
- Zwiększenie systemu opieki nad zwierzętami (np. sterylizacja)
- Rozwój sieci ścieżek rowerowych,
- Wprowadzenie darmowej komunikacji miejskiej

- Zwiększenie dostępności komunikacyjnej,
- Budowa wielopoziomowych miejsc parkingowych
- Rewitalizacja Starego Miasta
- Modernizacje tkanki miejskiej
- Poprawa sposobu wykorzystania leśnego parku kultury i wypoczynku (np.aqupark)
- Lepsza komunikacja zewnętrzna (S5, S10, lotnisko)
- Dywersyfikacja użytkowników lokali należących do miasta
- Dobrze utrzymana i zaprojektowana zieleń w mieście

2. Społeczeństwo

- Skoordynowane działania organizacji pozarządowych
- Prowadzenie działań utrzymujących partnerskie relacje między samorządem a mieszkańcami
- Aktywizacja osób niepełnosprawnych
- Umiejscowienie Rad Osiedli w zarządzaniu miastem
- Tworzenie dobrych warunków dla NGO - sytuacja lokalowa organizacji (kilka organizacji
- mogłoby nieodpłatnie korzystać z jednej przestrzeni)
- Wprowadzenie obsługi administracyjno-księgowej NGO,
- Promocja inicjatyw NGO przez miasto
- Zachęcenie do segregacji śmieci – bonifikaty, bony zakupowe za segregację
- Organizacja różnych imprez kulturowo-sportowych
- Tworzenie kierunków studiów artystycznych,
- Promocja uczelni wyższych
- Większa liczba ofert kulturalnych

DEBATA VI - PRZYJAZNA PRZESTRZEŃ I KOMUNIKACJA

1. Infrastruktura i środowisko

- Ograniczenie obecności aut w przestrzeni publicznej i przekazywanie jej ludziom
- Ograniczenie niskiej emisji (działania prowadzące do ograniczenia smogu)
- Wyprowadzenie ruchu samochodowego ze ścisłego centrum
- Poprawa bezpieczeństwa drogowego (Wykorzystanie różnic terenu, bezkolizyjność transportu publicznego, system parkingów podziemnych, obwodnice Śródmiejskie, SKM)
- Rozwój transportu metropolitalnego
- Przywrócenie wzgórz jako ciągów rekreacyjnych pieszo – rowerowych wzdłuż miasta
- Młyny Rothera – otwarty taras, ogród zimowy, przestrzeń dla studentów
- Poprawa estetyki przestrzeni miejskiej (wymiar poziomy, estetyka budynków, eliminacja reklam)
- Rozwój spójnego, bezpiecznego, wygodnego systemu dróg rowerowych
- Stworzenie wzdłuż Brdy przestrzeni terenów rekreacyjnych i przede wszystkim odzyskanie terenów zabranych
- Wykorzystanie ITS w sterowaniu ruchem drogowym
- Stworzenie „korytarzy" pomiędzy parkami i ciekami wodnymi (Brda, Kanał, Wisła, Stawy)
- Wykorzystanie istniejącego potencjału lokalowego na Rynku
- Stworzenie klubu studenckiego

Zapis wyników prac poszczególnych podgrup:

Decydujmy razem. Bydgoszcz 2030 - strategia 2.0 - MŁODZIEŻ (23.10.2017 r.)

Wyniki pracy nad wizją w 6 podzespołach

*numeracja grup według kolejności wystąpień

Grupa I

Uczelnia:

- Innowacje
- Kadra
- Zacieśnienie współpracy z pracodawcami
- Współpraca UKW, UTP, CM
- Stworzenie konkursów uczelnianych i kampusów

Społeczeństwo

- Wspólne inicjatywy – współpraca różnych podmiotów podczas organizacji różnych wydarzeń
- Uświadomienie roli mieszkańców w mieście
- Budowa tożsamości lokalnej
- Rozwój samorządności
- Aktywizacja młodzieży w przestrzeni miasta
- Promocja aktywności społecznej
- Współpraca z miastami partnerskimi
- Większa tolerancja
- Łamanie barier ograniczających niepełnosprawnych, aktywizacja niepełnosprawnych – są instytucje, do których ciężko jest się dostać osobom niepełnosprawnym

Komunikacja

- Więcej dróg dla rowerów – poprawa oferty biletowej – poszerzenie stacji roweru miejskiego, bo rower miejski jest jedynie w centrum
- Rozwój systemu ITS
- Integracja taryfowo-biletowa – złączenie komunikacji PKP z MZK
- Wykorzystanie linii kolejowych do budowy kolei miejskiej/dojazdowej (rozwój koncepcji BiT CiM) – stworzenie czegoś w rodzaju SKM lub wykorzystanie infrastruktury, którą mamy)
- Zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej
- Poprawa komunikacji międzygminnej i nocnej (nocna komunikacja nie jest aż tak zła, ale mogłaby być zwiększona liczba kursów nocnych)

Kultura

- Wychowanie kulturalne (szczególnie osób w wieku 10-18 lat)
- Rozszerzenie oferty kulturalnej dla młodych
- Więcej miejsc do koncertów (muszla)
- Więcej środków pieniężnych na koncerty – tak aby młodzi ludzie mogli się bawić inwestując w bardziej znanych wykonawców

Grupa II

- Szerokopasmowy Internet (powszechnie dostępny) – najlepiej, aby był za darmo
- Miejsca spotkań w lokalnych społecznościach (osiedla mieszkaniowe) – „osiedlowe kluby zainteresowań" – tak aby młodzi ludzie mogli realizować swoje pasje
- Miejsce na imprezy masowe (dobrze skomunikowane, bezpieczne)
- Ułatwienia dla młodych przedsiębiorców (ulgi podatkowe, meetingi biznesowe) – dla osób, które nie są zainteresowane studiami mieli łatwiej wejść na rynek
- Imprezy promujące miasto, budujące markę Bydgoszczy – więcej imprez takich jak „ster na Bydgoszcz"
- Dotacje na mieszkania
- Odnowienie śródmieścia (ul. Długa)- ważne jest też, aby tętniło życie w tym miejscu
- Punktualna komunikacja – dążenie do ulepszenia komunikacji
- Dostosowana dla pracowników medycznych (łatwiejsza forma pozyskania, pozyskująca specjalistów) – może da się jakoś zachęcić pracodawców, aby zatrudniali absolwentów bydgoskich uczelni

Grupa III

- Miasto ludzi tolerancyjnych dążących się szacunkiem – lepsza współpraca
- Każdy znajduje prace zgodną z wykształceniem
- Studia zgodne z zainteresowaniami, a nie tylko z potrzebami rynku
- Różnorodność kierunków kształcenia
- Zmiana nastawienia nauczycieli – większość z nich nie stara się zainteresować uczniów, tylko brnie z podstawą programową
- Unowocześnienie miasta – renowacja kamienic i dróg
- Bezpieczeństwo – na dzielnicach i ulicach
- Sprawna służba zdrowia
- Monitoring zwiększenie patroli w miejscach niebezpiecznych
- Przyjazna policja na spotkaniach w szkołach
- Bezpłatne zajęcia na terenie szkół z samoobrony
- Pozyskanie zagranicznych inwestorów i partnerów
- Uatrakcyjnienie terenów zielonych
- Zachęcenie do własnej działalności gospodarczej – szczególnie osób młodych
- Społeczeństwo z wysoką kulturą osobistą
- Ciekawe imprezy masowe – skierowane do młodzieży
- Promowanie zdrowego trybu życia
- Interaktywność i digitalizacja miasta- możliwość płatności telefonem i stworzenie aplikacji ułatwiających życie

Grupa IV

- Budowa jednej, silnej uczelni – jeśli mamy silną uczelnie to ludzie napływają do miasta, dlatego możemy zachęcać inwestorów, którzy utworzą miejsca pracy – ośrodki pracy, biznesu. To wszystko przyczyni się do stworzenia marki Bydgoszczy, która będzie podstawą stworzenia tożsamości. Im więcej studentów/mieszkańców tym więcej środków na realizację różnych przedsięwzięć
- Promowanie miasta – zachęcanie turystów na przyjazd do Bydgoszczy – tworzymy dzięki temu markę miasta
- Ośrodek olimpijski

- Komunikacja – poprawa dostępności- brakuje nam połączenia autostradą z Toruniem i Warszawą; rozwój lotniska pozwoli na przyciągniecie nowych inwestorów do miasta; ludzie młodzi chcą podróżować i powinni mieć taką możliwość
- Komunikacja miejska i podmiejska
- Internaty i schroniska młodzieżowe – jest za mało internatów i schronisk młodzieżowych w Bydgoszczy. A myśląc o schroniskach myślimy też o przyciągnięciu turystów, którzy muszą gdzieś spać
- Elektromobilność
- Rozwój kultury – instytucje
- Miasto dostępne, otwarte
- Współpraca – miasto partnerskie – brakuje współpracy, która przekłada się na codzienne życie mieszkańców

---

Grupa V

- Rozwój OMG radio
- Osiedlowe przestrzenie rozwoju – każde osiedle powinno mieć swój MDK
- Większe nagłośnienie i reklama organizacji młodzieżowych
- Sprawna organizacja transportu i informacje o problemach komunikacyjnych
- Tramwaj do Torunia i Koronowa (może być też np. SKM)
- Lepsza komunikacja okołomiejska – doprowadzenie większej ilości linii tramwajowych i autobusowych
- Bezpieczeństwo: przejścia podziemne, kładki, skrzyżowania bezkolizyjne (przejście dla pieszych przy Zielonych Arkadach, które jest słabo oznakowane)
- Nowe specjalistyczne kierunki np. Konserwacja zabytków i stomatologia
- Nowoczesne stadiony żużlowe i sportowe – można tak promować miasto
- Większa ilość basenów (jeden na osiedle)
- Duży aquapark
- Równomierny rozwój osiedli (infrastruktura, np. place zabaw, ławki)
- Więcej dbałości o istniejące budynki, mniej tworzenia nowych – np. muszla, jest bardzo dobrym miejscem do organizacji koncertów
- Festiwale
- Najprzyjaźniejsze miasto w Polsce dla osób niepełnosprawnych
- Rozwój dzieci niepełnosprawnych (należy zwrócić uwagę na niepełnosprawność intelektualną)
- Miejsce otwarte dla różnych społeczności i mniejszości
- Większa otwartość firm w zatrudnieniu osób młodych, którzy są bez doświadczenia
- Lepsza komunikacja po Polsce i świecie

Grupa VI
Bydgoszcz 2030
<u>Przemysł:</u>

- Poprawa komunikacji w miasteczkach przemysłowych (tramwaj, autobus)
- Zniżki na rekreację kulturową dla pracowników Bydgoszczy
- Rozwój innowacyjnych branż przemysłu i sektora usług (np. ATOS)
- Wykorzystanie rzek jako węzła transportowego – Bydgoszcz węzłem transportowym

<u>Rozwój:</u>

- Integracja wszelkich węzłów komunikacyjnych
- Kładki zamiast sygnalizacji świetlnych - usprawnienie również dla osób niepełnosprawnych w postaci wind

- Lepszej jakości torowiska – dostosowanie komunikacji publicznej do wymogów
- Realizacja projektów według ich wcześniejszych założeń – terminowość – aby wszystkie projekty były realizowane perspektywicznie, aby cięcia kosztów nie przeważały nad pierwotnymi założeniami
- Rewitalizacja terenów rzecznych w Bydgoszczy – część terenów jest bardzo atrakcyjna, a zaraz obok są obiekty zdegradowane, dlatego trzeba równomiernie modernizować
- Miejsca aktywnego spędzania czasu
- Częste kursy podmiejskiej komunikacji, lepsze standardy

Edukacja

- Podnoszenie jakości i zwiększenie ilości miejsc zamieszkania dla młodych ludzi (miasteczko studenckie – wszystko zlokalizowane w jednym miejscu) – brak miejsc w internatach dla osób, które dojeżdżają spod Bydgoszczy
- Wprowadzenie nowoczesnych metod nauczania w placówkach – jesteśmy przyzwyczajeni do korzystania z nowych technologii
- Wspieranie innowacyjnych kierunków

Decydujmy razem. Bydgoszcz 2030 - strategia 2.0 - SENIORZY (26.10.2017 r.)

Wyniki pracy nad wizją w 3 podzespołach

*numeracja grup według kolejności wystąpień

Grupa I

Bydgoszcz

1. Otwarta
2. Przyjazna
3. Rozwinięta gospodarczo i kulturalnie
4. Bezpieczna (chodniki, oświetlenie, patrole)
5. Czysta, z czystym powietrzem, ekologiczna
6. Rozwinięty system drogowy komunikacji miejskiej i podmiejskiej

Potrzeby Seniorów

1. Duże litery – informacje
2. Głośnie komunikaty w transporcie miejskim
3. Zbyt dużo reklam w tramwajach i autobusach
4. Toalety czyste i funkcjonalne
5. Dostępny transport publiczny:
   - niskopodłogowy
   - dobrze skomunikowane dzielnice
6. Transport dla osób niepełnosprawnych
7. Tereny rekreacyjne na osiedlach (zielone, wyposażone w ławki z oparciami, rehabilitacja + ćwiczenia gimnastyczne)
8. Transport metropolitalny
9. Parkingi na obrzeżach miasta
10. Domy dziennego pobytu, opieka w domu, domy pomocy
11. Windy w domach mieszkalnych 3 i więcej piętrowych
12. Domy kultury na osiedlach – Wzgórze Wolności
13. Baseny rehabilitacyjne z rehabilitacją
14. Tańsze bilety na imprezy kulturalne
15. Lepszy dostęp do służby zdrowia na osiedlach
16. Ścieżki edukacyjne dla seniorów i ich wnuków

Grupa II

1. Bezpieczeństwo na ulicach i przystankach z punktu widzenia wszystkich pokoleń
   - transport dostosowany do potrzeb niepełnosprawnych
   - przystosowanie ulic i przystanków oraz transportu dla osób pieszych ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych

2. Niskopodłogowe autobusy i tramwaje
3. Opieki, uwzględnienie potrzeb (holistyczne podejście do potrzeb człowieka)
   - zdrowie i kondycja psychofizyczna
   - opieka społeczna
   - srebrna gospodarka
4. Młodzi przedsiębiorcy uwzględniający potrzeby seniorów (rozwijający srebrną gospodarkę przy wsparciu władz)
5. Otwarcie na drugiego człowieka
6. „Nie" dla gett seniorskich – wspieranie i rozwijanie integracji międzypokoleniowej
7. „Nie" dla roszczeniowości – dotyczy to wszystkich pokoleń
8. Brak przyjaznej architektury (mała architektura) – potrzeba rewitalizacji

   Rozwijać wzornictwo na UTP w Bydgoszczy pod kątem potrzeb seniorów. Współpraca UTP z innymi uczelniami w Polsce w tym zakresie.

Grupa III

1. Szpital geriatryczny – baza rehabilitacyjna
2. Domy dziennego pobytu we wszystkich dzielnicach miasta z czasowym pobytem całodobowym
3. Budownictwo mieszkaniowe dla seniorów – czynszowe
4. Domy opieki społecznej do 30 os. w różnych dzielnicach miasta
5. Utworzyć Centrum Inicjatyw Senioralnych
6. Zorganizowanie teleopieki
7. Podmiejskie ośrodki wypoczynkowe do 20 km od miasta
8. Rozwój usług opiekuńczych w domu dla seniorów potrzebujących
9. Budowa klubów i świetlic z placem rekreacyjnym dla dorosłych i dzieci na każdym osiedlu
10. Odpowiednia ilość ławek w miejscach wypoczynku i przystankach
11. Baseny w każdej dzielnicy
12. Obiady dla seniorów w szkołach
13. Transport dla niepełnosprawnych (1 raz na miesiąc bezpłatnie, pozostałe za minimalną odpłatnością)
14. Nauka obsługi komputera, telefonu i biletomatów
15. Tramwaje niskopodłogowe – przystanki wiedeńskie
16. Windy przy blokach
17. Informator miesięczny dla seniora
18. Pakiet dla seniora (apteczka, portmonetka, latarka, gwizdek)
19. Oświetlenie przejść dla pieszych (częstsze odnawianie)
20. Likwidacja dróg i ulic gruntowych
21. Wyjazdy sanatoryjne – krótszy czas oczekiwania
22. Zabezpieczenie rehabilitacyjne
23. „Złota rączka" – bezpłatna fachowa pomoc w drobnych naprawach, remontach dla seniorów

Decydujmy razem. Bydgoszcz 2030 - strategia 2.0 – TWÓRCZOŚĆ (30.10.2017 r.)

Wyniki pracy nad wizją w 4 podzespołach

*numeracja grup według kolejności wystąpień

Grupa I

- Więcej terenów zielonych – zagospodarowanych na osiedlach/ kulturalnych/rekreacyjnych (nie chodzi o place zabaw)
- Teatr (drugi?) z innym, bardziej klasycznym repertuarem
- Edukacja kulturalna – ludzie wyedukowani
- Otwarte przestrzenie dla kultury (np. Stary Rynek dla malarzy)
- Zniesienie bariery (czas, ceny brak biletów itp.)
- Lepsza informacja/promocja
- Edukacja dorosłych/ rozwój grup amatorskich
- Miejsce dla artystów niszowych/alternatywnych
- Diagnoza potrzeb
  - Twórców
  - Odbiorców
- Konkurencja/ przeciwwaga do dużych jednostek kultury
- Większa współpraca „dużych jednostek" z artystami „mniej znanymi"

Grupa II

- Kto ma formułować wizję Bydgoszczy?
- Miasto oparte na idei (oraz generujące, kreujące, tworzące)
- Miasto kultury !
- Podnoszone są kompetencje kulturowe społeczeństwa (m.in. edukacja kulturowa i in.)
- Dbałość o wysoką jakość każdej dziedziny życia (diagnoza przez pryzmat kultury)
- Kultura jako priorytet rozwoju miasta i priorytet w budżecie
- Samoświadomość twórców i środowisk kultury (i otoczenia) jako grupy nadającej ton MIASTU!

Grupa III

- Mieszkańcy dumni i szczęśliwi z życia w swoim mieście 2030
- Stałe kreowanie potrzeb, uczestnictwa
  - edukacja systemowa (artyści i rezydenci, animatorzy, pedagodzy)

Twórczość, wydarzenia kulturalne, świadomość – rozumienie sztuki

- Samoedukacja
- Kultura pod strzechy – kultura live
- Gospodarka przestrzeniami na cele kulturalne (np. pustostany)
- Ułatwienia do odbioru kultury – osoby niepełnosprawne, znoszenie barier
- Komplementarna wizja metropolitarna dobrze skomunikowana
- Nowoczesne i interaktywne formy promocji (estetyczna przestrzeń publiczna + miejsca rekreacji)
- Kultura ważną gałęzią gospodarki całej metropolii
- Rozwój przemysłów kreatywnych
- Zbudowanie mocnych marek w każdej dziedzinie życia publicznego

---

Grupa IV

- Więcej ścieżek rowerowych w centrum miasta
- Większy budżet na kulturę
- Miasto, które rozwija się przez kulturę
- Rozwój szkolnictwa wyższego (szczególnie o profilu artystycznym)
- Przyjazna przestrzeń publiczna (zmniejszenie ruchu samochodowego)
- Wyrazista tożsamość miasta
- Miasto rozpoznawalne w Polsce i na świecie
- Miasto estetyczne i czyste
- Lokale na kulturę (adm) na preferencyjnych warunkach!!!
- Promocja rodzinnych marek miasta poza miastem
- Decentralizacja kultury (osiedla peryferyjne)
- Współpraca instytucjonalna
- Więcej turystów
- Bezpieczne miasto
- Komunikacja miejska służąca kulturze (osiedla peryferyjne, gminy ościenne)
- Życie nad wodą i na wodzie (maksymalne wykorzystanie rzeki)
- Więcej nieszablonowych działań niekulturalnych
- Systemowe rozwiązanie edukacji kulturowej
- Aquapark ☺

Decydujmy razem. Bydgoszcz 2030 - strategia 2.0 - GOSPODARKA I SZKOLNICTWO WYŻSZE (06.11.2017 r.)

Wyniki pracy nad wizją w 4 podzespołach

*numeracja grup według kolejności wystąpień

Grupa I

- Bydgoski Uniwersytet Badawczy (autonomiczny, silnie związany z miastem)
- Uniwersytet medyczny
- Komunikacyjne otwarcie miasta na zewnątrz
  - szybka kolej
  - drogi ekspresowe (S10 Bydgoszcz-Szczecin) (S5 Bydgoszcz-Olsztyn)
  - skomunikowanie drogowo-kolejowe obszaru funkcjonalnego Bydgoszczy
  - PLB – rozwój, w tym terminal Cargo
  - drogi wodne E40, E70 (przywracanie funkcji gospodarczej)
- Węzeł multimodalny
- Budowa silnej metropolii bydgoskiej w oparciu o związki z obszarem funkcjonalnym
- Sprawnie działający system realnej aktywizacji zawodowej
- Zwiększenie aktywności uczelni, studentów w życiu kulturalnym metropolii

Grupa II

- Silny ośrodek – ma realny wpływ na politykę samorządową na poziomie województwa
- Silny ośrodek akademicki
- Efektywna współpraca z otoczeniem – sąsiedzkie firmy
- Dogodne skomunikowanie zewnętrzne i wewnętrzne
- Znany z nowoczesnych specjalizacji
- Renomowany ośrodek medycyny
- Miasto, którym się przyjemnie mieszka, pracuje, wypoczywa, studiuje
  - inteligentne miasto
  - usługi cyfrowe, kulturowe, sport
- Miejsce z klimatem dla przedsiębiorczości
- Bydgoszcz – marka rozpoznawana i wspierana w kraju i na poziomie centralnym

Grupa III

MIASTO BYDGOSCZ - OGRÓD

- Przemysł (innowacyjny, wykorzystujący dorobek nauki, przyjazny środowisku)
- Autopromocja marki (łamanie stereotypów, uświadamianie)
- Umiędzynarodowienie uczelni i miasta
- Płaca adekwatna do doświadczenia i umiejętności

- Konkurencyjna metropolia, chcemy 1,500 tys. mieszkańców
- Rozwój szkolnictwa zawodowego i łamanie stereotypów
- Wielokulturowe, tolerancyjne i otwarte
- Infrastruktura w standardzie
- Bydgoszcz moje miasto do życia
- Wykorzystanie potencjału kulturowego
- Przyciąganie do Bydgoszczy studentów i pracowników

Grupa IV
Miasto inteligentne

- Skonsolidowana infrastruktura akademicka
- 5 centrów naukowo – przemysłowych wg. RIS
  - zdrowie
  - żywność
  - tworzywo narzędziowe
  - auto-motive
  - przemysły kreatywne
- Wysoki wskaźnik umiędzynarodowienia
- Rozwinięta, wielozadaniowa infrastruktura komunikacyjna (lotnisko)
- Miasto międzynarodowych kongresów, wystaw i imprez kulturalnych
- Rozwój infrastruktury dla zdrowego stylu życia
- Atrakcyjna pod względem turystycznym
- Wzrost znaczenia marki Bydgoszczy w odniesieniu do lokalizacji nad Brdą, Kanałem i Wisłą

Decydujmy razem. Bydgoszcz 2030 - strategia 2.0 - AKTYWNOŚĆ SPOŁECZNA (07.11.2017 r.)

Wyniki pracy nad wizją w 5 podzespołach

*numeracja grup według kolejności wystąpień

Grupa I

1. Organizacje pozarządowe i rady osiedli

- tworzenie dobrych warunków,
- sytuacja lokalowa organizacji (kilka organizacji mogłoby nieodpłatnie korzystać z jednej przestrzeni),
- obsługa administracyjno-księgowa,
- promocja inicjatyw

2. Środowisko

- odkażenie terenu Zachemu,
- jakość powietrza,
- spalarnie – produkcja ciepła,
- jezioro wokół Bydgoszczy – rozwój turystyki,
- opieka nad zwierzętami – sterylizacja

3. Infrastruktura miejska

- ścieżki rowerowe,
- darmowa komunikacja miejska – część mieszkańców pozostawiłaby samochody w domu,
- wykorzystanie potencjału wodnego,
- dostępność komunikacyjna,
- miejsca parkingowe wielopoziomowe

4. Ekoinnowacje

- panele słoneczne,
- segregacja śmieci – bonifikaty, bony zakupowe za segregację

5. Kultura

- rewitalizacja Starego Miasta, Gdańska, Długa,
- organizacja różnych imprez kulturowo-sportowych,
- rozwój infrastruktury,
- tworzenie kierunków studiów artystycznych,
- promocja uczelni wyższych

Grupa II

Bydgoszcz w 2030

- Miasto dające dobre warunki do studiowania

- Wykorzystanie potencjału rzeki turystycznie i rekreacyjnie (można przez wykorzystanie potencjału rzek tworzyć nowy wizerunek miasta)
- Promocja uczelni – sami bydgoszczanie nie są dumni z miasta, w którym mieszkają
- Partycypacja
- Godne warunki życia dla mieszkańców
- Wykreowanie pozytywnego wizerunku
- Bydgoszcz miastem sportu
- Mieszkańcy utożsamiają się z miastem
- Zrewitalizowane miasto
- Miasto przyjazne mieszkańcom pod różnymi względami
- Dobre wykorzystanie leśnego parku kultury i wypoczynku (np.aqupark)
- Miasto otwarte na przedsiębiorczość
- Większa ilość ofert kulturalnych
- Lepsza komunikacja zewnętrzna (S5, S10, lotnisko)
- Skoordynowane działania organizacji pozarządowych
- Partnerskie relacje między samorządem a mieszkańcami

Grupa III

1. Rewitalizacja Śródmieścia i Starego Miasta –

- Architektura (remonty)
- Infrastruktura – lokale użyteczności publicznej, aktywna polityka czynszowa, sklepy (nie tylko przedstawicielstwa sieci komórkowych), kultura „otwarta na ulicę”

2. Młode pokolenie i wychowanie poprzez uczestnictwo w życiu szkoły

- Aktywna młodzież w życiu dzielnicy – miasta

3. Jeden uniwersytet – warunkiem integracji młodzieży – budowa „kampusów” przestrzeni dla młodych
4. Miasto – aglomeracja Bydgoszcz

- Transport publiczny z gminami ościennymi
- Jakość życia w aglomeracji Bydgoszczy

5. Bydgoszcz – turystyka, baza wypadowa do Torunia, zalew Koronowski, Bory Tucholskie
6. Ekologia i ochrona środowiska – walka ze smogiem
7. infrastruktura drogowa otwarta na potrzeby rowerzystów i pieszych

---

Grupa IV

Bydgoszcz w pełni korzystająca z walorów:

1. Położenia geograficznego, w tym rzek i kanału
2. Rzeki jako czynniki integrujące miasto, dające możliwości komunikacyjne i rekreacyjne
3. Estetyczna przyjazna przestrzeń publiczna
4. Dobrze utrzymana i zaprojektowana zieleń w mieście
5. Bydgoszczanie dumni ze swojego miasta!
6. Lider rewitalizacji miejskiej (np. Stary Fordon)

7. Aktywne społeczeństwo obywatelskie oraz aktywny, mobilny Urząd Miasta, który współpracuje z organizacjami pozarządowymi i mieszkańcami
8. Silna i rozpoznawalna marka Bydgoszczy
9. Nowoczesna i zrównoważona polityka transportowa miasta (np. drogi rowerowe, piesi, komunikacja publiczna)
10. Metropolia Bydgoska – współpraca i koordynacja działań z ościennymi gminami
11. Miasto przyjazne dla wszystkich grup mieszkańców
12. Większy wpływ społeczności lokalnych (osiedlowa) na rządzenie miastem

---

Grupa V
Jedynym uzasadnieniem władzy jest służba
Bydgoszcz miastem obywateli

- O wszystkich istotnych dla miasta sprawach decydują obywatele
- Eksperckie opracowanie projektów rozwiązań
- Zielone światło dla liderów społecznych
- Referendum jako decydujące narzędzie
- Uspołecznienie przestrzeni publicznych
- Konsultacje rzeczywiste a nie fasadowe

Decydujmy razem. Bydgoszcz 2030 - strategia 2.0 - PRZYJAZNA PRZESTRZEŃ I KOMUNIKACJA (09.11.2017 r.)

Wyniki pracy nad wizją w 5 podzespołach

*numeracja grup według kolejności wystąpień

Grupa I

Optymalne kształtowanie infrastruktury transportowej – środki transportu (priorytety)

Priorytet 1 : Transport publiczny – głównie tramwaj, uzupełniony o transport autobusowy i kolejowy

Priorytet 2 : Ruch pieszy i rowerowy

Priorytet 3 : Transport drogowy – centrum bez zmian (bez nowych inwestycji i połączeń); ograniczenie ruchu samochodowego i parkowania, ale rozwój systemu Park&Ride; rozwój transportu wewnętrznego i zewnętrznego

Priorytet 4 : Transport lotniczy

Priorytet 5 : Szerokie wykorzystanie rozwiązań smartcity w zakresie podniesienia komfortu użytkowników dróg jak i optymalizacji pozyskiwania danych o ruchu i jego uczestnikach

Priorytet 6 : Tworzenie przyjaznej przestrzeni w obszarach gromadzenia się pieszych, rowerzystów

Grupa II

Miasto dla ludzi (jakość życia mieszkańców)

1.VISION ZERO

- Rzetelna diagnoza Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- Realny program działań
- Edukacja

2. Rozwój ekologicznych środków transportu - rower na rzecz spójności miasta
3. Miasto zwarte, kompaktowe (nierozlewające)
4. Wykorzystanie już istniejącego potencjału terenów uzbrojenia
5. Miasto życzliwe najsłabszym (dzieci, seniorzy, niepełnosprawni)
6. Atrakcyjnie zagospodarowanie przestrzeni publicznej – zieleń, spójny system połączeń pieszo – rowerowych
7. Kreowanie świadomości obywatelskiej mieszkańców
8. Krzewienie poszanowania dla prawa – edukacja
9. Dbanie o środowisko – likwidacja smogu
10. Ograniczenie obecności aut w przestrzeni publicznej i przekazywanie jej ludziom

Grupa III

1. Wyprowadzenie ruchu samochodowego ze ścisłego centrum (stare miasto, gdańska, patrz: jatki, cieszkowskiego)
2. Bezpieczeństwo drogowe
   - Wykorzystanie różnic terenu

- Bezkolizyjność transportu publicznego
- System parkingów podziemnych

3. Jakość przestrzeni publicznych
   - Chodniki miejskie (równa, ładna nawierzchnia)
   - Priorytet pieszych (nie oszczędzanie na starówce)
   - Konkursy architektoniczne
   - Polityka lokalowa miasta (pustostany)
   - Bulwary, kanał – powinniśmy myśleć o jakości, obniżeniu ceny i ciągach transportu pieszego, rowerowego i wodnego
4. Obwodnice Śródmiejskie
5. SKM
6. Transport metropolitalny
7. Przywrócenie wzgórz jako ciągów rekreacyjnych pieszo – rowerowych wzdłuż miasta
8. Młyny Rothera – otwarty taras, ogród zimowy, przestrzeń dla studentów

---

Grupa IV

1. Uporządkowana przestrzeń miejska – wymiar poziomy, estetyka budynków, eliminacja reklam
2. Nowoczesny zintegrowany transport publiczny – tory, buspasy, węzły integracyjne, tabor, polityka biletowa, biletomaty
   - Priorytet transportu publicznego nad ruchem samochodowym
   - Eliminacja samochodów osobowych z centrum miasta (historycznego)
   - Bezpieczeństwo ”O”
   - Rozwinięcie powiązań miasta z siecią dróg ekspresowych i autostrad
3. Zrównoważony transport drogowy
4. Powiązanie miasta z autostradami i drogami ekspresowymi i szybka kolej
5. Rozwój lotniska
6. Jakość powietrza

Grupa V
Wizja

1. Miasto z dobrze rozwiniętym transportem aglomeracyjnym
2. Spójny, bezpieczny, wygodny system dróg rowerowych
3. Zachowanie ludzkiej skali miasta (nie zabudowanie brzegów Brdy)
4. Jakość środowiska (tj. czystość powietrza, hałas, lepsza jakość wody, ograniczenie)
5. Uspokojenie ruchu w Śródmieściu i w dzielnicach mieszkaniowych – poprawa bezpieczeństwa ruchu i przestrzeni publicznej
6. Stworzenie wzdłuż Brdy przestrzeni terenów rekreacyjnych i przede wszystkim odzyskanie terenów zabranych
7. Wykorzystanie ITS w sterowaniu ruchem drogowym
8. Miasto dla ludzi – priorytet dla mobilności aktywnej ruchu pieszego i rowerowego oraz transportu publicznego
9. Stworzenie „korytarzy” pomiędzy parkami i ciekami wodnymi (Brda, Kanał, Wisła, Stawy)

BYDGOSZCZ 2030 STRATEGIA 2.0

Tabela typów wskaźników/mierników w ramach obszarów Smart City – z naniesionymi uwagami Zespołów Roboczych

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
1.	**SPRAWNE I EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE MIASTEM**	1.1.	świadomość polityczna (społeczeństwo obywatelskie, partycypacja społeczna) Świadomość i aktywność obywatelska Świadomość społeczna, obywatelska, społeczeństwo obywatelskie Aktywność obywatelska	• poziom udziału w wyborach do Rady Miasta i Rad Osiedli	
				• przygotowanie do wyborów Rad Osiedli – liczba szkoleń, – liczba spotkań przygotowujących do wyborów do rad osiedli	
				• poziom udziału w wyborach do Rady Seniorów i Młodzieży	pkt 1.1. Świadomość i aktywność obywatelska - proponuję dodać obok Rady Seniorów i Rady Młodzieży również nowopowstałą Radę ds. Partycypacji Społecznej (przewidującej 6 miejsc dla strony społecznej, co porównać można z ilością złożonych kandydatur przez organizacje społeczne).
				• udział mieszkańców w decyzjach dotyczących funkcjonowania miasta – liczba osób biorących udział w organizowanych przez Urząd Miasta/jednostki miejskie konsultacjach społecznych – liczba głosów oddanych na zadania w ramach Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego – liczba konsultacji społecznych/liczba nowych obszarów życia miasta objętych konsultacjami	
				• poziom zaangażowania mieszkańców w sprawy publiczne – liczba zgromadzeń publicznych/liczba uczestników zgromadzeń publicznych – liczba inicjatyw uchwałodawczych mieszkańców – liczba kandydatów na 1 miejsce w radzie osiedla i radzie miasta	
				– aktywność grup nieformalnych i formalnych	

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
				• badanie poziomu filantropii np. 1% podatku	
				• *brakuje wskaźników jakościowych – uzupełnić na podstawie badania opinii publicznej*	
		1.2.	usługi socjalne (jakość usług socjalnych – czy są dobrze zaadresowane, skutki społeczne)	• zadowolenie mieszkańców z oferty usług socjalnych (kompletność i dostępność) – odsetek osób uważających, że oferta usług socjalnych jest dostępna – odsetek osób uważających, że jakość usług socjalnych jest wysoka	
				• w jakim stopniu oferowane usługi socjalne umożliwiają realizację aktywności zawodowej i pozazawodowej *społecznej zamiast pozazawodowej (tak jak nazywa się to w innych strategiach regionalnych i krajowych)* – odsetek osób (świadczeniobiorcy i opiekunowie) uważających, że skorzystanie z oferty usług socjalnych umożliwiło im podjęcie/zwiększenie aktywności zawodowej i ~~pozazawodowej~~ społecznej	
				• poziom zaangażowania w usługi socjalne organizacji pozarządowych – liczba NGO świadczących usługi socjalne	
				• potrzeba wymienienia typów usług socjalnych	
		1.3.	jakość i zakres usług publicznych (koszyk podstawowych usług publicznych), e-usługi publiczne, sprawna administracja, komunikacja z mieszkańcami) przenieść do 3.	• zadowolenie mieszkańców z jakości usług publicznych – odsetek osób zadowolonych z usług Urzędu Miasta – liczba skarg na działanie Prezydenta, Urzędu Miasta i miejskich jednostek organizacyjnych	
				• podstawowy koszyk usług publicznych, kompletność świadczonych usług – dostępność, standard usług	
				• standard realizacji usług przez Urząd Miasta – czas niezbędny do „załatwienia” sprawy w Urzędzie Miasta – możliwość korzystania z usług elektronicznych - kompletność e-usług i ich dostępność dla mieszkańców	

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
				• łatwość dostępu do informacji publicznej (open data) – odsetek osób deklarujących łatwość dostępu do informacji publicznej – odsetek osób deklarujących, że są dobrze poinformowani o mieście – odsetek osób deklarujących znajomość miejsca/źródła pozyskiwania informacji o mieście	
				• należy dopisać bardziej wymierne wskaźniki np. liczba e-portali, e-wniosków, niż tylko opinie	
				• ocena dostępności fizycznej do urzędu, infrastruktury technicznej	
2.	**AKTYWNI I OTWARCI OBYWATELE**	2.1.	jakość edukacji szkolnej	• poziom wyników sprawdzianu ósmoklasistów i maturzystów dla miast liczących powyżej 100 tys. mieszkańców. – wynik średni sprawdzianu ósmoklasisty i egzaminu maturalnego w %, • poziom wykształcenia – odsetek osób, które zdały egzamin: 1) maturalny, 2) potwierdzający kwalifikacje zawodowe – odsetek młodzieży (15-24 lat) pozostającej poza sferą zatrudnienia i edukacji (tych którzy jednocześnie nie uczą się, nie pracują ani nie przygotowują się do zawodu) • poziom korzystania z oferty pozalekcyjnej – odsetek dzieci i młodzieży (3-21 lat) korzystającej z różnych form aktywności pozalekcyjnych i pozaszkolnych • wskaźnik migracji edukacyjnych (informacja z programów naborowych np. do szkół średnich)	
				• brakuje dostępności do edukacji przedszkolnej	
		2.2.	jakość edukacji na poziomie szkolnictwa wyższego	• oceny akredytacyjne nadane przez Polską Komisję Akredytacyjną – odsetek kierunków, którym Polska Komisja Akredytacyjna przyznała ocenę pozytywną	• oceny akredytacyjne nadane przez Polską Komisję Akredytacyjną *(nie wiem po co taki miernik jeśli wszystkie wydziały na uczelniach mają pozytywną ocenę)* ~~– odsetek kierunków, którym Polska Komisja Akredytacyjna przyznała ocenę pozytywn~~ *Proponuję zmienić zapis na:* **liczba kierunków, którym MNiSW na wniosek Komisji**

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
					Ewaluacji Jednostek Naukowych przyznał kategorię A + oraz A *(liczba kierunków z kat. A jest bardzo mała i nie powodów, aby liczyć odsetki od łącznej sumy wydziałów uczelni bydgoskich).*
				• ocena jakości działalności naukowej i badawczo-rozwojowej jednostek naukowych (ocena parametryczna)	• ocena jakości działalności naukowej i badawczo-rozwojowej jednostek naukowych (ocena parametryczna) *Nie rozumiem na czym ma polegać ocena parametryczna, bo wg MNiSW ocena obejmuje 4 kryteria (osiągnięcia naukowe i twórcze, potencjał naukowy, materialne efekty działalności naukowej , pozostałe efekty działalności naukowej. Wynikiem oceny wg kryteriów są kategorie A+, A, B ,C .*
				• zatrudnienie absolwentów zgodnie ze zdobytymi kwalifikacjami – wynik badania losów zawodowych absolwentów	
				• zainteresowanie studiowaniem w Bydgoszczy – liczba studentów na 10 000 mieszkańców – liczba studentów spoza województwa kujawsko-pomorskiego, w tym studentów zagranicznych – którym wyborem jest Bydgoszcz wśród kandydatów na studia	
				• problem fluktuacji młodzieży – liczba absolwentów bydgoskich szkół średnich, która wybiera uczelnie bydgoskie, – liczba absolwentów szkół średnich z zewnątrz, która wybiera studia w Bydgoszczy	*(uwaga: o ile uczelnie i wydziały zamiejscowe zgodzą się podać dane statystyczne)*
				• wskaźnik migracji edukacyjnych	*(jak należy go obliczać)*
				• umiędzynarodowienie szkolnictwa wyższego – przyrost liczby studentów z zagranicy, – umowy z uczelniami zagranicznym	
				• prawo do nadawania tytułów doktorskich	~~• prawo do nadawania tytułów doktorskich~~

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
					Proponuje zmianę zapisu na: • **liczba uprawnień do doktoryzowania i nadawania tytułu dr hab.** • **liczba programów kształcenia w języku obcym**
				• wskaźnik dotyczący dostępności bazy noclegowej dla studentów i odrębnie dla kadry naukowej (ogólnie chodzi o warunki socjalne i materialne studiowania)	
				• zaangażowanie i aktywność studentów w życie miasta	*(to nie jest miernik. nie rozumem jak wspomniana aktywność może być mierzona, obawiam się o wiarygodność danych)*
				• współpraca uczelni wyższych ze społecznością pozauczelnianą (udostępnianie swoich zasobów przez uczelnie np. lokalowych	*(to nie jest miernik, obawiam się o czy będzie możliwe pozyskanie pełnej informacji).*
		2.3.	kształcenie ustawiczne	• poziom korzystania z edukacji pozaszkolnej – odsetek mieszkańców regularnie podnoszących swoje kompetencje zawodowe i pozazawodowe	
				• wysokie kompetencje cyfrowe mieszkańców: – liczba studentów kierunków w zakresie ICT – odsetek mieszkańców deklarujących brak kompetencji cyfrowych lub niskie kompetencje	
				jakość edukacji grup nieformalnych i formalnych, które organizują edukacje dla innych (np. edukacja dla seniorów przy trzepaku)	
		2.4.	otwartość i różnorodność kulturowa otwartość, aktywność i różnorodność kulturowa	• poziom zaangażowania mieszkańców w działalność na rzecz lokalnej społeczności – liczba zarejestrowanych NGO na 1000 mieszkańców – odsetek osób zaangażowanych w działalność NGO – odsetek osób korzystających z oferty NGO – liczba przedsięwzięć realizowanych przez NGO	
				• struktura branżowa/dziedzinowa NGO (różnorodność oferty) – liczba branż/dziedzin, w których działają NGO – odsetek osób uważających, że oferta NGO jest wystarczająca	

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
				• aktywność NGO w pozyskiwaniu środków na działalność – poziom dochodów NGO z dotacji Urzędu Miasta – liczba przedsięwzięć/wysokość nakładów realizowanych bez wsparcia ze środków publicznych	
				• gotowość do asymilacji osób z różnych kręgów kulturowych – liczba studentów zagranicznych – liczba mieszkańców miasta urodzonych poza granicami kraju – liczba programów i usług służących włączaniu i asymilacji osób z różnych kręgów kulturowych – liczba zdarzeń negatywnych, utrudniających włączanie i asymilację osób z różnych kręgów kulturowych	
				• liczba świetlic środowiskowych (budowa lub modernizacja tych świetlic)	
		2.5.	Edukacja kulturowa (została pominięta, kultura ma znaczenie horyzontalne dla całości)		
3.	**PRZYJAZNE WARUNKI ŻYCIA**	3.1	zdrowie	• oferta dostosowana do lokalnych potrzeb	Oferta musi być dostosowana do lokalnych potrzeb, ponieważ to regulują przepisy. Nie ma więc potrzeby takiego zapisu, tym bardziej że nie wiążą się z nim żadne wskaźniki/mierniki.
				• dostępność/poziom opieki medycznej – czas oczekiwania na wizytę u specjalisty – średni czas poświęcony na wizytę u lekarza/w przychodni – liczba łóżek szpitalnych na 1000 mieszkańców – liczba lekarzy na 1000 mieszkańców – liczba pielęgniarek i położnych na 1000 mieszkańców – liczba zgonów niemowląt na 1000 urodzeń żywych	Takie informacje publikowane są w Biuletynie Statystycznym Kuj.-Pom Urzędu Wojewódzkiego. Publikowany ok. września za rok poprzedni, wobec tego nie będzie możliwe wykazanie tych wskaźników w terminach, w których Biuro opracowywało zestawienie. Możliwy termin zestawienia tych wskaźników to okres publikacji Biuletynu Statystycznego.

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
				• poziom profilaktyki medycznej – liczba osób korzystających ze świadczeń medycznych i edukacji zdrowotnej w ramach realizowanych programów profilaktycznych – poziom zachorowań na choroby cywilizacyjne	Propozycja zapisów: • poziom działań o charakterze profilaktyczno– edukacyjnym – liczba osób korzystających ze świadczeń medycznych i edukacji zdrowotnej w ramach realizowanych: a) programów polityki zdrowotnej – ten wskaźnik wykazuje BZS; b) programów profilaktyki uniwersalnej– ten wskaźnik powinien być wskazany przez BORPA
				• średnia długość życia należy dobrać mierniki z GUS oraz bardziej „przyziemne" mierniki dotyczące np. programów polityki zdrowotnej, udzielania świadczeń zdrowotnych, opieka żłobkowa jest ważna	W jakim celu ten wskaźnik? Średnia długość życia mieszkańców Bydgoszczy nie odbiega drastycznie od średniej długości życia dla mieszkańców województwa czy kraju. Co ten miernik miałby wykazać?
					Propozycja zapisów: • zapewnienie opieki nad dziećmi do lat 3 – liczba miejsc opieki żłobkowej dla dzieci w żłobkach miejskich – ten wskaźnik wykazuje BZS
					Propozycja zapisów: • rehabilitacja społeczna osób niepełnosprawnych – liczba osób niepełnosprawnych uczestniczących w zadaniach aktywizujących – ten wskaźnik wykazuje BZS
		3.2.	kultura	• różnorodność oferty – liczba instytucji działających w obszarze kultury – liczba wydarzeń/imprez kulturalnych – liczba wydarzeń o ponadlokalnym charakterze	
				• poziom uczestnictwa w kulturze – liczba uczestników wydarzeń kulturalnych – odsetek mieszkańców deklarujących regularne korzystanie z oferty kulturalnej miasta	

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
				• dostępność, dotarcie do zasobów kultury – dojście, w tym od przystanków – dojazd, transport publiczny – miejsca parkingowe	
		3.3.	wypoczynek (sport i rekreacja)	• oferta – powierzchnia terenów rekreacyjnych na 1 mieszkańca – liczba obiektów sportowych i rekreacyjnych – liczba i różnorodność sekcji w bydgoskich klubach sportowych – liczba organizowanych masowych imprez sportowo-rekreacyjnych	• oferta – powierzchnia terenów rekreacyjnych na 1 mieszkańca – • terenami rekreacyjnymi na terenie Miasta są utrzymywane urządzone tereny zielone (parki, skwery, L PKiW oraz tereny lasów urządzonych – utrzymywanych przez WGK) zawierające ogólnodostępne tereny rekreacyjne (np. place zabaw, siłownie zewnętrzne) oraz ogólnodostępne obiekty rekreacyjne zlokalizowane na terenach niezagospodarowanych będącymi w nadzorze WGK – informacja z WGK; • do wartości miernika należałoby jeszcze dodać z danych GUS – tereny zieleni osiedlowej oraz informacje z WE odnośnie placów zabaw i obiektów sportowych zlokalizowanych przy szkołach oraz obiekty sportowe (kluby sportowe) będące w nadzorze WE – liczba obiektów sportowych i rekreacyjnych • wartość miernika powinna obejmować informację z WGK (utrzymywane ogólnodostępne gminne obiekty rekreacyjno – sportowe), WE (obiekty w szkołach i klubach sportowych) oraz od pozostałych administratorów nieruchomości (place zabaw, siłownie itp.). Ponadto: 1. Analizując zapisy obszaru 3 naszym zdaniem mierniki dot. szeroko rozumianych terenów zieleni powinny być wyeksponowane tylko i wyłącznie w obszarze 3.3 – wypoczynek (sport i rekreacja), w ten sposób unikniemy powielania danych w równych obszarach. 2. Patrząc na wartości zaproponowanych mierników w obszarze 3, chcąc wykazać się wzrostem naszym

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
					zdaniem należy wykazać powierzchnie terenów zieleni urządzonej (dane min. WGK), gdyż w tym przypadku może nastąpić wzrost w następnych latach z uwagi na tworzenie nowych terenów dostępnych dla mieszkańców np. Park Akademicki, który obecnie jest częściowym nieużytkiem nie objętym utrzymaniem.
				• poziom aktywności sportowo-rekreacyjnej – liczba uczestników masowych imprez rekreacyjno-sportowych – odsetek mieszkańców deklarujących regularną aktywność fizyczną	
		3.4.	bezpieczeństwo indywidualne	• poziom zagrożenia bezpieczeństwa – liczba przestępstw i wykroczeń na 1000 mieszkańców w podziale na kategorie (7 kategorii kradzieże, rozboje…) – wskaźnik wykrywalności przestępstw – liczba zabójstw (wykreślić, lepszy wskaźnik liczba samobójstw) – liczba wypadków i kolizji drogowych – ofiary śmiertelne wypadków drogowych – liczba programów prewencyjnych	Może ten temat, który chciałabym poruszyć nie jest związany z ostatnim spotkaniem lecz osobiście uważam, że jest istotny, gdyż dotyczy bezpieczeństwa. Powinno się zakazać puszenia sztucznych ogni na ulicach, wydzielić strefy do tego przeznaczone najlepiej na terenach zielonych a nie zabudowanych. W sylwestra na każdej ulicy w śródmieściu, ludzie odpalali petardy, niektóre z nich krzywo ustawione wlatywały na sąsiadujące ulice, totalnie zaskakując osoby przechodzące. Niektóre uderzały w okna. Posiadam fragment filmu w którym o mało co nie dostałam takim fajerwerkiem. Trzeba coś z tym zrobić
				• poziom poczucia bezpieczeństwa – odsetek mieszkańców deklarujących brak poczucia bezpieczeństwa – odsetek mieszkańców pozytywnie oceniających jakość działań porządkowych – liczba patroli policji i straży miejskiej – obszar miasta objęty monitoringiem wizyjnym – czas reakcji policji, straży miejskiej od otrzymania wezwania – czas reakcji służb ratowniczych od otrzymania wezwania	
				• organizacja przestrzeni publicznych pod kątem bezpieczeństwa	
				• zwiększenie widoczności policji • zwiększenie pozytywnych ocen policji	

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
		3.5.	jakość mieszkań / warunki zamieszkania	• jakość warunków mieszkaniowych – liczba mieszkań na 1000 mieszkańców – średnia powierzchnia użytkowa mieszkania/ średnia powierzchnia użytkowa mieszkania na 1 mieszkańca – liczba osób przypadających na 1 mieszkanie/na 1 izbę – liczba mieszkań oddanych do użytku – stan infrastruktury mieszkaniowej, odsetek mieszkańców posiadających dostęp do podstawowych mediów – odsetek mieszkańców zadowolonych z warunków mieszkaniowych	pkt. 3.5. Jakość mieszkań - w miejsce zapisu "odsetek mieszkańców zadowolonych z warunków mieszkaniowych" (trudnego do zweryfikowania faktycznie i trudnego "socjologicznie", bo wyrażenie niezadowolenia równa się "przyznaniu się" do życia w niezadowalających warunkach, niejako do "niezaradności" życiowej, co raczej niechętnie uzewnętrzniamy) proponuję prosty miernik w postaci liczby remontów mieszkań miejskich przeprowadzonych (np. rocznie) przez ADM, które rzeczywiście podnoszą standard zamieszkania, w szczególności w najmniej doinwestowanych lokalach (montaż ogrzewania, wymiana okien).
				• poziom dostępności usług w miejscu zamieszkania, jakość przestrzeni – powierzchnia terenów zieleni, w tym zieleni urządzonej przypadająca na 1 mieszkańca, – odsetek mieszkańców uważających, że w ich okolicy żyje się wygodnie	• poziom dostępności usług w miejscu zamieszkania, ***jakość przestrzeni*** – powierzchnia terenów zieleni, w tym zieleni urządzonej przypadająca na 1 mieszkańca, • na jakość przestrzeni nie ma wpływu ilość terenów zieleni (ogólnie) tylko jej dostępność oraz zagospodarowanie według potrzeb mieszkańców, • jeśli w ramach powyższego miernika będziemy chcieli się chwalić jakością przestrzeni publicznej, a dane te są z GUS-u to zawierają również powierzchnie nieużytków występujących na terenie Miasta, które w ewidencji gruntów zapisane są jako tereny zieleni. Należy zauważyć, że istnieje ryzyko przeznaczenia tych działek pod zabudowę, więc wartość tego miernika może spadać na przełomie lat. • może lepszym rozwiązaniem byłoby podanie powierzchni urządzonych utrzymywanych terenów zieleni w tym lasów, które są dostosowane do potrzeb mieszkańców (alejki, ścieżki, miejsca rekreacji itp.), których ilość może wzrastać z uwagi na powstawanie nowych obiektów na tzw. nieużytkach. • po dokonaniu szczegółowej analizy pod kątem wzrostu mierników jeżeli miernik by pozostał proponuje-

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
					my w tym wskaźniku zawrzeć miernik odnoszący się do tylko terenów zieleni urządzonej Ponadto wprowadzony miernik „powierzchnia **terenów zieleni, w tym zieleni urządzonej przypadająca** na 1 mieszkańca" w wskaźniku „ poziom dostępności usług w miejscu zamieszkania, ***jakość przestrzeni"*** nie jest jedynym miernikiem jakości życia mieszkańców w danym obszarze, mają na to może i większy wpływ komunikacja, jakość dróg i chodników, miejsca parkingowe, dostępność do służby zdrowia oraz usług handlowych, dlatego uważamy, że skupienie się tylko na tym mierniku jest nieuzasadnione (dodatkowe informacje w tym zakresie w tabeli).
		3.6.	dostępność edukacji	• różnorodność oferty – liczba kierunków/profili w szkolnictwie zawodowym (szkoły zawodowe i średnie) • warunki nauki – średnia liczba dzieci/młodzieży na 1 oddział – średnia liczba dzieci/młodzieży na 1 nauczyciela – wydatki budżetu miasta na oświatę w przeliczeniu na 1 ucznia – liczba miejsc w przedszkolach i szkołach w stosunku do liczebności poszczególnych grup wiekowych	
		3.7.	atrakcyjność turystyczna (infrastruktura, produkty turystyczne, wykorzystanie potencjału kulturowego) powinna znaleźć się w punkcie 6. dotyczącym	• wzrost liczby turystów odwiedzających miasto (wykreślić wzrost, pozostawić liczba turystów…) – liczba miejsc noclegowych – liczba udzielonych noclegów, w tym turystom zagranicznym – liczba przedsięwzięć kulturalnych, sportowych, rekreacyjnych, gospodarczych przyciągających osoby spoza miasta	pkt 3.7. Atrakcyjność turystyczna - proponuję uzupełnić wskaźnik "liczba miejsc noclegowych" o podział na kategorie (choćby typu hotel/hostel lub w klasach cenowych), co pokaże profil gościa hotelowego - turyści o jakich tu mowa co do zasady szukają noclegu tańszego/średniego, nocleg w klasie droższej wiąże się raczej z klientem biznesowym.

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
			gospodarki		
		3.8.	spójność społeczna (nierówności, wykluczenie społeczne, konflikty społeczne, strukturalne konflikty interesów - ubóstwo, pomoc społeczna, aktywizacja zawodowa)	• poziom potrzeb w zakresie wsparcia – struktura przyczyn korzystania z pomocy społecznej – liczba osób korzystających ze świadczeń z pomocy społecznej – stopa bezrobocia – liczba osób długotrwale bezrobotnych – liczba osób bezdomnych – liczba osób zagrożonych wykluczeniem społecznym • poziom wsparcia dla potrzebujących – liczba NGO działających na rzecz potrzebujących – liczba akcji skierowanych na aktywizację osób zagrożonych wykluczeniem społecznym i zawodowym	
		3.9.	Komunikacja miejska i ceny biletów		pkt 3.9 Komunikacja miejska - jako wskaźnik proponuję przyjąć koszty przeznaczone w budżecie miasta na pozycję "komunikacja zbiorowa", najlepiej w porównaniu do ilości pasażerów - co pokaże efektywność wydatkowanych środków w przeliczeniu na osobę.
4.	**ZDROWE ŚRODOWISKO**	4.1.	jakość poszczególnych elementów środowiska – woda, powietrze, gleba, zasoby przyrodnicze, klimat akustyczny	• jakość powietrza – liczba przekroczeń stężeń średniodobowych substancji pyłu PM10 ponad limit w danym roku (liczba zdarzeń) Plac Poznański Warszawska Wartość bazowa: 2016 r. 65 39 Wartość docelowa: 2025 r. 35 35 2030 r. 35 35 – liczba przekroczeń stężeń średniodobowych substancji pyłu stężeń pyłu PM2,5 ponad limit w danym roku (w tym smog odsamochodowy)	

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
				• zmniejszenie liczby osób narażonych na ponadnormatywny poziom hałasu drogowego – Procent osób narażonych na ponadnormatywny hałas drogowy ustalony na podstawie opracowywanych map akustycznych w cyklach pięcioletnich (polskie normy). Wartość bazowa: 2016 r.: 2% Wartość docelowa: 2022 r.: 1,6% – Procent osób eksponowanych na hałas drogowy wyrażony wskaźnikiem LDWN >55 dB (norma Światowej Organizacji Zdrowia) Wartość bazowa: 2016 r.: 56,7% Wartość docelowa: 2030 r.: 36,7%	
				• zachowanie potencjału przyrodniczego – udział powierzchni prawnie chronionej w ogólnej powierzchni miasta – powierzchnia terenów zieleni na 1 mieszkańca, – liczba obiektów chronionych (fauna i flora) – działania miasta i ludzi na rzecz zróżnicowania przyrodniczego	– powierzchnia terenów zieleni na 1 mieszkańca wartość tego miernika biorąc pod uwagę wpływa zieleni na środowisko powinna zawierać wszystkie tereny zieleni oraz lasy - dane GUS (wartość podana na podstawie ewidencji gruntów - WMG) Proponuję rezygnację z odniesienia do gatunków. Nie mamy danych dość szczegółowych danych. Proponuje pozostawienie „liczba obiektów chronionych”
				• wskaźnik jakości gleby (teren Zachemu) • wskaźnik rozprzestrzeniania się degradacji terenu wynikający z oddziaływania terenu Zachemu	
				• drożność korytarzy ekologicznych	pkt. 4.1. Zasoby przyrodnicze - proponuję uzupełnić treść zapisu "drożność korytarzy ekologicznych" o konkretne wskazania, zgodnie z postulatami ze spotkania - jeśli chodzi o korytarze powietrzne: zachowanie (niezabudowanie) klinów napowietrzajacych i zachowanie ciągłości przepływu ciągów powietrznych ponad korytem rzeki Brdy, zaś jeśli chodzi o korytarze wodne: zachowanie różnorodności ekologicznej rzeki Brdy i Kanału Bydgoskiego.
				• ochrona przyrody a bezpieczeństwo mieszkańców (np. drzewa przewracające się, niszczące elewacje budynków, jemioła)	Kryterium jest mało czytelne i nie odnosi się do kwestii ochrony przyrody. Proponuje jego usunięcie.

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
		4.2.	ochrona klimatu i adaptacja do zmian klimatu	• gospodarka niskoemisyjna – spadek emisji gazów cieplarnianych (postawić cel w %) – redukcja pyłu PM 10, PM2,5 i benzo(a)pirenu w sektorze mieszkalnictwa – zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca – zużycie energii w ogóle, nie tylko elektrycznej – odsetek gospodarstw domowych użytkujących piece na paliwo stałe(węgiel) – zmienić na paliwo kopalne (postawić cel w % lub wartościach)	pkt 4.2. Ochrona klimatu - proponuję poddawać ocenie ilość (procent) mieszkań/lokali podłączonych do miejskiej sieci ciepłowniczej (KPEC), jako bardzo efektywnego sposobu ogrzewania (przejście od indywidualnych kotłów, nawet na paliwa dość ekologiczne jak gaz, w stronę ogrzewania zbiorowego, ułatwiającego kontrolę jakości uwalnianych dymów, zastosowanie filtrów itp.) - wg informacji Prezesa KPEC, firma ta ma moce przerobowe wystarczające do podłączenia każdego mieszkania/lokalu w Bydgoszczy.
				• poziom zabezpieczenia przed skutkami zmian klimatu – pojemność urządzeń do retencjonowania wody/ stopień uszczelnienia(utwardzenia) powierzchni Miasta – powierzchnia narażona na występowanie miejskiej wyspy ciepła	
				• OZE – wskaźnik udział % OZE w ogólnym bilansie zużycia energii (turbiny wodne)	w nawiasie umieszczono jedynie turbiny wodne, tymczasem podczas spotkania była mowa także o energii słonecznej i wiatrowej. Proponuję również dodanie **wskaźnika liczby domów/mieszkań** i/lub **liczby mieszkańców korzystających częściowo lub w całości z OZE**. Poza tym proponuję dodać punkt o **promocji wykorzystywania OZE w budownictwie mieszkaniowym indywidualnym i zbiorowym oraz związanej z tym edukacji (realizowane przez jednostki miejskie i NGO)**, w obszarze 4.2. lub 4.5. Ujęta w obszarze 4.5. edukacja ekologiczna dotyczy raczej codziennych, "drobnych" działań, zachowań i wyborów mieszkańców, natomiast zastosowanie/przechodzenie na OZE jest niewątpliwie decyzją inwestycyjną - to znacząca różnica i wymaga innego programu/zakresu działań edukacyjno-promocyjnych. Miernikami mogłyby być liczba kampanii i osób nimi objętych, ale także liczba nowych inwestycji z wykorzystaniem OZE (mieszkalnych i gospodarczych, tzn. obiekty produkcyjne, handlowe, magazynowe itp.) oraz liczba przejść z nieekologicznych ZE na odnawialne w obiektach istniejących.

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
					W związku ze wspomnianym inwestycyjnym charakterem decyzji o zastosowaniu/przejściu na OZE, proponuję również rozważyć dodanie tego tematu do obszaru 6. Nowoczesna Gospodarka.
		4.3.	gospodarka cyrkulacyjna	• gospodarowanie odpadami – ilość odpadów odebranych przypadająca na jednego mieszkańca (dopisać dane o wartościach) – udział odpadów poddanych recyklingowi • użytkowanie wody pitnej – zużycie wody na mieszkańca – wysoka jakość wody pitnej	Moim zdaniem z założenia *model gospodarki o obiegu zamkniętym* sprowadza się dosłownie do zamykania obiegu produktu. Nie powinno się więc nazywać zużytych/wyeksploatowanych produktów odpadami. Nie należy badać ile odpadów wytworzy mieszkaniec bo z założenia *circural economy* ich ilość powinna być minimalizowana. Społeczeństwo powinno być uświadamiane przez akcje promocyjne w jaki sposób należy postępować z zużytymi produktami: – produkty żywnościowe w terminie przydatności można zanosić do utworzonych przez Urząd Miasta tz. jadłodzielni, z których odbierane będą przez osoby potrzebujące; – tekstylia nadające się do dalszego użycia, zabawki, sprawne urządzenia gospodarstwa domowego itp. można oddawać do utworzonych przez Urząd Miasta punktów - założenie gospodarki cyrkularnej na dzieleniu się przedmiotami, które dla kogoś straciły wartość użyteczną; – urządzenia elektryczne i elektroniczne takie, które można naprawić winny być oddawane do punktów utworzonych przez Urząd Miasta, w których będą one naprawiane i oddawane/sprzedawane potrzebującym, – Urząd Miasta powinien wspierać zbieranie surowców wtórych takich jak opakowania szklane, opakowania z tworzyw sztucznych itp. poprzez zakup maszyn do ich zbierania. Mieszkaniec po umieszczeniu opakowań w maszynie miałby doładowywaną swoją indywidualną kartę kwotą, która zmniejsza by wymiar jego podatku np. od nieruchomości.

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
					Podstawową miarą realizacji założeń gospodarki o obiegu zamkniętym do roku 2030 r. byłaby ilość odpadów przetworzona w spalarni odpadów, która z definicji gospodarki cyrkularnej powinna była znacznie się zmniejszyć. Dodatkowa miara to ocena "przepustowości" w/w punktów zbierania przedmiotów. Odnosząc się po raz kolejny do założeń *circural economy* z całą stanowczością należny zauważyć, że spalarnie odpadów nie zamykają obiegu produktów w gospodarce a go rozszczelniają - stanowią swoistego rodzaju alternatywę dla sumiennego segregowania. Im mniej odpadów komunalnych zostanie dostarczonych do spalarni tym więcej odpadów zostanie posegregowanych na frakcje selektywne i poddane recyklingowi.
		4.4.	rekultywacja terenów zdegradowanych przyrodniczo *(skażonych, wymagających rekultywacji, remediacji)*	• jakość wody na terenach zdegradowanych – indeks fenolowy • zmniejszenie powierzchni terenów zdegradowanych przyrodniczo – udział obszarów zdegradowanych przyrodniczo w ogólnej powierzchni miasta	
		4.5.	edukacja ekologiczna	• proekologiczne działania mieszkańców – odsetek osób objętych działaniami edukacyjnymi prowadzonymi przez Miasto/jednostki miejskie/NGO – liczba prowadzonych kampanii informacyjnych – odsetek jednostek oświatowych zaangażowanych w działania edukacyjne – odsetek osób wykazujących postawy proekologiczne	
		4.6.	rewitalizacja obszarów zdegradowanych	• udział obszarów zdegradowanych w ogólnej pow. Miasta	

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
		4.7.	polityka przestrzenna, jakość zagospodarowania przestrzeni publicznych	• wytyczne dotyczące zagospodarowania przestrzennego miasta – % powierzchni miasta objętej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego – odsetek mieszkańców pozytywnie oceniających jakość zagospodarowania przestrzeni publicznych	
				przewietrzanie miasta poprzez kliny napowietrzające *tworzenie systemu terenów zieleni, zachowanie ich ciągłości (brakuje narzędzi do systemowego rozwiązania, głównie prawnych)*	Proponuję sformułowanie: „Wprowadzenie obowiązku stosowania rozwiązań ograniczających efekt wyspy ciepła i zwiększających poprawę jakości powietrza w mieście.” – np.. w dokumentach planistycznych
				ochrona Kanału i Brdy przed zabudową	Jest to poważny problem i proszę o jego umieszczenie w dokumencie.
				tworzenie ulic o jednolitym drzewostanie	Proponuje zmianę na: odtwarzanie i tworzenie alei przyulicznych
5.	**NOWOCZESNY TRANSPORT I KOMUNIKACJA**	5.1.	przyjazna komunikacja – infrastruktura dostosowana do potrzeb różnych grup społecznych, preferencje dla transportu publicznego	• jakość komunikacji publicznej – udział taboru i infrastruktury przystankowej dostosowanej do potrzeb osób z ograniczeniami – odsetek mieszkańców mieszkających nie dalej niż 500 m (300m) od przystanku komunikacji publicznej *należy realnie zbadać drogi dojścia do przystanków (odmienny głos - nie wpisywać odległości)* – spełnianie norm technicznych dostępności przestrzeni publicznych – odsetek mieszkańców pozytywnie oceniających łatwość dostępu do informacji o komunikacji publicznej	
				• preferencje dla komunikacji publicznej, pieszej i rowerowej, komunikacji niskoemisyjnej – długość dróg rowerowych na km^2 pow. Miasta – długość dróg rowerowych w km na mieszkańca – stosunek długości dróg rowerowych do długości dróg układu podstawowego – stosunek utwardzonych lokalnych dróg osiedlowych do dróg publicznych – liczba stacji Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego/liczba osób korzystających z BRA – liczba rowerów miejskich – odsetek infrastruktury ruchu pieszego (chodników) o dobrej jakości	punkt dodany: "powierzchnia obszarów ograniczenia prędkości pojazdów" - proponuję zmianę na: **- długość dróg objętych strefą ograniczonej prędkości pojazdów**, ew. **powierzchnia obszarów...** jako drugi miernik. pkt 5.1. Infrastruktura dostosowana do potrzeb różnych grup społecznych - proponuję zmianę z "powierzchnia obszarów ograniczenia prędkości pojazdów" na "długość dróg objętych strefą ograniczonej prędkości (np. znak "strefa zamieszkania", strefa "Tempo 30")". W tym

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
				stosunek liczby istniejących chodników do chodników brakujących – stosunek długości nieutwardzonych ulic do ulic utwardzonych – udział powierzchni miasta objętej ITS – udział sygnalizacji świetlnych objętych ITS – długość bus pasów – długość tras komunikacji szynowej – wspólne buspasy dla tramwajów i autobusów – odsetek mieszkańców deklarujących odbywanie podróży transportem publicznym, rowerem lub pieszo – procentowy udział podróży odbywany poszczególnymi środkami lokomocji (analiza zachowań, a nie deklaracji) – liczba sprzedanych biletów – dostępność punktów sprzedaży biletów – liczba miejsc parkingowych, współczynnik miejsc parkingowych (zgłoszono zdanie, że to rozwiązanie nie promuje komunikacji publicznej) – liczba podziemnych miejsc parkingowych – współczynnik - zatoczki dla autobusów (zgłoszono zdanie, że to rozwiązanie nie promuje komunikacji publicznej) – obniżanie liczby samochodów na 1000 mieszkańców – powierzchnia obszarów wyłączonych z ruchu kołowego – powierzchnia obszarów ograniczenia prędkości pojazdów – miernik sieci transportowej w stosunku do powierzchni miasta i do liczby mieszkańców – dostępność dojazdu do przestrzeni publicznych itp.	samym zakresie jako dodatkowy punkt proponuję ogólne wskazanie o konieczności przyjęcia w mieście standardu budowy pełnej, kompletnej infrastruktury drogowej, zapewniającej możliwość bezpiecznego korzystania wszystkim użytkownikom, tj. droga = jezdnia + obustronny chodnik + obustronna infrastruktura rowerowa (ewentualnie inne dopuszczalne rozwiązania typu pieszojezdnia, powierzchnia wyłączona z ruchu, ale mowa tylko o infrastrukturze typowo drogowej) - chodzi o wykluczenie budowy kiedykolwiek w przyszłości obiektów typu Trasa Uniwersytecka bez chodników i dróg rowerowych.
				• wykorzystanie niskoemisyjnych systemów transportowych – liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych/liczba punktów ładowania pojazdów elektrycznych – odsetek pasażerów komunikacji publicznej korzystających z transportu szynowego – odsetek autobusów komunikacji publicznej spełniających najwyższe normy w zakresie emisji	
		5.2.	spójność transportowa aglomeracji bydgo-	• liczba linii komunikacji międzygminnej • liczba parkingów park&ride • dostępność czasowa	

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
			skiej	• zmniejszenie liczby aut wjeżdżających do miasta • komunikacja kolejowa • komunikacja autobusowa • rozwiązania multimodalne	
		5.3.	dostępność zewnętrzna – transport osób i towarów	• czas dojazdu do ośrodków gospodarczych w kraju i za granicą – czas dojazdu do wybranych ośrodków w kraju i za granicą (samochód, pociąg) – liczba bezpośrednich połączeń lotniczych kolejowych i autobusowych z miastami wojewódzkimi w Polsce oraz stolicami europejskimi	proponuję dodać punkt: **- częstotliwość/cykliczność w ciągu doby połączeń kolejowych z Warszawą i stolicami województw sąsiednich**
			bezpieczny transport i komunikacja		Obszar 5.x. - proponuję dodanie nowego podobszaru: **bezpieczny transport i komunikacja** Problem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jakoś nam umknął podczas spotkania zespołu, ale był często i mocno poruszany podczas debat. Wprawdzie wypadki drogowe i ich ofiary zostały ujęte jako jeden z wielu podpunktów w obszarze 3.4., jednak uważam, że właśnie w obszarze 5. Nowoczesny Transport i Komunikacja powinien się pojawić temat bezpieczeństwa - bo dziedzin tych nie możemy nazwać nowoczesnymi, jeśli będą naznaczone lawinowo rosnącą liczbą ofiar, w tym śmiertelnych! Proponowane mierniki w tym podobszarze: **- liczba wypadków i kolizji drogowych (5660)** **- liczba rannych w wypadkach drogowych (218)** **- liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (12, w tym 8 pieszych - 67%)** **- te same mierniki w odniesieniu do udziału pieszych i/lub niechronionych uczestników ruchu drogowego** (w nawiasach wskaźniki za rok 2016 na podstawie: "Sprawozdania z działalności Komendanta Miejskiego Policji w roku 2016 oraz informacji o stanie porządku i bezpieczeństwa publicznego" przedsta-

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
					wionych Radzie Miasta Bydgoszczy i przyjętych uchwałą RMB na sesji w lutym 2017 r.). Celem do osiągnięcia powinien być **zerowy wskaźnik ofiar śmiertelnych wypadków drogowych**, czyli tzw. "Wizja Zero", o którą wnioskowały na planszach dwie podgrupy podczas debaty VI (w ratuszu). W tym samym podobszarze powinno zostać zapisane **przyjęcie i wdrożenie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego** (zgodnie z "Wizją Zero"), na który powinny się składać: **- rzetelna diagnoza stanu BRD i wszelkich zagrożeń w tym obszarze, zwłaszcza tych niedostrzeganych lub bagatelizowanych** **- walka z łamaniem Prawa o Ruchu Drogowym** **- poprawa bezpieczeństwa infrastruktury drogowej** **- edukacja, uwzględniająca aktualne i rzeczywiste zagrożenia oraz negatywne zachowania** wszystko to z uwzględnieniem faktycznych realiów, tzn. masowego łamania prawa przez kierowców oraz specyfiki miejskiej "last but not least" proponuję dodanie po pkt 5.2. punktu "Bezpieczeństwo ruchu drogowego - Vision Zero", który nie został jednoznacznie wyartykułowany podczas spotkania zespołu, ale był co najmniej dwukrotnie wspomniany przez grupy pracujące podczas debat strategicznych, a ma to szczególne znaczenie w kontekście rosnącej (!) liczby wypadków śmiertelnych na terenie Bydgoszczy (2016 - 21 osób, a 2017 - aż 31). Vision Zero jest to już międzynarodowy standard takiego podejścia do projektowania ulic, aby priorytetem było bezpieczeństwo wszystkich użytkowni-

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
					ków, a nie wskaźniki prędkości kierowców czy przepustowości ulic dla samochodów, i opiera się to na nadrzędnym celu jakim jest zredukowanie liczby śmiertelnych ofiar wypadków komunikacyjnych docelowo do zera. Reprezentując Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych uważam, że strategia miasta to modelowe wręcz miejsce dla zawarcia takiego właśnie zapisu "Vision Zero", pokazującego cel do jakiego dążymy projektując nasze miasto. W Polsce wspomina o tym dopiero kilka miast - Warszawa, Gdańsk, Jaworzno (i nieco Bydgoszcz, ze strony organizacji pozarządowych - więcej o Vision Zero: https://piesi.bydgoszcz.pl/vision-zero/), ale na pewno będzie to temat wiodący w strategiach i zamierzeniach coraz większej liczby miast w najbliższych latach.
		5.4.	infrastruktura ICT	• wysoka jakości infrastruktury, • dostępność e-usług, bazy danych	Część dotyczącą ICT powinna trafić do zespołu gospodarka, może poza tematami dotyczącymi ITSu. Nie widzę również tematów/celów związanych z wewnętrznymi zmianami, jakie powinny dotknąć naszą organizację. Czy Strategia Miasta nie powinna obejmować UMB? Wydaje mi się również, że najpierw powinniśmy określić konkretne cele, które chcemy osiągnąć, a dopiero później szukać mierników i wskaźników. Może warto również określić budżet, aby działania były realizowalne, bo inaczej strategia będzie fikcją jak obecna. Inne podejście: Obszar ten został praktycznie pominięty w dyskusji na spotkaniu naszego zespołu, a w omawianej Tabeli został potraktowany dość zdawkowo i ogólnikowo. Tymczasem obszar ICT i związanej z tym infrastruktury ma fundamentalne znaczenie dla rozwoju

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
					miasta i społeczeństwa już teraz, a znaczenie to będzie ciągle rosło - zarówno dla rozwoju gospodarczego, jak i dla komfortu życia. Dlatego uważam, że ta część **Strategii...** powinna zostać bardziej rozwinięta i uszczegółowiona, z udziałem fachowców od tej tematyki. Nie należę do tych ostatnich, ale nasuwają mi się tutaj dwie kwestie: **- dostosowanie jakości otwartej miejskiej sieci internetowej Bydgoszcz do przyzwoitego poziomu i jego utrzymywanie** (sieć, która powstała już dość dawno, dziś kompletnie nie spełnia współczesnych parametrów) **- bezpieczeństwo miejskich sieci informatycznych przed ewentualnymi atakami** (tu powinni się wypowiedzieć fachowcy, czy jest to temat do Strategii Rozwoju Miasta?)
6.	**NOWOCZESNA GOSPODARKA**	6.1.	aktywność samorządów (organizacji) reprezentujących przedsiębiorców Warto zastanowić się nad przedefiniowaniem typów wskaźników, gdyż nazwa odnosi się do organizacji reprezentujących przedsiębiorców, a wskaźniki odnoszą się do	• poziom współpracy podmiotów działających na tym samym rynku – liczba członków klastrów – liczba członków organizacji zrzeszających przedsiębiorców	Klastry to organizacje zrzeszające przedsiębiorców, więc dlaczego nie pozostawić tylko drugiego pkt.
				• poziom uczestnictwa w życiu miasta – liczba przedsiębiorstw biorących udział w konsultacjach społecznych realizowanych przez Urząd Miasta *zidentyfikowanie współpracy organizacji i włączenie ich w rozwój miasta (wskaźnik wymaga przemyślenia)* *ocenialność jakości współpracy między środowiskiem gospodarki a miastem (wskaźnik wymaga przemyślenia)* *różnorodność podejmowanych inicjatyw przez organizacje (wskaźnik wymaga przemyślenia)*	BARR proponuje zmianę słowa na „przedsiębiorców”, gdyż „przedsiębiorstwo” stanowi zespół składników przeznaczonych do prowadzenia działalności gospodarczej.

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
			liczby firm		
		6.2.	zaangażowanie miasta we wspieranie nowoczesnych branż i nowatorskich sposobów działania (promocja, współpraca międzynarodowa)	• udział branż innowacyjnych w gospodarce Bydgoszczy – udział branż innowacyjnych w strukturze podmiotów gospodarczych – liczba firm wykorzystujących nowoczesne technologie – liczba miejsc pracy, które generują firmy wykorzystujące nowoczesne technologie – odsetek firm eksportujących swoje towary i usługi	W dokumencie należy wyjaśnić pojęcie „branży innowacyjnej” w dokumencie należy wyjaśnić pojęcie „nowoczesnej technologii” skąd pozyskać dane?; GUS publikuje jedynie dane dotyczące wartości produkcji sprzedanej ogółem i na mieszkańca; ewentualnie udział sektora małych i średnich przedsiębiorstw w produkcji sprzedanej przemysłu (tylko przemysłu bez brania pod uwagę innych gałęzi gospodarki); w odniesieniu do eksportu to dotyczy on jedynie udziału przychodów netto ze sprzedaży produktów innowacyjnych na eksport w przychodach netto ze sprzedaży ogółem (z podziałem na wielkość przedsiębiorstw)
				• udział samorządu w imprezach promocyjnych – liczba wydarzeń, na których promowana była Bydgoszcz	
				• potencjał targowo-konferencyjno-kongresowy – liczba organizowanych imprez targowych – liczba wystawców na organizowanych w Bydgoszczy targach – liczba organizowanych wydarzeń o charakterze międzynarodowym	
				• liczba oferowanych przez miasto e-usług i udział w tych usługach firm bydgoskich	

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
				• liczba innowacyjnych inwestycji miejskich wspierających gospodarkę w mieście i okolicach	
				• *aktywność miasta w klastrach (członkostwo) – jaki rodzaj wsparcia, aktywność miasta jest potrzebna? udział miasta powinien wynikać z potrzeb merytorycznych klastra*	
		6.3.	efektywność ekonomiczna przedsiębiorców działających w mieście Proponuję zmienić zapis na „**wykorzystanie potencjału innowacyjnego miasta**” *Wg takiego zapisu m. in. efektywność ekonomiczna przedsiębiorców ma wpływać na innowacyjność i nowoczesność gospodarki miasta. Wspomniana*	• nakłady inwestycyjne firm • przychody firm na jednego zatrudnionego • odsetek firm notujących straty • odsetek firm rentownych (należy ustalić jaka rentowność ma być brana pod uwagę)	~~• nakłady inwestycyjne firm~~ ~~• przychody firm na jednego zatrudnionego~~ ~~• odsetek firm notujących straty~~ • ~~odsetek firm rentownych (należy ustalić jaka rentowność ma być brana pod uwagę)~~ Mierniki: 6.3a efektywności ekonomicznej działalności przedsiębiorstw: - wydajność pracy (przychód na 1 zatrudnionego) - stopa wartości dodanej (czyli relacja wartości dodanej liczonej jako suma zysku netto, wynagrodzeń, amortyzacji, narzutów i podatków do przychodów) *Nie ma potrzeby mierzenia rentowności firm bydgoskich. Co prawda wspominałem o tym na spotkaniu zespołu roboczego, ale obecnie uznaję, że w strategii nie muszą się znaleźć zapisy dotyczące rentowności czy też innych wskaźników.* Przychody firm można lepiej określać według danych na liczbę mieszkańców
					6.3b aktywności innowacyjnej firm: - wydatki na badania i rozwój, - liczba pracujących w badaniach i rozwoju na 1000 osób aktywnych zawodowo

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
			efektywność jest jednym z 4 grup mierników tak sformułowanego zadania		6.3c potencjału siły roboczej - liczba studentów na 10 tys. mieszkańców - liczba mieszkańców z wykształceniem wyższym na 10 tys. mieszkańców 6.3d skuteczności tworzonych innowacji - liczba patentów - liczba zgłoszeń patentowych
			danych do wskaźników wymienionych w obszarze 6.3 nie można pozyskać z GUS ani US w Bydgoszczy; ponadto przedsiębiorcy nie mają obowiązku przekazywania do JST informacji o swoich wynikach finansowych		*Natomiast dla celów zarządzania jest możliwość dokonywania na podstawie danych Urzędu Statystycznego pełnej analizy standingu ekonomicznego firm bydgoskich wg ich wielkości i rodzaju wytwarzanej produkcji. Uzyskanie tych danych z Urzędu Statystycznego może być płatne.*
		6.4.	warunki inwestowania	• poziom zadowolenia przedsiębiorców z prowadzonych postępowań administracyjnych – odsetek przedsiębiorców zadowolonych z usług Urzędu Miasta – liczba decyzji administracyjnych	

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
				• poziom i jakość oferty inwestycyjnej – powierzchnia terenów inwestycyjnych – % powierzchni miasta objętej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego – efektywność wykorzystania terenów inwestycyjnych – wysokość opłat za tereny przemysłowe, infrastrukturę światłowodową – poziom opłat lokalnych	O jaki rodzaj efektywności chodzi? Czy o ilość utworzonych miejsc pracy, czy wysokość poniesionych nakładów inwestycyjnych, czy może wpływy do budżetu Miasta z podatku CIT lub od nieruchomości?
				• zainteresowanie inwestorów Bydgoszczą – liczba nowych podmiotów (nowe projekty inwestycyjne zamiast nowych podmiotów) podejmujących działalność na terenie BPPT – liczba spółek z kapitałem zagranicznym	Należy zmienić wskaźnik na „liczba nowych projektów inwestycyjnych realizowanych na terenie Miasta Bydgoszcz"; obecny zapis wyłącza reinwestycje podmiotów już funkcjonujących w Mieście oraz uniemożliwia przyjmowanie do miernika inwestycji znajdujących się poza BPPT
				• oferta instytucji otoczenia biznesu – liczba instytucji otoczenia biznesu – liczba inicjatyw instytucji otoczenia biznesu	
				• poziom przedsiębiorczości mieszkańców – liczba podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON na 1000 mieszkańców	
				dostępność terenów inwestycyjnych – stała polityka zwiększania terenów inwestycyjnych *tworzenie warunków dla rozwoju start-upów*	
		6.5.	dopasowanie oferty edukacyjnej do zapotrzebowania rynkowego	– liczba klas zamawianych – liczba zawodów deficytowych – liczba zawodów nadwyżkowych – liczba osób objętych programem szkoleń i staży zawodowych (PUP, CKU) – odsetek absolwentów poszczególnych poziomów szkół znajdujących zatrudnienie w wyuczonym zawodzie / badanie losów absolwentów – liczba bezrobotnych absolwentów, w tym absolwentów poszczególnych typów szkół - wyższych, zawodowych itd.	
		6.6.	poziom prac badawczych	• poziom transferu wiedzy do gospodarki – liczba projektów badawczych realizowanych przez bydgoskie uczel-	

Lp.	Obszar smart city	Uszczegółowienie obszarów		Propozycja typów wskaźników/mierników	Uwagi przysłane po 18.12.2017r.
			na uczelniach wyższych	nie w ramach programu HORYZONT 2020 (lub kontynuacji programu) – liczba centrów badawczo-naukowych – liczba nowych patentów na 100.000 mieszkańców na rok – liczba umów podpisanych pomiędzy uczelniami i przedsiębiorcami na realizację prac badawczych w danym roku – liczba cytowanych publikacji bydgoskich naukowców w czasopismach międzynarodowych – liczba założonych spółek spin-off i spin-out – liczba konferencji naukowych, w tym międzynarodowych	– Urząd Patentowy rejestruje patenty, nie operuje się zwrotem nowe patenty – o ile uczelnie zgodzą się podać wspomnianą informację zwłaszcza uczelnie niepubliczne) – wydaje się zadanie niewykonalne
		3.7.	atrakcyjność turystyczna (infrastruktura, produkty turystyczne, wykorzystanie potencjału kulturowego) powinna znaleźć się w punkcie 6. dotyczącym gospodarki	• wzrost liczby turystów odwiedzających miasto (wykreślić wzrost, pozostawić liczba turystów…) • liczba miejsc noclegowych • liczba udzielonych noclegów, w tym turystom zagranicznym • liczba przedsięwzięć kulturalnych, sportowych, rekreacyjnych, gospodarczych przyciągających osoby spoza miasta	pkt 3.7. Atrakcyjność turystyczna - proponuję uzupełnić wskaźnik "liczba miejsc noclegowych" o podział na kategorie (choćby typu hotel/hostel lub w klasach cenowych), co pokaże profil gościa hotelowego - turyści o jakich tu mowa co do zasady szukają noclegu tańszego/średniego, nocleg w klasie droższej wiąże się raczej z klientem biznesowym.
		6.0	lobbing na rzecz przyciągania środków publicznych na rzecz inwestycji w Bydgoszczy	– liczba inwestycji wspieranych z budżetu centralnego – wysokość środków pozyskanych z budżetu województwa	Skąd pozyskać dane? Jaki rodzaj wsparcia?
			ICT	–	

INNE UWAGI

Zespół Roboczy Społeczeństwo

Uwagi do raportu z debat i raportu z ankiet:

- Struktura grupy przebadanej rozmija się ze strukturą Bydgoszczy. W badaniu wzięło udział najwięcej osób młodych, które głównie odpowiadały przez Internet. Nie mamy 40% udziału osób w tym wieku w ogóle mieszkańców, natomiast jest to grupa aktywna w Internecie. Zestawienia tabelaryczne są absolutnie nieczytelne, bo nie wiemy jaki procent spośród badanych wskazywał na te odpowiedzi. Te wyniki należy potraktować na zasadzie, gdzie szukać, gdyż badania w sieci są specyficzne i w normalnych, reprezentatywnych badaniach wychodzi to inaczej. Należy zastanowić się nad przeprowadzeniem ilościowego badania reprezentatywnego, które będzie podstawą do przeprowadzenia uzupełniających badań jakościowych.
- Z ankiet rysuje się zafałszowany obraz bydgoszczanina, ze względu na przeprowadzenie badania przez Internet. Należałoby przeprowadzić rozwinięte badania jakościowe, które miałyby odniesienie do poszczególnych grup docelowych.
- W badaniach jakościowych należałoby wziąć pod uwagę kilka kategorii, nie tylko wiek ankietowanych np. rozmieszczenie przestrzenne.

Uwagi ogólne:

- Obszar przestrzeń publiczna może lepiej umieścić w przyjaznych warunkach życia.
- Na wskaźniki należy patrzeć w sposób wielowymiarowy jak na macierz.
- Wybory do Rad Osiedli powinny odbywać się w jednym terminie (odmienny głos – powinny być w różnych terminach), problemem może być organizacja.
- Powinny być rozpowszechniane materiały informujące o działaniach Rad Osiedli
  Potrzebne jest stworzenie ośrodka badań, który pozwoli w sposób ciągły, cykliczny, prowadzić badania w mieście.

Uwagi do organizacji:

- Spotkania powinny odbywać się po południu, aby ludzie pracujący mogli być na nich obecni.

Zespół Roboczy Gospodarka

Uwagi do raportu z debat i raportu z ankiet: -

Uwagi ogólne:

- Dodać i uwzględnić w strategii komunikację z ościennymi gminami i innymi polskimi miastami np. Warszawą, Poznaniem
- Należy rozważyć patronat miasta nad poszczególnymi przedsięwzięciami innowacyjnymi jako zaangażowanie miasta we wspieranie nowoczesnych branż i nowatorskich sposobów działania
- Miasto nie wspiera przedsiębiorców. Przykładem jest kwestia abonamentów za parkowanie dla przedsiębiorstw, w miejscach gdzie istnieje strefa parkowania.

- Podejście fiskalne miasta nie jest prorozwojowe dla przedsiębiorczości. Opłaty za tereny inwestycyjne, przemysłowe są najwyższymi możliwymi opłatami, jakie może ustalić miasto. Polityka miasta co do gospodarki, uzasadnienie działań miasta nie może mieć tylko podłoża fiskalnego.
- Należy stworzyć mechanizm dialogu i zasady rozwiązywania konfliktów między miastem a różnymi grupami interesariuszy, w tym przedsiębiorcami.
- Na użytek strategii należałoby stworzyć definicję innowacyjności.
- Nie wszystkie wskaźniki są adekwatne do mierzenia zjawisk, które mają opisywać np. innowacyjność - liczba zatrudnionych w start-upach. Należy stworzyć konglomerat wskaźników, które obejmą wszystkie aspekty danego zjawiska.
- Nie zakłada się wzrostu wszystkich wskaźników.
- Należy zastanowić się nad większą liczbą wskaźników efektywności ekonomicznej przedsiębiorców działających w mieście
- W strategii konieczne należy zaakcentować potrzebę lobbingu władz Bydgoszczy wśród władz centralnych i władz wojewódzkich na rzecz zwiększenia środków publicznych z budżetu państwa i województwa na inwestycje w Bydgoszczy.
- Stworzenie ośrodka badań regionalnych, miejskich, użytecznych z punktu widzenia polityki lokalnej.

Uwagi do organizacji: -

<u>Zespół Roboczy Środowisko:</u>

Uwagi do raportu z debat i raportu z ankiet: -

Uwagi ogólne:

- Potrzebna jest szczegółowa analiza, czy większe zużycie energii elektrycznej, jest korzystne z punktu widzenia efektywności energetycznej.
- Punkty 4.1 - 4.4. należy przejrzeć biorąc pod uwagę tereny Zachemu
- Zapisy w odniesieniu do parkingów powinny dotyczyć tylko parkingów miejskich.
- Brakuje miejsc, gdzie można wejść do/wyjść z samochodu (Kiss&Ride)

Uwagi do organizacji:

ANALIZA SWOT – uwagi i propozycje członków Zespołów Roboczych (z materiałów nadesłanych oraz dyskusji na spotkaniach)

Obszar I: Sprawne i efektywne zarządzanie miastem	
MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	**SŁABE STRONY BYDGOSZCZY**
Stabilna sytuacja budżetowa miasta. **Stabilna sytuacja finansowa miasta.** Propozycja zapisu: Pozytywna ocena ujęta w ratingach	Niedostateczna w stosunku do oczekiwań społecznych współpraca pomiędzy sektorem nauki, administracji publicznej i gospodarki w mieście. W mojej ocenie sektor nauki jest bardzo otwarty na współpracę. Proponuję zapisać: **Niedostateczna w stosunku do oczekiwań społecznych skłonność sektora administracji publicznej i gospodarki do współpracy z sektorem nauki.** To jest cecha powszechna cecha dla wszystkich miast. Należy doprecyzować zapis, bo nie wiemy jaka jest ta sytuacja. Można by założyć pewne instytucje wspierające współpracę pomiędzy powyższymi sektorami (instytucje, które kierowałyby tą współpracą). Być może warto zatrudniać pracowników naukowych w administracji i wykorzystywać ich wiedzę ekspercką. Drugi głos: Wypracowanie współpracy jest trudne, chociażby, dlatego, że system pracy np. uczelni wyższych jest specyficzny i często nie podejmują współpracy). Konkluzja: Nie da się doprowadzić do zadowalającego stopnia współpracy pomiędzy sektorami. Otwarcie się na zasoby lokalowe, organizacyjne itd. trzech sektorów.

	Propozycja, aby przenieść zapis do zagrożeń – Brak rozwiązań w Polsce wymuszających/zachęcających do współpracy. Próba rozwiązania instytucjonalnego w Bydgoszczy – przeniesienie do mocnych stron. Nie zbieramy systematycznie informacji dotyczącej współpracy pomiędzy powyższymi sektorami. Propozycja zapisu: Niedostateczna, instytucjonalna współpraca 3 powyższych sektorów Brak pogłębionych badań nt. stanu obecnego we wszystkich aspektach w mieście systematycznie przeprowadzanych.
Wykorzystywanie przez miasto różnorodnych narzędzi partycypacji społecznej w procesie przygotowania i podejmowania decyzji ważnych dla miasta. Mocna strona "Wykorzystywanie przez miasto różnorodnych narzędzi partycypacji społecznej (...)" w porównaniu ze słabością "Mała aktywność społeczna mieszkańców na rzecz lokalnej wspólnoty (m.in. bardzo niski udział w wyborach do Rad Osiedli, mała liczba osób biorących udział w konsultacjach społecznych) „, wcale nie jest, więc... mocną stroną, bowiem nie różnorodne narzędzia świadczą o partycypacji tylko właśnie ich efektywność, odbiór w społeczeństwie. Ponadto "partycypację społeczną" definiuje się m.in. za pomocą "drabiny partycypacji" idącej od "informowania" poprzez "konsultowanie (niewiążące)" aż do "współdecydowania", a wszelkie dotychczas wypracowane narzędzia (Regulamin Bydgoskie Konsultacje, Rada ds. Partycypacji) zawierają zapis tylko o "roli opiniodawczej", zatem nie możemy ich uznać obecnie za ważne, czy też mocne, elementy w obszarze "zarządzanie miastem", tym bardziej że jednocześnie wypisujemy słabość rezultatów. Proponuję, zatem następujące brzmienie: **Przygotowanie przez miasto różnorodnych narzędzi partycypacji**	Zbyt niski poziom monitorowania oferty usług publicznych.

społecznej (...)" lub "Istnienie różnorodnych narzędzi partycypacji społecznej (...)"	
Realizacja usług publicznych związanych z wielkością i znaczeniem miasta, w tym wynikających z roli ośrodka metropolitalnego.	Mała aktywność społeczna mieszkańców (w zarządzaniu miastem) na rzecz lokalnej wspólnoty (m.in. bardzo niski udział w wyborach do Rad Osiedli, mała liczba osób biorących udział w konsultacjach społecznych). Należy zacząć od stwierdzenia **małej aktywności Miasta (władz i urzędu) w docieraniu do lokalnych wspólnot** – to jak z pomocą społeczną, nie da jej się robić zza biurka. Oczekujesz aktywności, bądź sam aktywny Mała aktywność społeczna mieszkańców na rzecz lokalnej wspólnoty (m.in. bardzo niski udział w wyborach do Rad Osiedli**, ~~mała liczba osób biorących udział w konsultacjach społecznych~~** na jakiej podstawie? Proszę porównać konsultacje w innych miastach). Słabą stronę "Mała aktywność społeczna mieszkańców na rzecz lokalnej wspólnoty (...)" Należałoby umieścić raczej w Obszarze II Należy organizować spotkania regularnie, nie tylko przed wyborami. Wina (niska aktywność społeczna mieszkańców) głównie tkwi w Radach Osiedli i administracji miasta.
Rozpoznawalne marki m.in. w sferze: ochrony zdrowia (Centrum Onkologii, Szpital Wojskowy), kultury (Akademia Muzyczna), sportu (wioślarstwo). czynnik słabo związany z zarządzaniem miastem Zapis należy uogólnić	Mała rozpoznawalność Bydgoszczy w kraju i na świecie. (na świecie jest mnóstwo miast nie rozpoznawalnych, ale bardzo dobrze zarządzanych) Chodzi o wyróżnik Bydgoszczy.
Aktywność Miasta w podejmowaniu działań budujących miasto inteligentne.	
Współpraca z organizacjami pozarządowymi.	**Brak finansów na rozwiązanie problemów dostępu do mieszkań (windy w 4-piętrowych budynkach mieszkalnych).** Chodzi o dostępność finansową dla młodych oraz dostępność techniczną dla starszych. Należy zmienić zapis i przenieść do innego obszaru- Niewystarczające uwzględnienie przy planowaniu strategicznym dostępu do mieszkań.

Doskonalenie systemu zarządzania miastem.	**Zbyt mało efektywne wykorzystywanie bodźców intelektualnych (w instytucjach oraz w przestrzeni publicznej miasta) do pobudzania działań innowacyjnych i** aktywności społecznej**.** Potrzeba szerokiego pobudzania dzieci, młodzieży i dorosłych – uboga oferta zajęć kulturalnych.
Współpraca z okolicznymi gminami w ramach Metropolii Bydgoszcz. - np. tańsze wspólne zakupy usług (czyli efektywne zarządzanie finansami).	**Brak monitorowania i informowania obywateli o realizacji celów Miasta sformułowanych wcześniej** (wielostronicowy dokument opublikowany w Internecie). Brak stałego weryfikowania sposobów realizacji tych celów, sprawdzania efektywności podejmowanych działań. To powinno odbywać się przynajmniej raz w roku i dawałoby obywatelom poczucie dbałości o ich opinię, co skutkuje z reguły większym zaufaniem i zaangażowaniem. Zapis zbyt kategoryczny
	Brak sprawnego systemu komunikacji, rozumianej jako DIALOG władz miasta z obywatelami. Strona WWW jest niewystarczająca. Miasto nie zbiera opinii obywateli w sposób zaplanowany (badania). Brak spotkań ze społecznościami lokalnymi, kontaktu bezpośredniego na spotkaniach np. raz w roku.
	Brak zarządzania macierzowego łączącego i koordynującego sprawnie działania wielu wydziałów UM – projekty i szefowie projektów.
	Problem ze wskazaniem na (dominującą) specyfikę miasta lub/i jego osiowe, pozytywnie oceniane charakterystyki (dotyczy także osób z zewnątrz „rozpoznających" miasto) .
	Niedostatki parkingów buforowych i strategicznych. Chodzi o rozwiązania systemowe, aby ograniczyć transport indywidualny w centrum miasta. Parkingi mogą być wykorzystywane jedynie przez mieszańców osiedla ze względu na brak parkingów na osiedlach. Trzeba jednocześnie budować parkingi park&ride i parkingi na osiedlach. Zapis należy przenieść do obszaru transport
	Niska znajomość (niska ranga?) dokumentów strategicznych miasta

	wśród kadry urzędników. w związku, z czym podejmują oni decyzje niezgodne z dokumentami strategicznymi - jest wiele dokumentów strategicznych nakreślających kierunki działania miasta, które nie są wykorzystywane w praktyce, stąd wniosek, że nie są znane (np. analiza MPU „Kierunki działań służące rewitalizacji", przyjęta uchwałą Rady Miasta nr XXI/396/12,mówiąca o pierwszeństwie dla ruchu pieszego i rowerowego, ograniczonym dostępie dla ruchu samochodowego, docelowej eliminacji parkowania ze strefy staromiejskiej (s. 8-9), a jednocześnie WIM UM projektuje zwiększenie ilości miejsc parkingowych przy rewitalizacji Młynów Rothera na Wyspie Młyńskiej).
SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	**ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY**
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Niekorzystne ekonomiczne i społeczne skutki spadku liczby ludności oraz starzenia się społeczeństwa. Czy rzeczywiście spotykamy się ze spadkiem liczby ludności w innych regionach kraju?
Rozwój współpracy z samorządami bydgoskiego obszaru metropolitalnego.	Skonfliktowanie społeczne w wielu aspektach życia publicznego.
Wzrastający poziom świadomości samorządowej i obywatelskiej, rosnąca potrzeba dialogu w polskim społeczeństwie.	Niestabilność krajowych regulacji prawnych.
Aktywność sektora pozarządowego. Propozycja zapisu: Wzrost sektora pozarządowego	Niski ogólny poziom zaufania społecznego w Polsce. (wobec instytucji – należy doprecyzować)
Rozwój i dostępność narzędzi elektronicznych do zarządzania i monitorowania procesów.	**Niski poziom kompetencji zarządczych w sektorze publicznym.**
Rozbudowa systemu usług elektronicznej obsługi obywateli	**Suburbanizacja**.
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego – jako uniwersytet szerokoprofilowy o profilu regionalnym, mający bogatą ofertę analityczną i doradczą w zakresie usprawniania zarządzania w dużych organizacjach i wyspecjalizowaną jednostkę doradczą w zakresie kreowania wspólnych projektów – Dział Współpracy Społeczno-Gospodarczej.	**Słaba współpraca (i często źle pojmowana konkurencyjność) między dwoma największymi miastami regionu (Bydgoszcz vs Toruń)**. Propozycja zapisu: Słaba współpraca z miastami w województwie.

Zapis zbyt szczegółowy	Propozycja: dodać współpracę z Inowrocławiem
Rosnący poziom dostępu do Internetu.	**Permanentny konflikt z Toruniem;** **niewystarczająca współpraca z innymi regionami.** Patrzmy na to, co może łączyć mieszkańców tych dwóch miast. Małymi krokami budujmy współpracę – np. poprzez Wisłę.

Dodatkowe uwagi:

Brak edukacji o mieście w szkołach podstawowych.

Strategia powinna być spójna z wewnętrznymi dokumentami miasta, tak aby była czytelna dla mieszkańców. – rozbieżności w różnych dokomenatach – jak staregia będzie to uwzględniać?

Najlepszą metodą aktywizacji jest zapraszanie klas szkolnych do urzędu i pokazywanie jak funkcjonuje urząd.

Obszar II: Aktywni i otwarci obywatele	
MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	**SŁABE STRONY BYDGOSZCZY**
Aktywność Miasta w podejmowaniu działań budujących miasto inteligentne.	Niedostateczne dostosowanie oferty kształcenia do potrzeb rynku pracy.
Wysoka jakość nauczania na poziomie szkół średnich potwierdzona zdawalnością egzaminów i pozycjami bydgoskich szkół w ogólnopolskich rankingach.	Mała liczba wydziałów, z co najmniej dobrą (A) oceną dorobku naukowego.
Status miasta uniwersyteckiego i zróżnicowanie branżowe uczelni.	Za niska w stosunku do oczekiwań społecznych współpraca bydgoskich szkół wyższych na rzecz budowania pozycji miasta jako ośrodka akademickiego.
Wysoki udział osób spoza Bydgoszczy i powiatu bydgoskiego w liczbie studentów.	Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców mierzony liczbą zarejestrowanych firm. Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców mierzony liczbą zarejestrowanych firm **na 1000 mieszkańców.** Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców mierzony liczbą zarejestrowanych firm**, zwłaszcza w dziedzinach high-tech.** Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców mierzony liczbą zarejestrowanych **nowych** firm.
Rosnąca liczba studentów zagranicznych podejmujących studia w Bydgoszczy.	**Niski budżet na zadania publiczne realizowane przez organizacje pozarządowe**?? – nie mam danych – ważny czynnik! - należy doprecyzować
Rosnąca liczba mieszkańców utożsamiających się z miastem.	**Brak aktywnego forum organizacji pozarządowych.** ??? Propozycja usunięcia zapisu i zastąpienia go „Aktywność miasta w podejmowaniu działań…”
Różnorodna oferta spędzania czasu wolnego.	**Brak bazy danych miejskich organizacji pozarządowych.**
Wzrost aktywności sportowej mieszkańców.	**Brak bazy dobrych praktyk (know how).**

	3 powyższe zapisy zaczerpnięte są z aktualnej Strategii
Zwiększający się budżet na zadania publiczne realizowane przez organizacje pozarządowe?? – nie mam danych	**Brak przejrzystej strony dotyczącej konkursów na realizację zadań publicznych dla NGO, obejmującej wszystkie wydziały** (dziś w rozdrobnieniu). Zapis nieprawdziwy. Warto to zapisać w mocnych stronach, bo taka strona istnieje.
Wypracowane mechanizmy angażowania obywateli Bydgoski Budżet Obywatelski, konsultacje społeczne.	**Niski kapitał społeczny.**
Otwartość na pracowników ze Wschodu. (propozycja zmiany na cudzoziemców)	**Niedostateczny nacisk na kształcenie ustawiczne.**
Kapitał ludzki i jego różnorodność.	**Niewystarczająca współpraca szkół ponadpodstawowych z lokalnymi podmiotami gospodarczymi w zakresie przygotowania zawodowego.**
Bydgoskie Towarzystwo Naukowe miejscem integracji uczelni bydgoskich.	**Zbyt niski procent absolwentów bydgoskich szkół kończących się maturą wybiera uczelnie w Bydgoszczy.**
Aktywność miasta w podejmowaniu działań budujących społeczeństwo obywatelskie / wspierających aktywność sektora pozarządowego. - chodzi tu o powołanie strukturze Urzędu Zespołu ds. Wspierania Organizacji Pozarządowych, planowane powołanie Centrum Organizacji Pozarządowych (rozpoczęta przebudowa budynku), powołanie Rady ds. Partycypacji, wyrażana wola do zmian w Regulaminie Bydgoskie Konsultacje i Regulaminie BBO, funkcjonujący od kilku lat Zespół ds. polityki rowerowej itp.	**Zbyt mała liczba studentów bydgoskich uczelni wyjeżdżających na studia w innych krajach europejskich i wracających do Bydgoszczy.**
Istniejące mechanizmy aktywizacji różnych grup mieszkańców.	**Zbyt mała liczba i rola oddolnych inicjatyw mieszkańców.** Dobrym przykładem jest budżet obywatelski. Ogranicza się on do utwardzania dróg, chodników i innych działań infrastrukturalnych. Należy skierować aktywność na inne cele – wyższe. Jak będziemy mierzyć to zjawisko?
Strategie sektorowe.	**Zbyt mała oferta form spędzania czasu wolnego dla mieszkańców z potrzebą rozwoju intelektualnego.**

	Zapis zbyt ostry. Obecne formy spędzania czasu wolnego są, ale mogą nie być trafione w gusta mieszkańców. Należy doprecyzować zapis i zaproponować wskaźnik odnoszący się do odległości oferty od domu.
	Niski poziom wpływu strony społecznej na wybór decyzji władz miasta - społecznicy się spotykają, organizują dyskusje, proponują nowe wątki debaty publicznej, wystosują podsumowanie działa n w formie oficjalnych pism - a wszystko przepada w strukturach urzędu miasta, urzędnicy, który ewentualnie biorą udział w tego rodzaju spotkaniach nie mają mocy decyzyjnej, brak też udziału urzędników mających taką sprawczość, czyli zachęcamy do organizowania się i debatowania, ale niewiele z tego realnie wynika. Głos społeczników nie są uwzględniane
	Brak faktycznego wpływu na działania realizowane w mieście. – niska kultura współpracy mieszkańcy - władza
SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	**ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY**
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Niekorzystne ekonomiczne i społeczne skutki spadku liczby ludności oraz starzenia się społeczeństwa.
Wzrastający poziom świadomości samorządowej i obywatelskiej, rosnąca potrzeba dialogu w polskim społeczeństwie.	Odpływ osób kreatywnych i o wysokich kwalifikacjach do innych ośrodków miejskich i innych krajów. Miasto w zbyt małym stopniu zwraca uwagę na ofertę pozaszkolną dla dzieci.
Aktywność sektora pozarządowego.	Skonfliktowanie społeczne w wielu aspektach życia publicznego.
Rosnące znaczenie w gospodarce krajowej sektorów kreatywnych.	Niski poziom zaufania społecznego. Niski poziom zaufania społecznego **i słaby kapitał społeczny.**
Rosnący poziom wykształcenia Polaków.	
Dostępność środków publicznych na poziomie regionalnym i krajowym na wsparcie i aktywizację wybranych grup społecznych, a w	

szczególności grup wykluczonych. **Wzrost świadomości potrzeby zrównoważonego rozwoju (ludzie, ekologia, ekonomia).** Wzrost świadomości i umiejętność wykorzystania wzrostu świadomości w ekologii.	
Szybsza komunikacja z mieszkańcami dzięki rozwojowi dostępu do internetu.	**Słaby poziom uczelni wyższych.**
Zwiększająca się dynamika krajowej migracji wewnętrznej (silniejsze ośrodki miejskie przyciągają nowych mieszkańców z najbliższego otoczenia).	**Niskie kompetencje komunikacyjne Polaków.**
	Zbyt mała podaż specjalistów o potrzebnych kwalifikacjach. Brak czytelnej gospodarki w Bydgoszczy. Brak przewidywalności gospodarki. Nie wiemy, w jakich kierunkach mamy kształcić młodych ludzi. Odnieść się do tego zapisu w słabych stronach.
	Zbyt mała elastyczność dysponentów środkami publicznymi w dostrzeganiu i rozwiązywaniu istotnych problemów mieszkańców, co zniechęca ludzi dobrze wykształconych do mieszkania w Bydgoszczy.

Dodatkowe uwagi:

Oddolne inicjatywy nie mają możliwości korzystania z zasobów np. lokalowych na uczelniach wyższych.

Należy zwiększyć ofertę czasu wolnego dla seniorów, szczególnie na osiedlach.

Propozycja, aby nie odnosić się do niskiego poziomu uczelni wyższych.

Obszar III: Przyjazne warunki życia	
MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	**SŁABE STRONY BYDGOSZCZY**
Różnorodna oferta spędzania czasu wolnego.	Niedostateczne dostosowanie oferty kształcenia do potrzeb rynku pracy. Kłopot ogólnopolski, ogólnoświatowy; potrzeba wykwalifikowanych specjalistów; potrzeba ośrodków kształcenia ustawicznego; s. podyplomowe; kształcenie przez pracodawców; dobry poziom uczelni wyższych sprzyja rozwojowi miasta; czy warto umieszczać ? Nie oferta kształcenia; do zagrożeń? **Do usunięcia** Potrzeba zwiększenia liczby godzin biologii, chemii, fizyki dla rozwoju intelektualnego
Aktywność Miasta w podejmowaniu działań budujących miasto inteligentne.	Niewystarczający poziom zaspokojenia potrzeb osób starszych w zakresie usług zdrowia i pomocy społecznej Nieuzasadnione stwierdzenie, niewystarczająca jest skala usług opiekuńczych – brak miejsc w DPS, usługi opiekuńcze dla osób w różnym wieku; porównać dane; Wzrost liczby osób w podeszłym wieku, potrzebujących wsparcia; **Do zagrożeń** – wzrost długości życia; potrzeba aktywizacji osób starszych, zagospodarowania na rynku pracy. Co oznacza sformułowanie „w zakresie usług zdrowia”? oraz na jakiej podstawie został określony poziom zaspokojenia potrzeb osób starszych jako niewystarczający? Jakie są dane w tym zakresie? Niewystarczający poziom zaspokojenia potrzeb osób starszych w zakresie usług zdrowia i pomocy społecznej **oraz dostępności np. do mieszkań na wyższych kondygnacjach w budynkach bez wind (na skutek stałej lub**

	czasowej dysfunkcji kręgosłupa lub narządów ruchu). Budownictwo komunalne dla seniorów Windy dostawiane.
Pełna oferta usług zdrowotnych i wysoki poziom specjalistycznych usług medycznych (m. in. Centrum Onkologii, Szpital Wojskowy, **odział geriatryczny w Szpitalu im. Doktora Jurasza).** **Pełna oferta usług zdrowotnych i wysoki poziom specjalistycznych usług medycznych ~~(m. in. Centrum Onkologii, Szpital Wojskowy).~~** tak	Stosunkowa mała konkurencyjność wynagrodzeń w odniesieniu do konkurencyjnego otoczenia Bydgoszczy.
Zróżnicowana oferta kulturalna.	Duży udział zasobów mieszkaniowych o niskim standardzie.
Niski poziom bezrobocia.	Przekroczenia standardów emisji zanieczyszczeń powietrza (niska emisja).
Atrakcyjność krajobrazowa i przyrodnicza Bydgoszczy i jej bezpośredniego otoczenia.	Niski standard dużej części dróg osiedlowych.
Rozległe tereny zieleni, w tym tereny rekreacji (m.in. tereny nadbrzeżne Bydgoskiego Węzła Wodnego i Leśny Park Kultury i Wypoczynku).	**Słabo rozwinięta sieć dróg rowerowych / niski poziom realizacji planów rozbudowy sieci dróg rowerowych.** - ponownie, są projekty, ale od lat brak ich realizacji
Realizowane projekty na rzecz poprawy jakości i dostępności oraz wykorzystania przestrzeni miejskich **(w tym rewitalizacja obszarów zaniedbanych)**. Same projekty nie poprawiają jakości przestrzeni, a wieloletnie doświadczenie (i podane przykłady) pokazuje, że w zdecydowanej większości leżą ona w szufladzie bez sprecyzowanych planów na realizację. Co najwyżej można więc zapisać „Planowane projekty(…), ale proponuję całkowite usunięcie tego zapisu.	**Wysoki poziom wypadków komunikacyjnych, w tym śmiertelnych.** - np. wzrost z 21 ofiar wypadków w Bydgoszczy w 2016 r. do 31 ofiar w 2017 r. (!), będący skutkiem ciągłego priorytetyzowania ruchu samochodowego w mieście i braku wprowadzania rozwiązań przeciwdziałających jego skutkom (np. typu Polityka "Vision Zero" - celem zero śmiertelnych ofiar wypadków komunikacyjnych, a nie przepustowość dróg liczona w ilości przejeżdżających samochodów). **Niewystarczający poziom bezpieczeństwa pod względem komunikacyjnym** (także ścieżki rowerowe, przejścia dla pieszych, pasy rozdzielające…; ruch pojazdów, pieszych…). Wzrost liczy ofiar. Problem – projektowanie jezdni; Słaba strona - Wskaźnik – liczba ofiar – dążenie do 0 (idea).

	Na tle miast wypadamy dobrze zweryfikować. Mentalność pirata drogowego.
Wdrażane rozwiązania z zakresu Inteligentnych Systemów Transportowych.	**Stosunkowo niska aktywność kulturalna mieszkańców (dotyczy zwłaszcza tzw. kultury wysokiej).**
Funkcjonowanie i rozwijanie systemu Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego.	**Zbyt mała liczba ścieżek edukacyjnych**.
Zróżnicowana oferta programów polityki zdrowotnej skierowana do różnych grup odbiorców.	**Oferta spędzania czasu wolnego nie uwzględnia potrzeb ludzi o wysokim poziomie wykształcenia i rozwoju intelektualnego.**
Realizacja działań z zakresu rehabilitacji społecznej i integracji osób niepełnosprawnych.	**Brak ośrodków kultury technicznej.**
~~Spora~~ liczba imprez sportowych (także ponadlokalnych).	**Zbyt mała liczba ścieżek spacerowych oraz rowerowych.**
Bogata infrastruktura rekreacyjno-sportowa.	**Bałagan i brud poza centrum miasta.** Jak definiujemy centrum i brud; Np. Fordon Służby publiczne, a właściciele posesji.
Miasto nad rzeką (rzekami), intensywnie wykorzystujące jej walory. Raczej dostrzegające walory, plany. Akweny: kanał bydgoski…). Odpowiednia kadra.	**Nadmierna koncentracja na centrum miasta, brak dbałości, „porzucenie" innych Osiedli, gdzie mieszka większość. Efekt miasta dla przyjezdnych, nie dla mieszkańców.**
Miasto dobrze skomunikowane z otoczeniem. Aglomeracja, miasta sąsiednie.	**Istnienie obszarów miejskich o niskich walorach estetycznych.**
Obecność wyższych uczelni. (ranking)	**Chaotyczna realizacja obiektów reklamowych (bilbordy, duże reklamy przydrożne i na budynkach) – brak miejskiej wyrazistej polityki budowania ładu przestrzennego w zakresie reklam itp.** Służby publiczne, a właściciele posesji.
	Wzrastające ceny usług komunalnych.
	Niedobór miejsc parkingowych. Nadmiar samochodów (na 1000 mieszkańców), także spoza Bydgoszczy; Do zagrożeń

	Niedostateczna w stosunku do oczekiwań społecznych skłonność sektora administracji publicznej do współpracy z sektorem nauki i gospodarki w zakresie zrównoważonego rozwoju miasta.
	Niski standard jakości przestrzeni publicznych miasta. - zniszczone, dziurawe chodniki, również w centrum, chodniki zastawione parkującymi samochodami, uniemożliwiając przejście czy przejazd wózkiem dziecięcym lub inwalidzkim (brak reakcji służb), brak wystarczającej ławek umożliwiających odpoczynek podczas spacerów, szczególnie dla seniorów, brak wystarczającej ilości zieleni dającej odpowiedni mikroklimat i cień, brak realnych skutecznych działań w celu wyprowadzenia intensywnego ruchu samochodowego w centrum powodującego smog i hałas (od lat planowane na ul. Focha), wieloletni braki w remontach i rozbudowie bulwarów (a obecnie obowiązujący projekt zakłada tylko naprawę nawierzchni na stosunkowo krótkim odcinku Most Bernardyński - Most Pomorski). Jednocześnie wyżej wymienione uchybienia stawiają pod znakiem zapytania mocną stronę "Realizowane projekty na rzecz poprawy jakości i dostępności oraz wykorzystania przestrzeni miejskich" - same projekty nie poprawiają jakości przestrzeni, a wieloletnie doświadczenie (i podane przykłady) pokazuje, że w zdecydowanej większości leżą one w szufladzie bez sprecyzowanych planów , na realizację. Co najwyżej można więc zapisać "Planowane projekty (...)", ale proponuję całkowite usunięcie tego zapisu. Połączyć z bałaganem. Deficyty a realne możliwości miasta. Zobiektywizowanie – priorytetyzacja działań jako punkt odniesienia do mierzenia; Cała Bydgoszcz nie tylko centrum. Niski poziom odpowiedzialności mieszkańców za czystość w mieście. Przykłady dobrych praktyk. Zgłaszanie problemów przez mieszkańców.
SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	**ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY**
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Niedostateczne strategie krajowe radzenia sobie z problemem starzenia się

	społeczeństwa.
Rosnące znaczenie w gospodarce krajowej sektorów kreatywnych.	Niekontrolowana suburbanizacja.
Rozwój świadomości potrzeby zrównoważonego rozwoju, zdrowego stylu życia itp.	**Słaby rozwój regionalnej komunikacji publicznej.**
Rosnące budownictwo mieszkaniowe.	**Niedostateczne dostosowanie oferty kształcenia do potrzeb rynku pracy.**
Rozwój budownictwa mieszkaniowego.	Niewłaściwa polityka państwa względem rozwiązań transportu i mobilności
Rosnąć liczba miejsc pracy o charakterze biurowym. Rozwój centrów usług biurowych, Jakość powierzchni biurowych.	Ubóstwo energetyczne – sprawdzić dane,
Oferta doradcza i badawcza uczelni (np. UKW) w zakresie wspomagania zrównoważonego rozwoju miasta.	
Inwestycje KPEC Spółka z o.o. w zakresie infrastruktury ciepłowniczej zmierzające do ograniczenia niskiej emisji oraz umożliwiające pozyskanie nowych odbiorców. Podnosi standard mieszkań. **Realizacja przedsięwzięć w zakresie niskiej emisji – mocne strony (KPEC, KAWKA…)**	
Projektowanie budownictwa uniwersalnego (też dla osób starszych), także w zakresie przestrzeni miasta;	

Dodatkowe uwagi:

Brak założeń rozwoju;

Strategia krajowa czy miasta

Działania edukacyjne w zakresie ochrony powietrza

Obszar IV: Zdrowe środowisko	
MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	**SŁABE STRONY BYDGOSZCZY**
Aktywność Miasta w podejmowaniu działań budujących miasto inteligentne.	Rozlewanie się zabudowy mieszkaniowej.
Wysokie walory krajobrazowe i przyrodnicze Bydgoszczy i jej otoczenia w szczególności BWW. Wokół rzeki Brdy Bydgoszcz powinna budować swoją markę.	Przekroczenia standardów emisji zanieczyszczeń powietrza (niska emisja).
Wysoki udział terenów zieleni w granicach miasta.	Tereny zdegradowane po dawnych Zakładach Chemicznych „Zachem”.
Rozległe kompleksy leśne otaczające miasto.	Niski udział OZE w produkcji i zużyciu energii. Nie wiadomo, o co dokładnie chodzi. Obecnie powyższy zapis nic nie mówi. Należy doprecyzować - Mamy niski udział OZE wśród zabudowy mieszkalnej. Propozycja zmiany zapisu: Mała popularyzacja OZE wśród mieszkańców Bydgoszczy. Wykorzystanie OZE przez instytucje samorządowe jest na dobrym poziomie.
Kompleksowy system oczyszczania ścieków.	Zbyt duży udział indywidualnego transportu samochodowego w przewozach miejskich. Należy zweryfikować niezbędne dane. System transportu publicznego nie jest wystarczająco atrakcyjny dla mieszkańców Bydgoszczy. Musimy zgodzić się co do udziału poszczególnych środków transportu w mieście. Może być tak, że układ miejski nie sprzyja wykorzystania w większym stopniu konkretnego środka transportu. Już obecna Strategia Miasta stawia nacisk na priorytetyzację na transport publiczny. Warto, aby Bydgoszcz porównywała się do innych miast europejskich. Bydgoszcz mogłaby być pionierem zmian systemu transportowego.
Efektywny system gospodarowania odpadami funkcjonujący w oparciu o Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych (bezskładowiskowy).	Słaba popularyzacja działań antysmogowych.

Wysoka jakość wody pitnej.	Brak ochrony klinów napowietrzających, (bo są zabudowywane).
Dobra jakość wody w Brdzie.	
Coraz lepsza jakość wody w Wiśle. Należy zweryfikować – dobra jakość wody może być czasowa z uwagi na ewentualne zagrożenia po zakładach chemicznych	**Niski udział przewozów komunikacją publiczną w przewozach miejskich i aglomeracyjnych (w porównaniu do innych miast - np. Warszawa ok. 45%).**
Myślęcinek – największy park w Polsce w granicach administracyjnych miasta. Należy rozwijać potencjał i atrakcyjność tego miejsca	**Niski udział ruchu rowerowego w przewozach miejskich (w porównaniu do np. Warszawy - ok. 10% w sezonie letnim).** Należy zweryfikować informacje
Zasoby KPEC do zasilenia wszystkich odbiorów ciepła w Bydgoszczy. (wówczas nie było by potrzeby wymiany pieców)	**Niedostateczna w stosunku do oczekiwań społecznych skłonność sektora administracji publicznej do współpracy z sektorem nauki i gospodarki w zakresie zrównoważonego rozwoju miasta.** Centrum Rewitalizacji dróg wodnych funkcjonuje na UKW i na UTP (wydział inżynierii mechanicznej), który jest w stanie zadbać o popularyzacje OZE. Urząd Miasta z UTP mogłyby ze sobą współpracować w większym stopniu niż obecnie.
	Niewystarczające działania edukacyjne na rzecz segregacji odpadów w gospodarstwach domowych (nowi mieszkańcy nie segregują odpadów).
	Brak możliwości/mechanizmów ochrony krajobrazu np. Brda, która jest dewastowana min. przez zabudowę. Jest duża potrzeba regulacji w tym zakresie. Ustalenie, co rozumiemy przez dostępność do nadbrzeża, czy patrzymy na obiekty, które mogą być lokalizowane przy Brdzie. Musimy wiedzieć, co chcemy zrobić, jak powinien być chroniony krajobraz.
SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	**ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY**
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Niekontrolowana suburbanizacja.
Dostępność regionalnych i krajowych programów proekologicznych.	Nadmierny rozwój motoryzacji indywidualnej.
Polityka proekologiczna UE.	Niekorzystne skutki zmian klimatu.
Rozwój elektromobilności. Samochody elektryczne mogą ograniczyć spaliny, ale nie wyeliminują	Brak wsparcia w regulacjach krajowych w promowaniu ekologicznych rozwiązań.

ścieranie opon, (powoduje to kolejne zanieczyszczenia)	
Oferta doradcza i badawcza uczelni (np. UKW) w zakresie wspomagania zrównoważonego rozwoju miasta. Proponuje wrzucić to do mocnych stron miasta.	**Niewystarczająca świadomość obywateli dotycząca wpływu na stan środowiska ich indywidualnego postępowania w życiu codziennym (np. ogrzewanie spalaniem śmieci, grillowanie etc.).**

Dodatkowe uwagi/pytanie:

Jaki jest plan zadrzewienia miasta? I czy wgl jest ?

Odpowiedź: Planowanie nasadzeń jest trudne, ze względu na występowanie infrastruktury podziemnej. *Być może należy postawić na zielone dachy?*

Występowanie i ich rozprzestrzenianie gatunków inwazyjnych (głównie Barszcz Sosnowskiego) – warto odnotować w zagrożeniach.

Bydgoszcz słynie z dużego udziału terenów zielonych w mieście. Można je lepiej wykorzystać.

Obszar V: Nowoczesny transport i komunikacja	
MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	**SŁABE STRONY BYDGOSZCZY**
Aktywność Miasta w podejmowaniu działań budujących miasto inteligentne.	Rozlewanie się zabudowy mieszkaniowej.
Wdrażane rozwiązania z zakresu Inteligentnych Systemów Transportowych. Na ITS najbardziej skorzystał transport samochodowy, często niekorzystne rozwiązania dla rowerzystów i pieszych. W związku z tym, nie jest to do końca mocna strona.	Niski standard dużej części dróg osiedlowych. **Niski standard ~~dużej~~ części dróg osiedlowych.** Żeby określić czy to jest duża część trzeba by porównać z innymi miastami
Funkcjonowanie i rozwijanie systemu Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego.	Zbyt duży udział indywidualnego transportu samochodowego w przewozach miejskich.
Dostępność komunikacji lotniczej.	Przestarzała część taboru tramwajowego.
Realizacja inwestycji drogowej łączącej Bydgoszcz z trasą S5.	Zbyt niskie wykorzystanie potencjału lotniska, **zwłaszcza w zakresie cargo. Brak połączenia kolejowego z lotniskiem.**
	Niewystarczający skomunikowanie transportowe miasta z otoczeniem (brak istotnych bezpośrednich połączeń kolejowych, wąskie gardło na DK 10).
Dobrze rozwinięta sieć tramwajowa. Propozycja : sukcesywnie rozwijana sieć tramwajowa i zwiększenie jej spójności	**Niski udział przewozów komunikacją publiczną w przewozach miejskich i aglomeracyjnych (w porównaniu do innych miast - np. Warszawa ok. 45%).**
Nowoczesna linia tramwajowa do Fordonu. (Rozwijanie sieci tramwajowej w dalszym ciągu z środków własnych miasta, np. budowa tras objazdowych)	**Niski udział ruchu rowerowego w przewozach miejskich (w porównaniu do np. Warszawy - ok. 10% w sezonie letnim).**
Jeden z młodszych taborów autobusowych w Polsce.	**Znikomy udział wykorzystania lokalnych połączeń kolejowych w obsłudze obszaru aglomeracji.** (nie chodzi o SKM, ale chodzi o Bydgoską **Kolej Dojazdową**) – bardzo szczególne znaczenie w dojazdach do pracy. Zdecydowana większość połączeń kończy bieg na stacji Bydgoszcz Główna, co oznacza, że komunikacja kolejowa słabo jest wykorzystywana do przewozów lokalnych, bowiem wymaga

	kupowania dodatkowego biletu na przewozy miejskie - to skutkuje wybieraniem pojazdów indywidualnych, a zatem w dalszej kolejności powstawaniem korków, smogu, hałasu, rozwiązaniem może być przedłużanie połączeń do dalszych miejskich stacji (np. z Inowrocławia przez Bydgoszcz Główna do Bydgoszcz Wschód, z Torunia przez Bydgoszcz Wschód i Bydgoszcz Główna do Bydgoszcz Osowa Góra lub Bydgoszcz Błonie itp.), co skutkowałoby znaczącym wzrostem przejazdów koleją w przewozach miejskich, ale wymaga ścisłej współpracy samorządów lokalnych - miedzy sobą, z operatorami kolejowymi, z właścicielem infrastruktury.
Nowoczesny system zakupów biletów w transporcie publicznym.	**Niedostateczna skłonność sektora administracji publicznej do współpracy z sektorem nauki w zakresie innowacyjnych rozwiązań w transporcie i komunikacji (m.in. w zakresie rewitalizacji dróg wodnych -funkcjonujące w mieście akademickie Centrum Rewitalizacji Dróg Wodnych nie uczestniczy w konsultacjach organizowanych w tym zakresie przez odpowiednie komórki Urzędu Miasta).**
	Mała liczba inwestycji centralnych na tle innych ośrodków.
	Zbyt mała liczba ścieżek spacerowych oraz rowerowych.
	W przewozach szynowych - tramwaj powinien mieć priorytet
	Słaby dojazd/dostępność połączeń kolejowych do Torunia, który uzupełnia ofertę np. kulturalną Bydgoszczy. (zmiana rozkładu jazdy)
	Presja kierowców na rozwiązania sprzeczne z celami strategicznymi miasta (praca urzędników) – słaby poziom implementacji zapisów dokumentów strategicznych miasta – na poziomie wykonawczym zapomina się na zapisach w dokumentach.
SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	**ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY**
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Niekontrolowana suburbanizacja.
Rozwój elektromobilności.	Nadmierny rozwój motoryzacji indywidualnej.
Rozwój transportu multimodalnego.	Ryzyko niezrealizowania krajowej polityki transportowej w odniesieniu do połączeń Bydgoszczy z innymi ośrodkami gospodarczymi.

Budowa dróg ekspresowych S5 i S10.	Opóźnienia w realizacji S10. **Brak ujęcia budowy drogi S10 z terminem realizacji w Programie Budowy Dróg Krajowych.**
Duży i rosnący popyt na przewozy lotnicze.	**Brak połączenia kolejowego z lotniskiem.**
Prowadzone inwestycje komunikacyjne na terenie miasta (Kujawska, Grunwaldzka, bus pasy, most od Toruńskiej do Fordońskiej z torami tramwajowymi). Propozycja, aby przenieść to do mocnych stron, bez rozdzielenia na rodzaj	**Problemy z planowaniem, przygotowywaniem i realizacją regionalnej komunikacji publicznej.**
Oferta doradcza i badawcza uczelni (np. UKW) w zakresie wspomagania innowacyjnych rozwiązań w transporcie i komunikacji (m.in. w zakresie rewitalizacji dróg wodnych).	
Polityka państwa rozwoju transportu kolejowego - osobowego i towarowego. - stopniowo zwiększająca się ilość pasażerów kolei, w tym możliwie również w przewozach lokalnych, możliwość wykorzystania transportu kolejowego do przewozu towarów z portów morskich, budowa w Bydgoszczy węzła multimodalnego z tzw. suchym portem, będącym zapleczem logistycznym dla portów morskich (głównie Gdyni)	
Lokalny znaczący producent taboru tramwajowego - badania nowoczesnych rozwiązań transportowych z lokalnymi uczelniami, współpraca z lokalnymi przedsiębiorstwami, możliwość testowania lokalnie nowych rozwiązań, współpraca miasta i producenta.	

Dodatkowe uwagi:

Obszar VI: Nowoczesna gospodarka	
MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	**SŁABE STRONY BYDGOSZCZY**
Aktywność Miasta w podejmowaniu działań budujących miasto inteligentne.	Niedostateczna w stosunku do oczekiwań społecznych współpraca pomiędzy sektorem nauki, administracji publicznej i gospodarki w mieście. UWAGA: w mojej ocenie sektor nauki jest bardzo otwarty na współpracę. Proponuję zapisać: **Niedostateczna w stosunku do oczekiwań społecznych skłonność sektora administracji publicznej i gospodarki do innowacyjnej współpracy z sektorem nauki.** Zapis „czarny" zostaje. Brakuje wsparcia miasta dla przedsiębiorstw przy wdrożeniu innowacji, które mają wpływ na jakość usług publicznych
Uczelnie wyższe – szeroki zakres kierunków studiów.	Niedostateczne dostosowanie profilów kształcenia do potrzeb rynku pracy.
Dostępność komunikacji lotniczej.	Mała liczba wydziałów, z co najmniej dobrą (A) oceną dorobku naukowego. Nieumiejętność podnoszenia świadomości w zakresie pozycji i znaczenia szkolnictwa wyższego. *Jesteśmy dobrzy jak UMK, a nawet lekko lepsi.* (2:7 w Bydgoszczy – 4:17 w Toruniu w naukach humanistycznych i społecznych).
Realizacja inwestycji drogowej łączącej Bydgoszcz z trasą S5. To jest szansa dla Miasta, a nie mocna strona ponadto inwestycja jest realizowana poza budżetem Miasta. Przesunąć do szans. Linia kolejowa (Gdynia-Chorzów) – węzeł	Za niska w stosunku do oczekiwań społecznych współpraca bydgoskich szkół wyższych.
Funkcjonowanie firm o ugruntowanej pozycji w gospodarce europejskiej.	Mała liczba nowotworzonych firm w stosunku do innych miast wojewódzkich.
Rozwinięta branża usług IT.	Niewystarczający poziom transferu innowacji do gospodarki.

	Niska innowacyjność gospodarki Miasta przyczyną jest niska innowacyjność gospodarki, a niewystarczający poziom transferu jest tego skutkiem. Niewystarczający poziom transferu innowacji do gospodarki, (ale to powinno mieć poparcie w danych liczbowych. Czy mamy?).
Silny ośrodek outsourcingu procesów biznesowych.	Zbyt niskie wykorzystanie potencjału lotniska, **zwłaszcza w zakresie cargo.**
Duży potencjał terenów inwestycyjnych (tereny niezabudowane i tereny nadające się do ponownego wykorzystania - Brown i Greenfields).	
Współpraca firm w ramach instytucji klastrowych.	
Wypracowane schematy i struktury wsparcia inwestorów (Bydgoska Agencja Rozwoju Regionalnego).	**Niewystarczająca świadomość znaczenia gospodarki dla rozwoju społeczno-gospodarczego miasta, natomiast rosnące oczekiwania w kierunku wsparcia socjalnego.** Trzeba ten aspekt, w jakimś stopniu gdzieś umieścić i zwrócić na to uwagę. Problem odpowiedzialności polityków i decydentów w długim okresie czasu za podejmowanie działań związanych z rozszerzaniem wsparcia socjalnego. (trudno oczekiwać od ludzi, aby nie korzystali z dostępnych możliwości wsparcia socjalnego).
Zdywersyfikowana struktura gospodarki (różnorodna struktura wielkości podmiotów i struktura branżowa podmiotów gospodarczych).	**Zamieszkanie w Bydgoszczy nie jest atrakcyjne dla inwestorów wymagających bardzo dobrych warunków do życia (w tym do rozwoju intelektualnego ich dzieci).**
Rosnąca liczba spółek handlowych z udziałem kapitału zagranicznego.	**Niski poziom uczelni wyższych na tle innych uczelni o podobnym profilu.**
Wysoki udział osób zatrudnionych w sektorze przemysłu (ca. 50% zatrudnionych). Jest to silna przesłanka, że Bydgoszcz jest w stanie dzięki temu rozwijać usługi.	**Niewystarczająca współpraca z gminami w ramach procesów budowania aglomeracji.**
Ponad 50% młodych Bydgoszczan uczy się w szkoła ponadpodstawowych o profilu technicznym	**Zbyt mała współpraca z klastrami w innych regionach.**
	Zbyt duży ruch kołowy w mieście (Bydgoszcz jest nieprzejezdna).

	Odpływ firm i mieszkańców do obszarów podmiejskich. Dużo firm odpływa z Bydgoszczy, ponieważ są trudności fizycznego dostępu (niedostatek dogodnej infrastruktury komunikacyjnej – dojazd, dojście). Powoduje to odpływ firm do gmin sąsiednich.
	Zamierające centrum Bydgoszczy.
	Pogarszająca się jakość kształcenia akademickiego.
	Słabo rozwinięte szkolnictwo zawodowe.
	Niska innowacyjność gospodarki miasta (jedynie ITS (nie jest wystarczająco wykorzystywane sterowanie ręczne), zwiększanie efektywności energetycznej budynków miejskich). Miasto w swoich inwestycjach, które ma duży budżet inwestycyjny, aby inwestycje były innowacyjne i aby miasto stymulowało gospodarkę na terenie miasta wdrażanie innowacyjnych rozwiązań (np. wodociągi)
	Zbyt małe nakłady inwestycyjne na działalność innowacyjną lokalnych przedsiębiorców; także zbyt mała innowacyjność w skali rynku.
	Słabe dopasowanie oferowanych umiejętności / kwalifikacji na rynku pracy do potrzeb pracodawców. (jest akceptacja w odniesieniu do uczelni wyższych) Poziom szkolnictwa (kierunki, profile szkolnictwa) zawodowego oraz wyższego nie spełnia oczekiwań pracodawców. Jednak, miasto ma mały wpływ na program szkolnictwa. *Zwalnia się obiekt wydziału mechanicznego, który mógłby być wykorzystany do celów technikum mechanicznego.*
	Brak terminala cargo w ofercie bydgoskiego lotniska.
	Słabość siatki połączeń oferowanych przez operatorów lotniczych do miast europejskich ważnych z punktu widzenia biznesu i turystyki (Mediolan, Paryż, Bruksela).
	Pogorszenie / brak dogodnych połączeń kolejowych i drogowych.
	Niewykorzystany potencjał transportowy rzeki Brdy i Wisły.
	Słaba oferta atrakcyjnego spędzania czasu wolnego i wysokiej jakości ofert edukacji dla przyciągania zagranicznych menedżerów o

	wysokich kwalifikacjach, w tym menedżerów z zagranicy.
	Słabo rozpoznawalna marka Bydgoszczy za granicą.
	Brak infrastruktury komunikacyjnej do miejsc, które są ważne i aktywne gospodarczo np. park technologiczny.
	Brak imprez gospodarczych, które zwiększałyby wiedzę i umiejętności.
SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	**ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY**
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Niekorzystna sytuacja demograficzna.
Rozwój branży ICT.	Odpływ osób kreatywnych i o wysokich kwalifikacjach do innych ośrodków miejskich i innych krajów.
Rozwój współpracy z samorządami bydgoskiego obszaru metropolitalnego.	
Aktywność sektora pozarządowego.	
Rosnące znaczenie w gospodarce krajowej sektorów kreatywnych.	
Rozwój transportu multimodalnego.	
Budowa dróg ekspresowych S5 i S10.	
Duży i rosnący popyt na przewozy lotnicze.	
Wzrost popytu na usługi sektora przemysłu czasu wolnego.	
Wzrost pozycji gospodarczej kraju. Propozycja zapisu: Wysokie tempo rozwoju gospodarki kraju	**Niewystarczająca współpraca gmin w ramach procesów budowania aglomeracji.**
Polityka rozwoju transportu kolejowego - osobowego i towarowego. - stopniowo zwiększająca się ilość pasażerów kolei, w tym możliwie również w przewozach lokalnych, możliwość wykorzystania transportu kolejowego do przewozu towarów z portów morskich, budowa w Bydgoszczy węzła multimodalnego z tzw. suchym portem, będącym zapleczem logistycznym dla portów morskich (głównie Gdyni)	**Silna konkurencja innych metropolii krajowych szczególnie Gdańska i Poznania w przyciąganiu inwestorów i pozyskiwaniu wysokokwalifikowanej kadry kierowniczej.**
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego – jako uniwersytet szerokoprofilowy o profilu regionalnym, mający bogatą ofertę analityczną i doradczą w zakresie innowacji w biznesie i wyspecjalizowaną jednostkę doradczą w zakresie współpracy z gospodarką – Centrum Transferu Technologii i Innowacji. Przenieść do mocnych stron i dopisać UTPP w tym samym kontekście.	**Częste wahania koniunktury gospodarczej powodującej zmniejszenie się dochodów.** Propozycja usunięcia zapisu. Można połączyć ten zapis z zapisem *„Stosunkowo duży udział osób z niskimi dochodami, nasilająca się polaryzacja ekonomiczna społeczeństwa.”*

Nacisk Komisji Europejskiej na budowanie gospodarki opartej na wiedzy. Propozycja zapisu: Dalsze działania KE na rzecz budowania gospodarki opartej na wiedzy.	**Przesuwanie zainteresowania korporacji globalnych z Europy na inne kontynenty.** Nie tyle inwestorzy przesuwają swoje zainteresowanie – występuje konkurencja ze strony innych krajów w zakresie lokowania inwestycji. Czy to rzeczywiście jest zagrożenie dla Bydgoszczy?
Podejmowanie inicjatyw na rzecz pobudzania innowacji. Brakuje podmiotu. Propozycja usunięcia zapisu.	**Stosunkowo duży udział osób z niskimi dochodami, nasilająca się polaryzacja ekonomiczna społeczeństwa.** Czy to rzeczywiście jest zagrożenie dla Bydgoszczy?
Rosnąca mobilność na rynku pracy w wymiarze krajowym. To może być i szansa i zagrożenie. Konieczne jest zadecydowanie jak do tematu mobilności należy podejść.	**Niewystarczające przygotowanie kadr.** (zapis nieczytelny)
Potencjalne zapewnienie funduszy strukturalnych na podnoszenie innowacyjności w przedsiębiorstwach.	**Brak komunikacji kolejowej z lotniskiem.** Propozycja przesunięcia do mocnych lub słabych stron
	Zbyt mała różnorodność form spędzania czasu wolnego. Propozycja przesunięcia do mocnych lub słabych stron
	Silna konkurencja innych ośrodków krajowych.
	Przesuwanie zainteresowania inwestorów zagranicznych z Polski do innych krajów Europy środkowo-wschodniej i południowo-wschodniej.
	Kryzys gospodarczy ograniczający inwestycje przedsiębiorców (w tym: bezpośrednie inwestycje zagraniczne). Propozycja zapisu: wahania cyklu koniunkturalnego

Uwagi dodatkowe:

Powinniśmy doprecyzować definicje pojęć takich jak: konkurencyjność, innowacyjność, transfer innowacji, rozwój zrównoważony itd.

Proponowana definicja innowacyjności - Nowe zastosowanie rzeczy znanych.

Inna uwaga: Przyjmujmy definicje podręcznikowe.

Czy miasto rozważa budowę portu w Bydgoszczy?

Bydgoszcz, 09.01.2018 r.

Notatka służbowa
nt. I spotkania Zespołów Roboczych: Społeczeństwo, Gospodarka, Środowisko
w ramach prac nad aktualizacją Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku

Termin spotkania: 18 grudnia 2017 r.

- Zespół roboczy: Społeczeństwo – godz. 9.00 – 11.00;
- Zespół roboczy: Gospodarka – godz. 13.30 – 15.30;
- Zespół roboczy: Środowisko – godz. 16.30 – 18.30.

Miejsce: Przystań Bydgoszcz, ul. Tamka 2, Bydgoszcz

Cel i tematyka spotkania:

- Przedstawienie metodyki pracy w Zespołach Roboczych;
- Podsumowanie wyników dotychczasowych konsultacji społecznych, tj. badania ankietowego realizowanego przez Wydział Zintegrowanego Rozwoju oraz debat strategicznych z udziałem mieszkańców;
- Przybliżenie obszarów Smart City stanowiących podstawę określenia wizji rozwoju miasta na kolejnych etapach prac. Uszczegółowienie celów dla poszczególnych obszarów i wyznaczenie mierników monitorowania realizacji strategii.

Uczestnicy:

Mieszkańcy Bydgoszczy oraz przedstawiciele lokalnych organizacji i instytucji zapisani do pracy w Zespołach podczas debat strategicznych z mieszkańcami, a także przedstawiciele Urzędu Miasta Bydgoszczy oraz miejskich jednostek organizacyjnych merytorycznie powiązani z zakresami tematycznymi poszczególnych Zespołów – według załączonych list obecności (załącznik nr 1).

Przekazane materiały:

Uczestnikom spotkania z wyprzedzeniem przesłano:

- Informację na temat badania opinii mieszkańców Bydgoszczy;
- Raport z debat z mieszkańcami.

Bezpośrednio przed spotkaniem każdy z uczestników otrzymał materiały omawiane w trakcie prac, tj.:

- Wykaz obszarów Smart City przyjęty na potrzeby aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku;
- Zestawienie propozycji typów wskaźników/mierników w ramach obszarów Smart City.

Przebieg:

Spotkania Zespołów Roboczych poprowadzone zostały przez p. Jacka Dębczyńskiego, przedstawiciela firmy Respublic Sp. z o. o., zaangażowanej w przebieg prac nad aktualizacją Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku.

W ramach wprowadzenia p. Maria Wasiak, Zastępca Prezydenta Bydgoszczy, przybliżyła metodę dalszych prac Zespołów oraz założenia merytoryczne. Dla każdego z Zespołów przewidywanych jest kilka spotkań, natomiast pomiędzy posiedzeniami plenarnymi planowana jest praca w trybie wymiany korespondencji elektronicznej. W zależności od potrzeb możliwe jest również zorganizowanie odrębnych spotkań poszczególnych Zespołów dotyczących wybranych zagadnień tematycznych.

Zadaniem Zespołów będzie głównie określenie zapisów docelowego stanu miasta, tj. sformułowanie wizji Bydgoszczy w 2030 roku w sześciu obszarach określonych z wykorzystaniem metodologii Smart City (opracowanej przez Uniwersytet Techniczny w Wiedniu). Każdy z obszarów przyjętych w metodologii wiedeńskiej został zdefiniowany na użytek procesu aktualizacji:

- Smart governance – sprawne i efektywne zarządzanie miastem;
- Smart people – aktywni i otwarci obywatele;
- Smart living – przyjazne warunki życia;
- Smart economy – nowoczesna gospodarka;
- Smart mobility – nowoczesny transport i komunikacja;
- Smart environment – zdrowe środowisko.

Na potrzeby dalszych prac wskazane powyżej obszary zostały uszczegółowione oraz opracowano dla nich propozycję typów wskaźników/mierników, których kształt i dobór stanowiły przedmiot dalszej dyskusji.

Każdy z Zespołów skupił swe prace na obszarach Smart City związanych merytorycznie z tematem wiodącym Zespołu. Zespół Społeczeństwo dyskutował nad obszarami: sprawne i efektywne zarządzanie miastem; aktywni i otwarci obywatele; przyjazne warunki życia. Zespół Gospodarka zajął się obszarem nowoczesna gospodarka. Zespół Środowisko prowadził prace nad obszarami: zdrowe środowisko; nowoczesny transport i komunikacja. Zgodnie z przyjętymi założeniami ukierunkowanie Zespołów na wybranych obszarach nie zawężało ich prac analitycznych nad wskaźnikami, gdyż wizja danego obszaru powinna być osadzona również w kontekście pozostałych obszarów Smart City.

W trakcie dyskusji zadaniem uczestników spotkania było skonsultowanie obranej metody pracy oraz przede wszystkim omówienie obszarów Smart City oraz dobranych do nich wskaźników pod kątem ich adekwatności i trafności w kontekście tego, co w poszczególnych obszarach powinno zostać ujęte jako element wizji strategii.

Członkowie Zespołów w trakcie analizowania materiałów zgłaszali liczne przemyślenia i uwagi dotyczące m.in.:

- Organizacji i wyników badania opinii mieszkańców Bydgoszczy;
- Stworzenia miejskiego ośrodka badań;
- Nazwy i zakresu uszczegółowionych obszarów;
- Propozycji wskaźników/mierników w poszczególnych obszarach Smart City.

Materiał z uwagami zgłoszonymi w trakcie spotkań stanowi załącznik nr 2.

Ustalenia:

W ramach kontynuowania prac nad uszczegółowieniem obszarów rozwoju oraz określeniem wskaźników, osoby biorące udział w pracach Zespołów zostały poproszone o przesyłanie dalszych uwag i propozycji dotyczących omawianych obszarów i mierników na adres strategia@um.bydgoszcz.pl. Jako podstawę dalszych prac przyjęto zestawienie propozycji wskaźników/mierników w ramach obszarów Smart City, w którym naniesione zostały uwagi wszystkich Zespołów Roboczych. Powyższe zestawienie zostało przesłane po spotkaniu w dniu 21 grudnia 2017 roku do osób zapisanych do prac w poszczególnych Zespołach (zarówno obecnych jak i nieobecnych na I spotkaniu Zespołów Roboczych).

W związku z uwagami dotyczącymi godzin organizacji spotkań Zespołów Roboczych przedstawiciel Urzędu Miasta Bydgoszczy zadeklarował weryfikację sposobu ich organizacji.

Bydgoszcz, 05.03.2018 r.

Notatka służbowa
nt. II spotkania Zespołów Roboczych: Społeczeństwo, Gospodarka, Środowisko w ramach prac nad aktualizacją Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku.

Termin spotkania: 1 marca 2018 r.

- Zespół Gospodarka – godz. 9.00 – 11.00;
- Zespół Środowisko – godz. 13.30 – 15.30;
- Zespół Społeczeństwo – godz. 16.30 – 18.30.

Miejsce: Przystań Bydgoszcz, ul. Tamka 2, Bydgoszcz

Cel i tematyka spotkania:

Omówienie uwag przesłanych przez członków zespołów do zaproponowanych zapisów analizy SWOT opracowanej dla poszczególnych obszarów strategicznych oraz wypracowanie treści zapisów.

Uczestnicy:

Mieszkańcy Bydgoszczy oraz przedstawiciele lokalnych organizacji i instytucji zapisani do pracy w Zespołach podczas debat strategicznych z mieszkańcami, a także przedstawiciele Urzędu Miasta Bydgoszczy oraz miejskich jednostek organizacyjnych merytorycznie powiązani z zakresami tematycznymi poszczególnych Zespołów – według załączonych list obecności (załącznik nr 1).

Przekazane materiały:

Uczestnikom spotkania z wyprzedzeniem przesłano:

- Analizę SWOT opracowaną dla sześciu obszarów wraz z informacjami metodycznymi nt. narzędzia diagnostycznego SWOT;
- Propozycję celów rozwojowych Bydgoszczy do 2030 r., opracowanych dla sześciu obszarów.

Przebieg:

Spotkania Zespołów Roboczych poprowadziła p. Maria Wasiak, Zastępca Prezydenta Bydgoszczy, zaś moderatorem dyskusji był p. Jacek Dębczyński, przedstawiciel firmy Respublic Sp. z o. o., zaangażowanej w przebieg prac nad aktualizacją Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku.

W ramach wprowadzenia p. Maria Wasiak przybliżyła zaplanowany przebieg spotkania, który koncentrował się wokół przesłanej wcześniej uczestnikom Zespołów propozycji analizy SWOT. Opracowana propozycja analizy przygotowana została odrębnie dla każdego z wyszczególnionych na potrzeby aktualizacji Strategii obszarów obejmując mocne i słabe strony Bydgoszczy w ramach danego obszaru oraz szanse i zagrożenia. Każdy z Zespołów

skupił swoje prace nad analizą SWOT w obszarze związanym merytorycznie z tematem wiodącym Zespołu tj.:

- Zespół Gospodarka: Obszar VI - Nowoczesna gospodarka;
- Zespół Środowisko – Obszar IV - Zdrowe środowisko; Obszar V – Nowoczesny transport i komunikacja;
- Zespół Społeczeństwo – Obszar I - Sprawne i efektywne zarządzanie miastem; Obszar II – Aktywni i otwarci obywatele; Obszar III - Przyjazne warunki życia.

W związku z przenikaniem się poszczególnych sfer życia miasta, adekwatnie do dyskusji możliwe były odniesienia do zapisów analizy zawartych w innych obszarach niż wskazuje powyższe przyporządkowanie tematów dla poszczególnych Zespołów.

W trakcie dyskusji uczestnicy spotkania skupili swoje prace przede wszystkim na tych zapisach analizy SWOT, do których zgłoszone były propozycje zmian lub komentarze w celu wypracowania spójnego stanowiska.

Członkowie Zespołów w trakcie analizowania materiałów zgłaszali liczne komentarze i uwagi dotyczące m.in.:

- Uzasadnienia zgłaszanych uwag w odniesieniu do danych i realizowanych projektów;
- Propozycji zmian zapisów z uwzględnieniem obecnie realizowanych przedsięwzięć;
- Łączenia wybranych zapisów zawartych w analizie;
- Wskazywano działania operacyjne, które umożliwią ograniczenie wpływu słabej strony/zagrożenia oraz pożądany poziom do osiągnięcia dla wybranych zjawisk.

Materiał z uwagami zgłoszonymi w trakcie spotkań stanowi załącznik nr 2.

Ustalenia:

1. Z uwagi na szeroki zakres materiału do omówienia przez Zespół Społeczeństwo, prace Zespołu dotyczące Obszaru III - Przyjazne warunki życia, będą kontynuowane na spotkaniu w dniu 7 marca 2018 r. o godz. 15.00 w Ratuszu (ul. Jezuicka 1, sala nr 5).
2. Po spotkaniu przygotowany zostanie materiał – podsumowanie prac nad analizą SWOT, który zostanie przesłany członkom Zespołów.
3. Członkowie zespołów w formie mailowej (e-mail strategia@um.bydgoszcz.pl):

- Ustosunkują się do ostatecznej wersji analizy SWOT oraz do kwestii czy w dokumencie powinna być analiza dla każdego obszaru czy jedna dla Miasta;
- Prześlą swoje uwagi do propozycji celów.

Bydgoszcz, 08.03.2018 r.

Notatka służbowa
dot. kontynuacji II spotkania Zespołu Roboczego Społeczeństwo
w ramach prac nad aktualizacją Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku.

Termin spotkania: 7 marca 2018 r. godz. 15.00 – 17.30

Miejsce: Ratusz, ul. Jezuicka 1, Bydgoszcz

Cel i tematyka spotkania:

Omówienie uwag przesłanych przez członków zespołów do zaproponowanych zapisów analizy SWOT oraz wypracowanie treści zapisów w Obszarze III: Przyjazne warunki życia.

Uczestnicy:

Członkowie Zespołu Roboczego Społeczeństwo według załączonej listy obecności (załącznik nr 1).

Przekazane materiały:

- Analiza SWOT;
- Propozycja celów rozwojowych Bydgoszczy do 2030 r.

Przebieg:

Spotkanie Zespołu Roboczego poprowadziła p. Maria Wasiak, Zastępca Prezydenta Bydgoszczy przy współudziale p. Grzegorza Boronia, Dyrektora Wydziału Zintegrowanego Rozwoju Urzędu Miasta Bydgoszczy. Skoncentrowało się ono na omówieniu mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń zidentyfikowanych w Bydgoszczy dla obszaru Przyjazne warunki życia. W trakcie dyskusji uczestnicy spotkania skupili swoje prace przede wszystkim na tych zapisach analizy SWOT, do których zgłoszone były propozycje zmian lub komentarze, w celu wypracowania spójnego stanowiska.

Członkowie Zespołów w trakcie analizowania materiałów zgłaszali liczne komentarze i uwagi dotyczące m.in.:

- Propozycji zmian istniejących zapisów;
- Uzasadnienia propozycji zapisów w oparciu o zauważone w mieście zjawiska;
- Wskazywano działania operacyjne, które umożliwią ograniczenie wpływu słabej strony/zagrożenia oraz pożądany poziom do osiągnięcia dla wybranych zjawisk.

Zbiorczy materiał z uwagami zgłoszonymi w trakcie spotkań stanowi załącznik nr 2.

Ustalenia:

1. Po spotkaniu przygotowany zostanie materiał – podsumowanie prac nad analizą SWOT, który zostanie przesłany członkom Zespołów.

2. Członkowie zespołów w formie mailowej (e-mail strategia@um.bydgoszcz.pl):

- Ustosunkują się do ostatecznej wersji analizy SWOT oraz do kwestii czy w dokumencie powinna być analiza dla każdego obszaru czy jedna dla Miasta;
- Prześlą swoje uwagi do otrzymanej wcześniej propozycji celów.

2030 STRATEGIA 2.0

Propozycja celów w ramach obszarów smart city

Uwagi ZR do propozycji celów			
Lp.		**CELE KIERUNKOWE**	**CELE OPERACYJNE**
1.	**SPRAWNE I EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE MIASTEM**	1.1. SPOŁECZEŃSTWO OBYWATELSKIE	1.1.1. Powszechność udziału mieszkańców w wyborach różnych szczebli. 1.1.1. ~~Powszechność~~ Zwiększenie udziału mieszkańców w wyborach różnych szczebli. 1.1.1. Powszechność?? Jaki procent? udziału mieszkańców w wyborach różnych – jakich konkretnie? szczebli.
			1.1.2. Aktywny udział mieszkańców w decyzjach dotyczących funkcjonowania miasta. 1.1.2. ~~Aktywny~~ Zwiększenie udziału mieszkańców w decyzjach dotyczących funkcjonowania miasta. 1.1.2. Aktywny udział mieszkańców w decyzjach dotyczących funkcjonowania miasta. – na jakim szczeblu? Wydziału? Zarządu??
			1.1.3. Stworzenie stałego mechanizmu społecznego monitoringu realizacji strategii Miasta - Coroczna prezentacja realizacji strategii Miasta na publicznym wystąpieniu Zarządu Miasta. Prezentacja stanu realizacji strategii na stronie www
			1.1.3. Wzrost aktywności obywatelskiej mieszkańców (udział w NGO, w wolontariatach, w konsultacjach społecznych, w BBO, w inicjatywie lokalnej)
		1.2. METROPOLIA SPRAWNIE ZARZĄDZANA	1.2.1. Wysoka jakość usług publicznych.
			1.2.2. Mocne powiązania funkcjonalne w ramach bydgoskiego obszaru metropolitalnego. 1.2.2. Mocne powiązania funkcjonalne, w szczególności gospodarcze, społeczne, transportowe, w ramach bydgoskiego obszaru metropolitalnego. (Sądzę, że warto dookreślić obszary szczególnie istotne / priorytetowe w pierwszej kolejności do realizacji)
			1.2.3. Bydgoszcz w sieci metropolii krajowych i europejskich.

Uwagi ZR do propozycji celów			
Lp.		**CELE KIERUNKOWE**	**CELE OPERACYJNE**
			1.2.3. Bydgoszcz w sieci metropolii krajowych ~~i europejskich~~. (Należałoby skupić się w pierwszej kolejności na osiągnięciu najpierw dobrego miejsca na arenie krajowej. Ewentualnie jako osobny punkt przenieść „Bydgoszcz w sieci metropolii europejskich", jako niezależnie mierzony i oceniany)
			1.2.4. Zwiększenie transparentności zarządzania miastem
			1.2.5. Wzmacnianie kooperacji mieszkańców, władz miasta, biznesu, nauki i świata kultury (lub dookreślić 1.2.2.)
			1.2.6. Struktury organizacyjne, prowadzące do pionowej koordynacji polityk między różnymi poziomami zarządzania miasta
			1.2.7. Zmniejszenie kosztów funkcjonowania miasta oraz wprowadzenie programów oszczędności zasobów (energetycznych, wodnych itd.)
			1.2.8. Rozwinięte procedury partycypacyjne
			1.2.9. Zwiększenie kompetencji cyfrowych zarządzających administracją
		1.3. WIZERUNEK MIASTA	1.3.1. Budowa rozpoznawalnej marki miasta
2.	**AKTYWNI I OTWARCI OBYWATELE**	2.1. BYDGOSZCZANIE WYKORZYSTUJĄCY SWOJE UMIEJĘTNOŚCI I ROZWIJAJĄCY SWOJE TALENTY	2.1.1. Wysoki poziom edukacji na wszystkich etapach kształcenia. 2.1.1. ~~Wysoki~~ Podniesienie poziomu edukacji na wszystkich etapach kształcenia.
			2.1.2. Dogodne warunki do wszechstronnego rozwoju i ustawicznego kształcenia mieszkańców.
			2.1.3. Zwiększenie usług świadczonych on-line (dla osób indywidualnych, nie tylko biznes)
		2.2. OTWARCI I ZAANGAŻOWANI MIESZKAŃCY	2.2.1. Silne i aktywne organizacje społeczne.
			2.2.2. Otwartość społeczności bydgoskiej na osoby z różnych kręgów kulturowych i społecznych.

Uwagi ZR do propozycji celów			
Lp.		**CELE KIERUNKOWE**	**CELE OPERACYJNE**
			2.2.3. Zwiększenie integracji społecznej
		2.3. WIZERUNEK MIASTA	2.3.1. Budowa rozpoznawalnej marki miasta
3.	**PRZYJAZNE WARUNKI ŻYCIA**	3.1. AKTYWNY I ZDROWY STYL ŻYCIA 3.1. AKTYWNY, WSZECHSTRONNIE ROZWIJAJĄCY I ZDROWY STYL ŻYCIA	3.1.1. Szeroki udział mieszkańców w życiu kulturalnym miasta. 3.1.1. Zwiększenie ~~Szeroki~~ udziału mieszkańców w życiu kulturalnym miasta. 3.1.1. Szeroki udział mieszkańców w życiu kulturalnym miasta w pobliżu miejsca zamieszkania. 3.1.1. Szeroki udział mieszkańców w życiu kulturalnym (z uwzględnieniem kultury technicznej) miasta.
			3.1.2. Bogata oferta sportowo-rekreacyjna sprzyjająca aktywności mieszkańców. 3.1.2. Bogata oferta sportowo-rekreacyjna sprzyjająca aktywności mieszkańców oraz oferta spędzania czasu wolnego 3.1.2. Bogata oferta sportowo-rekreacyjna sprzyjająca aktywności mieszkańców w pobliżu miejsca zamieszkania. 3.1.2. Bogata oferta sportowo-rekreacyjna sprzyjająca aktywności mieszkańców. Odnośnie wskazanego celu operacyjnego prosiłabym o wskazanie jakie dane będą brane pod uwagę do monitorowania celu. Niektórymi informacjami Wydziały mogą nie dysponować, więc wskazanym byłoby je określić na tym etapie celem ewentualnego przygotowania i systematycznej ich aktualizacji. W przypadku tego celu należy się zastanowić czy bierzemy tylko pod uwagę urządzoną przestrzeń publiczną ogólnodostępną (urządzone tereny zieleni, place zabaw, siłownie na wolnym powietrzu, boiska itp.). Co z obiektami, nad którymi dozór sprawuje WES (place zabaw i boiska szkolne – w tym orliki, boiska itp.)
			3.1.3. Powszechnie dostępna i wysokiej jakości opieka zdrowotna. 3.1.3. Zwiększenie ~~Powszechnie~~ dostępności i wysokiej jakości opieki~~a~~ zdrowotnej~~a~~. 3.1.3. Powszechnie dostępna (również w poszczególnych dzielnicach) i wysokiej jakości opieka zdrowotna.
			3.1.4. Zachowanie ciągłości kulturowej miasta (m.in. opieka nad zabytkami, wzmacnianie procesów kulturotwórczym lokujących się poza kulturą oficjalną)
		3.2. PRZYJAZNE WA-	3.2.1. Wysoki poziom bezpieczeństwa mieszkańców.

Uwagi ZR do propozycji celów			
Lp.		**CELE KIERUNKOWE**	**CELE OPERACYJNE**
		RUNKI ZAMIESZKANIA	3.2.1. Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa mieszkańców.
			3.2.2 Dobry standard budynków mieszkalnych. 3.2.2. Podniesienie standardu istniejących budynków mieszkalnych.
			3.2.3. Przyjazne rozwiązania funkcjonalne infrastruktury publicznej. 3.2.3. Przyjazne dla wszystkich mieszkańców / dla wszystkich grup wiekowych rozwiązania funkcjonalne infrastruktury publicznej. (podkreślenie idei „8-80 City" - co jest przyjazne dla 8-latka i 80-latka, będzie przyjazne dla wszystkich)
			3.2.4. Rozbudowa infrastruktury wykorzystującej technologie informacyjno-komunikacyjne (ICT)
			3.2.4. Dbałość o czyste środowisko, w szczególności powietrze (smog), wody (rzeki i kanały, będące chlubą miasta), gleby (Zachem) – ponownie: podkreślić priorytety + zdrowe środowisko dla zdrowia/życia mieszkańców, czy „samo dla siebie" (por. pkt 4 Zdrowe Środowisko?)
		3.3. PRZYJAZNE WARUNKI SPĘDZANIA CZASU POZA DOMEM	3.3.1. Rozwój istniejących zielonych przestrzeni miejskich oraz powstanie nowych.
			3.3.2. Powstanie infrastruktury dla rekreacji wodnej na Wiśle - m.in. rewitalizacja bulwarów nad Wisłą w Bydgoszczy-Fordonie. Odbudowa Przystani rzecznej w Bydgoszczy-Fordonie.
		3.3. MIASTO WRAŻLIWE SPOŁECZNIE	3.3.1.Wsparcie dla osób potrzebujących i zagrożonych wykluczeniem społecznym na rzecz aktywizacji zawodowej i pozazawodowej. 3.3.1.Zapewnienie, odpowiednich do potrzeb, działań na rzecz przeciwdziałania skutkom wykluczenia społecznego oraz wsparcia dla osób potrzebujących i zagrożonych wykluczeniem społecznym. 3.3.2. Zapewnienie wysokiego poziomu i odpowiednich do potrzeb działań na rzecz wsparcia i pomocy osobom starszym.
		3.4. WIZERUNEK MIASTA	3.4.1. Budowa rozpoznawalnej marki miasta.

Uwagi ZR do propozycji celów			
Lp.		**CELE KIERUNKOWE**	**CELE OPERACYJNE**
4.	**ZDROWE ŚRO-DOWISKO**	4.1. BEZPIECZNE ŚRODOWISKO	4.1.1. Dobra jakość powietrza. 4.1.1. Dobra jakość powietrza spełniająca normy polskie i UE. 4.1.1. Dobra jakość powietrza. Ten punkt zawiera się w 4.1.3.
			4.1.2. Adaptacja do zmian klimatu. 4.1.2. Adaptacja do zmian klimatu - Jakie działania będą brane pod uwagę przy realizacji celu. Adaptacja do zmian klimatu min dot. tworzeniu terenów zieleni – powierzchni biologicznie czynnych?
			4.1.3.Utrzymywanie i przywracanie wysokiego poziomu walorów środowiska. 4.1.3.Utrzymywanie i przywracanie wysokiego poziomu walorów środowiska - Jakie działania na etapie mierników będą wykazywane przy realizacji tego celu? Czy będziemy brali pod uwagę ogólnie powierzchnię terenów zieleni - dane GUS, czy coś więcej.
			4.1.4. Przyjazna przestrzeń miasta. 4.1.4. ~~Przyjazna przestrzeń miasta.~~ Przestrzeń miejska przyjazna mieszkańcom i przyjezdnym. 4.1.4. Przyjazna przestrzeń miasta.?? 4.1.4. Przyjazna przestrzeń miasta. (podobne do pkt 3.2.3 – może pkt 4 Zdrowe Środowisko po prostu włączyć jako kolejne podpunkty w Przyjazne Warunki Życia?) 4.1.4. Przyjazna przestrzeń miasta - Jakimi działaniami będziemy się wykazywać przy realizacji celu.
			4.1.5. Obniżenie hałasu w mieście (komfort akustyczny)
			4.1.5. Czystość i porządek w całym mieście.
		4.2. WYSOKI POZIOM PROŚRODOWISKO-WYCH ZACHOWAŃ SPOŁECZNOŚCI BYD-GOSKIEJ	4.2.1. Wzmocnienie aktywność związanej z edukacją ekologiczną mieszkańców. 4.2.1. Wzmocnienie aktywność związanej z efektywną edukacją ekologiczną mieszkańców.
		4.3. WIZERUNEK MIA-	4.3.1. Budowa rozpoznawalnej marki miasta

Uwagi ZR do propozycji celów			
Lp.		**CELE KIERUNKOWE**	**CELE OPERACYJNE**
		STA	
5.	**NOWOCZESNY TRANSPORT I KOMUNIKACJA**	5.1. ZRÓWNOWAŻONY I SPÓJNY SYSTEM TRANSPORTOWY	5.1.1. Przyjazne, ekologiczne i funkcjonalne rozwiązania transportowe. 5.1.1. Przyjazne, ekologiczne i funkcjonalne rozwiązania transportowe. Zwiększenie udziału tzw. Zielonego transportu 5.1.1. Przyjazne, ekologiczne i funkcjonalne i bezpieczne rozwiązania transportowe, w szczególności transportu zbiorowego. (Jako rodzaju transportu zależnego od miasta, a nie tysięcy decyzji indywidualnych użytkowników samochodów + pokazujemy, że miasto kładzie priorytet na preferowane rozwiązanie + bezpieczeństwo komunikacyjne w myśl idei „Vision Zero", dążenia do zminimalizowania śmiertelnych wypadków komunikacyjnych)
			5.1.2. Wewnętrzna i zewnętrzna dostępność transportowa bydgoskiego obszaru funkcjonalnego. 5.1.2. Wewnętrzna i zewnętrzna dostępność transportowa bydgoskiego obszaru funkcjonalnego – drogowa, kolejowa, lotnicza, wodna (ponownie: warto podkreślić na czym miastu zależy, jeśli coś jest nazwane to łatwiej to zapamiętać, zbadać, mierzyć itp.)
		5.2. E-MIASTO	5.2.1. Powszechność dostępu do infrastruktury komunikacyjno-informacyjnej. 5.2.1. Powszechność dostępu do infrastruktury ~~komunikacyjno-informacyjnej~~ (może po prostu „informatycznej"?) 5.2.1. Powszechność dostępu do infrastruktury komunikacyjno-informacyjnej - Te cele w mojej opinii powinny trafić do sprawnego i efektywnego zarządzania miastem – nie mają nic wspólnego z transportem publicznym i komunikacją publiczną. Tu też nie bardzo widzę sens tego celu. Miasto nie ma w planach zapewniania dostępu mieszkańcom w ramach swojej infrastruktury chyba, że są plany mobilizowania prywatnych przedsiębiorców
			5.2.2. Dostępność informacji i danych. 5.2.2. Dostępność informacji i danych - Jeżeli tak definiujemy cel musimy mieć pomysł na realizację – zadania

Uwagi ZR do propozycji celów			
Lp.		**CELE KIERUNKOWE**	**CELE OPERACYJNE**
			5.2.2. Dostępność informacji i danych (należałoby doprecyzować: może „zbiorów danych”, może „i danych (big data)”
			5.2.3. Powszechny dostęp do usług realizowanych elektronicznie - W ramach e-miasta warto dopisać taki cel. WI pilotuje program budowy Platformy Miejskiej, która będzie miała właśnie takie przeznaczenie. Włączenie tych zapisów do Strategii może nam ułatwić realizację zadania i wskazać, że w tym kierunku ma podążać cała organizacja, a więc również spółki i jednostki
		5.3. WIZERUNEK MIASTA	5.3.1. Budowa rozpoznawalnej marki miasta
6.	**NOWOCZESNA GOSPODARKA**	6.1. KONKURENCYJNA GOSPODARKA	6.1.1. Atrakcyjne miejsca pracy. 6.1.1. Atrakcyjne (pod względem wysokiej wartości dodanej produktu, rozwoju zawodowego pracowników oraz wysokości ich wynagrodzenia) miejsca pracy.
			6.1.2. Dogodne warunki dla rozwoju przedsiębiorczości.
			6.1.3. Rozwój sieci współpracy na rzecz rozwoju gospodarki obszaru metropolitalnego.
			6.1.4. Nowoczesne produkty turystyczne. 6.1.4. Nowoczesne i rozpoznawalne produkty turystyczne. 6.1.4. Nowoczesne produkty turystyczne. – nie rozumiem określenia. 6.1.4. Nowoczesne produkty turystyczne. Niezrozumiałe ukierunkowanie wyłącznie na jedną branżę. A co z pozostałymi silnie rozwijającymi się branżami np. logistyka, ICT, IT?
		6.2. GOSPODARKA UKIERUNKOWANA NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY (tzn. biorąca pod uwagę nie tylko wynik ekonomiczny, ale także wymiar społeczny i ekologiczny)	

Uwagi ZR do propozycji celów			
Lp.		**CELE KIERUNKOWE**	**CELE OPERACYJNE**
		6.2. SILNY OŚRODEK NAUKOWY (BADANIA NAUKOWE, TRANSFER INNOWACJI, KSZTAŁCENIE)	6.2.1. Wypracowanie, we współpracy ze środowiskiem akademickim, strategii wspierania sektorów mających największe szanse na osiągnięcie wysokich rezultatów.
			6.2.2. Stworzenie platformy współpracy nauki, biznesu i samorządu. 6.2.2. Współpraca nauki, biznesu i samorządu – w innych punktach mówimy o celach, a tu byłoby tylko o narzędziu) 6.2.2. Stworzenie platformy współpracy nauki, biznesu i samorządu. Prosimy o wyjaśnienie czy chodzi o narzędzie, czy może o strukturę kierunków działań. Czy to już nie jest działanie a nie cel operacyjny?
		6.3. WIZERUNEK MIASTA	6.3.1. Budowa rozpoznawalnej marki miasta

Bydgoszcz, marzec 2018 roku.

Załącznik nr 8

RAPORT ZE SPOTKAŃ Z MIESZKAŃCAMI

AKTUALIZACJA STRATEGII ROZWOJU BYDGOSZCZY DO 2030 ROKU

Bydgoszcz, sierpień 2018 roku

Spis treści

Cele konsultacji: 3

Podstawa prawna: 3

Zasięg konsultacji, terminy i miejsca spotkań: 3

Informacja o spotkaniach: 3

Przebieg spotkań: 3

Wyniki konsultacji: 6

Spotkanie 18 czerwca 2018 roku - Nowy Fordon, Tatrzańskie, Tereny Nadwiślańskie, Stary Fordon. 6

Spotkanie 21 czerwca 2018 roku - Bartodzieje, Bielawy, Brdyujście, Bydgoszcz Wschód – Siernieczek, Osiedle Leśne. 17

Spotkanie 25 czerwca 2018 roku - Kapuściska, Łęgnowo, Łęgnowo Wieś, Wyżyny, Zimne Wody – Czersko Polskie. 33

Spotkanie 26 czerwca 2018 roku – Błonie, Górzyskowo, Szwederowo. 42

Spotkanie 2 lipca 2018 roku - Bocianowo - Śródmieście – Stare Miasto, Jachcice, Glinki – Rupienica, Wzgórze Wolności. 50

Spotkanie 3 lipca 2018 roku - Czyżkówko, Flisy, Miedzyń – Prądy, Okole, Osowa Góra, Piaski, Smukała – Opławiec – Janowo, Wilczak – Jary. 58

Podstawowe rekomendacje dla kierunków działań aktualizowanej Strategii Rozwoju Bydgoszczy 74

Cele konsultacji:

- Wypracowanie przez mieszkańców rekomendacji dla działań służących osiągnięciu celów strategicznych.
- Poinformowanie bydgoszczan o postępie prac nad aktualizacją Strategii Rozwoju Bydgoszczy.
- Poszerzenie wiedzy na temat procesów decyzyjnych w mieście.

Podstawa prawna:

Zarządzenie Nr 544/2017 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 28 września 2017 r. w sprawie przeprowadzenia na terenie miasta Bydgoszczy konsultacji społecznych dotyczących aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy.

Zasięg konsultacji, terminy i miejsca spotkań:

Konsultacje miały zasięg ogólnomiejski. W ramach prac nad aktualizacją Strategii zgłaszane były postulaty, aby spotkania organizować również poza śródmieściem - łatwiejszy dostęp dla wszystkich mieszkańców. Odbyło się 6 spotkań:

- 18.06.2018 - SP 44 ZS nr 5 Mistrzostwa Sportowego na ul. Fieldorfa „Nila", spotkanie skierowane było szczególnie do mieszkańców osiedli: Nowy Fordon, Tatrzańskie, Tereny Nadwiślańskie, Stary Fordon.
- 21.06.2018 - XI LO Mistrzostwa Sportowego w ZS nr 9 im. Bydgoskich Olimpijczyków ul. Cicha 59, spotkanie skierowane było szczególnie do mieszkańców osiedli: Bartodzieje, Bielawy, Brdyujście, Bydgoszcz Wschód – Siernieczek, Osiedle Leśne.
- 25.06.2018 - SP 57 przy ul. Bohaterów Westerplatte 2, spotkanie skierowane było szczególnie do mieszkańców osiedli: Kapuściska, Łęgnowo, Łęgnowo Wieś, Wyżyny, Zimne Wody – Czersko Polskie.
- 26.06.2018 - SP nr 30 przy ul. Czackiego 8, spotkanie skierowane było szczególnie do mieszkańców osiedli: Błonie, Górzyskowo, Szwederowo.
- 02.07.2018 - Marina ul. Tamka 2, spotkanie skierowane było szczególnie do mieszkańców osiedli: Bocianowo - Śródmieście – Stare Miasto, Jachcice, Glinki – Rupienica, Wzgórze Wolności.
- 03.07.2018 - ZSO nr 3 ul. Nowogrodzka 3, spotkanie skierowane było szczególnie do mieszkańców osiedli: Czyżkówko, Flisy, Miedzyń – Prądy, Okole, Osowa Góra, Piaski, Smukała – Opławiec – Janowo, Wilczak – Jary.

Informacja o spotkaniach:

Informacje o spotkaniach z mieszkańcami były publikowane w prasie: Gazecie Pomorskiej, Expressie Bydgoskim, Gazecie Wyborczej (Bydgoszcz), Metropolii Bydgoskiej oraz emitowano spoty w TVP3 Bydgoszcz. Dodatkowo plakaty informacyjne pojawiły się na przystankach, ekranach LED i w spółdzielniach mieszkaniowych. Zapowiedzi spotkań były publikowane na miejskich kanałach, na portalach społecznościowych oraz na miejskich stronach: www.bydgoszcz.pl, www.strategia.bydgoszcz.pl, www.bydgoskiekonsultacje.pl. Informacja została również przesłana do uczestników wcześniejszych prac nad aktualizacją Strategii.

Przebieg spotkań:

W spotkaniach udział wzięli mieszkańcy Bydgoszczy, przedstawiciele Rad Osiedli, Stowarzyszeń, które zajmują się tematyką miejską, Radni Rady Miasta Bydgoszczy, Prezydent Miasta oraz przedstawiciele Urzędu Miasta i miejskich jednostek organizacyjnych. W każdym ze spotkań brało udział około 100 osób.

Spotkania odbywały się wg następującego schematu:

- Wystąpienie Prezydenta Bydgoszczy Rafała Bruskiego – omówienie znaczenia dokumentu dla procesu decyzyjnego w mieście, odniesienie do obowiązującego dokumentu.
- Wystąpienie Zastępcy Prezydenta Bydgoszczy Marii Wasiak – informacja na temat dotychczasowych prac nad aktualizacją Strategii.
- Dyskusja, wypracowanie rekomendacji dla rozstrzygnięć przykładowych sprzeczności interesów, które zostały zidentyfikowane w ramach prac.
  Dyskusja toczyła się wokół wybranych przykładowych sprzeczności interesów zidentyfikowanych na wcześniejszych etapach prac:
    1. ***Komunikacja publiczna i rowerzyści czy ruch samochodowy?***
    2. ***Piesi czy samochody w ścisłym centrum miasta?***
    3. ***Sztuka awangardowa czy popularna?***
    4. ***Nadrabianie wieloletnich zaległości w mieście (np. drogi gruntowe) czy tworzenie miasta metropolitalnego (np. rewitalizacja Młynów Rothera)?***
    5. ***Przestrzeń publiczna miejscem pamięci (np. Park im. W. Witosa, Stary Rynek) czy miejscem rekreacji?***
    6. ***Sport do oglądania (np. modernizacja stadionu żużlowego Polonii) czy sport do uprawiania (np. ścieżki rowerowe)?***
- Otwarta dyskusja, pytania do Prezydenta dotyczące wszystkich zagadnień interesujących mieszkańców.
- Podsumowanie spotkania przez Zastępcę Prezydenta Bydgoszczy Marię Wasiak.
- Wszyscy uczestnicy spotkania otrzymali, z prośbą o wypełnienie, ankietę z pytaniami dotyczącymi konsultacji społecznych oraz wyboru najważniejszych dla miasta inwestycji.

Spotkania były rejestrowane, adresy stron internetowych, na których dostępne są nagrania podane są przy informacji z poszczególnych spotkań.

W trakcie dyskusji Prezydent bądź jego zastępcy na bieżąco starali się ustosunkować do poruszanych zagadnień. Natomiast na część szczegółowych pytań, w przypadku, jeżeli podane zostały dane kontaktowe, przygotowane zostały pisemne odpowiedzi. Informacje ogólne, które były przez Prezydenta na bieżąco przekazywane dotyczyły przede wszystkim:

- Konieczności wyboru zadań do finansowania (mnogość postulatów dotyczących zaspokojenia potrzeb w zderzeniu z ograniczonymi środkami finansowymi często wymaga decyzji związanych z: kolejnością realizacji zadań, przesunięciem środków, czyli ograniczeniem realizacji innych zadań).
- Rozwoju form udziału mieszkańców w decyzjach dotyczących rozwoju miasta oraz możliwości Prezydenta bezpośredniego „załatwiania” wszystkich spraw zgłaszanych przez mieszkańców.
- Kompetencji Miasta i Prezydenta.
- Zadań realizowanych przez Miasto na rzecz walki ze smogiem.
- Problemów środowiskowych dotyczących terenów po „Zachemie”.
- Ukierunkowania miasta na preferencje dla ruchu komunikacji publicznej, rowerzystów i pieszych.
- Działań miasta i możliwości wsparcia sportu wyczynowego.
- Uwarunkowań zewnętrznych funkcjonowania miasta i możliwości pozyskiwania dodatkowych środków na działania rozwojowe.
- Funkcjonowania programu Bydgoski Budżet Obywatelski.
- Programu rewitalizacji.
- Repertuaru placówek kultury.
- Współpracy z bydgoskimi szkołami wyższymi.

- Zasad programu budowy dróg gruntowych.
- Funkcjonowania komunikacji publicznej.
- Ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta.
- Problemów z realizacją inwestycji miejskich.

Wyniki konsultacji:

Poniżej przedstawiamy tematy, zagadnienia, wnioski do dalszych prac, zgłaszane podczas dyskusji na spotkaniach, bazujące na wypowiedziach ich uczestników. Część uwag i pytań została doprecyzowana w formie pisemnej. Zapisy nie są cytatami wypowiedzi. Część powtarzających się zagadnień i pytań została połączona.

Należy podkreślić, że rekomendacje mogą być ze sobą sprzeczne! Potwierdza to potrzebę dalszej dyskusji, działań konsultacyjnych i edukacyjnych związanych z procesem aktualizacji Strategii.

Efekty prac z poszczególnych spotkań zostały przedstawione w następującym układzie:

- ***wynikające z dyskusji rekomendacje do działań i kierunków strategicznych,***
- ***duże zadania inwestycyjne wskazane przez uczestników dotyczące danego obszaru,***
- ***szczegółowe pytania i uwagi zgłaszane przez uczestników z odpowiedziami Prezydenta.***

Spotkanie 18 czerwca 2018 roku - Nowy Fordon, Tatrzańskie, Tereny Nadwiślańskie, Stary Fordon.

Linki do zapisu spotkania:

1. https://youtu.be/jt9eUb-Gbww
2. https://youtu.be/ZLl_6_1CAGA
3. https://youtu.be/Bh4OKcHDIR8
4. https://youtu.be/wIv_Iu0Z1so
5. https://youtu.be/IMKdXV5J7sE
6. https://youtu.be/b24TI8AJAec
7. https://youtu.be/hDDC6wWtzU0

1. Rekomendacje działań do Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku, zgłaszane przez uczestników spotkania:

- Nadrabianie wieloletnich zaległości w mieście czy szybkie ruszanie do przodu, tworzenie miasta metropolitalnego? To jest pytanie o to czy chcemy zwiększać różnice, dysproporcje między poszczególnymi mieszkańcami, bo ludzie, którzy nie mają dojazdu do swoich domów nie będą korzystali z IV kręgu Opery Nova – propozycja, aby w pierwszej kolejności doprowadzić do tego, żeby wszyscy mieszkańcy mogli dojechać do istniejących obiektów (nadrabianie zaległości), a w drugiej kolejności budować obiekty służące funkcjom metropolitalnym.
- W odniesieniu do dylematu „nadrabianie wieloletnich zaległości w mieście czy tworzenie miasta metropolitalnego" to priorytetem powinno być nadrabianie wieloletnich zaległości. Jeżeli chodzi o prestiżowe duże inwestycje, w Bydgoszczy powstało już sporo, dzięki czemu Bydgoszcz zmieniła się w jedno z najpiękniejszych miast. Drobne sprawy np. wyrównanie nawierzchni chodników, należy zaliczyć do strategii miasta. I na takie sprawy, drobne rzeczy, które albo bardzo ułatwiają życie albo je pogarszają i komplikują, należy w najbliższym czasie położyć nacisk, a nie na wielkie inwestycje.
- Nadrabianie wieloletnich zaległości w mieście czy tworzenie miasta metropolitalnego? Jedno i drugie. W zakresie nadrabiania zaległości bardzo ważne są drogi gruntowe.

- Nie ma sprzeczności „nadrabianie wieloletnich zaległości w mieście czy tworzenie miasta metropolitalnego”, ponieważ pierwsza część dotyczy generalnie budżetu miasta, natomiast takie rzeczy jak budowa IV kręgu, to są zadania finansowane przez Marszałka. Inne inwestycje ważne dla tworzenia i rozwoju metropolii: lotnisko, budowa S10 i S5 – ich realizacja to pytania, które powinniśmy kierować w stronę urzędu marszałkowskiego. Natomiast, jeśli chodzi o zaległości w mieście to do Pana Prezydenta. I to są dwie różne rzeczy i dlatego można to robić dwutorowo.
- Nadrabianie zaległości wyrównujących szanse mieszkańców powinno być priorytetem. Jeśli nie będziemy nadrabiali zaległości to będą się powiększały. Nadrabianie wieloletnich zaległości w mieście to jest nic innego jak eliminowanie różnic.
- Do sprzeczności należy podchodzić dwutorowo – zarówno nadrabianie zaległości jak i budowanie metropolii.
- Miasto powinno być tak kształtowane, żeby wszyscy czuli się w nim tak trochę jak w domu, że nie jesteśmy w jakiejś wielkiej strukturze, w której wszyscy czują się zagubieni tylko żyjemy w naszej małej ojczyźnie, w której się czujemy dobrze. Na miasto należy spojrzeć oczami każdego mieszkańca, zobaczyć osoby, które słabiej sobie radzą, pomyśleć np. o przystankach wiedeńskich na ulicy Gdańskiej, albo o windzie w przejściu pod Rondem Jagiellonów powodując, że miasto staje się lepsze. To się realizuje w Bydgoszczy i warto to kontynuować.
- Zaniedbania w mieście dotyczą wielu aspektów, nie tylko dróg osiedlowych, to są krzywe chodniki, brak przystanków wiedeńskich czy zaniedbania przy całkiem nowych inwestycjach (Trasa Uniwersytecka). Podstawową infrastrukturę należy zrealizować na dobrym poziomie.
- Może warto być dobrym miastem średnim niż słabą metropolią.
- Miasto nie musi wybierać pomiędzy wskazanymi sprzecznościami, to wszystko da się połączyć.
- Nie ma sensu rozgraniczanie zaległości i budowanie miasta metropolitalnego. Prestiżowe obiekty są tak samo potrzebne jak drogi i należy zabiegać o środki na ich realizację. Powinniśmy mieć aspiracje, abyśmy byli miastem nowoczesnym i tak postrzeganym w województwie i w kraju.
- W zakresie nadrabiania wieloletnich zaległości i poprawy warunków zamieszkania w Fordonie rozpoczęte zostały prace dotyczące dostawiania wind zewnętrznych (dźwigów osobowych), dotyczy to osób starszych, osób z ograniczeniami oraz rodzin z małymi dziećmi. Należy prowadzić działania lobbingowe, aby rządowy program „Dostępność Plus” obejmował to przedsięwzięcie.
- Metropolitalności miasta nie należy postrzegać poprzez pryzmat jego wielkości i wielkości zabudowy, ale poprzez pełnienie funkcji metropolitalnych i pełnienie funkcji centrum regionu.
- Rozwój funkcji metropolitalnych w zakresie szkolnictwa wyższego, ochrony zdrowia i kultury m.in. poprzez inwestycje w infrastrukturę oraz powiązań komunikacyjnych.
- Bardzo istotny dla metropolitalności Bydgoszczy oraz rozwoju miasta jest stan szkolnictwa wyższego – uczelnie będą decydowały jakie to miasto będzie w przyszłości. Uczelnie powinny się konsolidować i stworzyć związek uczelni. Senaty uczelni podjęły uchwały inicjujące w celu utworzenia związku, mamy szansę na stworzenie uniwersytetu, który będzie miał kilkanaście wydziałów i będą to wydziały od części technicznej, rolniczej, humanistycznej, prawniczej i medycznej. To da rozwój miastu i jest szansą na przyciągnięcie nowych mieszkańców i rozwój innowacyjnej gospodarki.
- Bydgoszcz, jeżeli będzie piękniała, będzie miała bogatą infrastrukturę to będziemy chętnie w tym mieście żyli, ale będziemy też zostawali - potrzebne są warunki zachęcające młodzież do pozostania w Bydgoszczy.
- Nie chcemy uniknąć metropolitalności, od tego nie możemy odejść, ale chcemy wyrównania szans w zakresie dostępu do usług.
- Jeżeli mamy dokumenty planistyczne, czyli strategię i plan zagospodarowania przestrzennego należy je przestrzegać, a nie naginać w układzie lokalnym, w układzie koniunkturalnym.

- Władze nie mogą wybierać czy mieszkańcy mają być odbiorcami sztuki awangardowej czy popularnej (w ofercie musi być jedno i drugie), nie mogą instruować jak mamy korzystać z tego miasta, każdy ma inne oczekiwania i inne potrzeby. Natomiast ich zadaniem jest wyszukanie takich proporcji, żeby wszyscy mieszkańcy byli zadowoleni.
- W kwestii sztuka awangardowa czy popularna - absolutnie władza ma obowiązek edukować obywatela. Władza to powinna być elita i to oni powinni wyznaczać jakiś kierunek, za którym pójdą obywatele. Chodzi o to, żeby był wybór i żeby była edukacja dzieci, u nich wyrabiajmy społeczne nawyki, żeby brały udział w spotkaniach obywatelskich, żeby włączały się w dyskusję o mieście. Należy podejmować działania w celu uaktywnienia w Bydgoszczy społeczeństwa obywatelskiego.
- Sztuka awangardowa czy sztuka popularna? Sztuka dobra.
- W odniesieniu do przykładu konfliktu „Przestrzeń publiczna miejscem pamięci czy miejscem rekreacji". Funkcje można połączyć, nie trzeba ich rozgraniczać – takie podejście jest trudniejsze, wymaga szerszej wizji tych funkcji, tego miejsca, głębszej znajomości historii, ale należy się starać.
- Przestrzeń publiczna, która jest miejscem pamięci powinna być także miejscem rekreacji.
- Przestrzeń publiczna miejscem pamięci czy miejscem rekreacji? – te funkcje się nie wykluczają. Ważne żeby nie zrobić tam dosłownie Disneylandu. Np. dobrym pomysłem w Parku Witosa byłaby palmiarnia, fajne miejsce, w którym można nawiązując do tej byłej muszli koncertowej, miejsce zadaszone z instrumentami, z pianinem, z których mogliby korzystać mieszkańcy.
- Przestrzeń publiczna, która jest miejscem pamięci, miejscem rekreacji – można to połączyć.
- Przedsięwzięcia, które miasto planuje do realizacji powinny być konsultowane z mieszkańcami już na etapie koncepcji – osoby korzystające z danej inwestycji mają szersze spojrzenie od projektanta. Drugą kwestią pozostaje też nadzór nad realizacją. Inwestycje prowadzone powinny być tak, aby efekt rozwiązywał pewien problem, a nie go pogłębiał, bądź stwarzał nowy.
- Należy określić podstawowe standardy warunków życia dla każdego mieszkańca i realizować działania zmierzające do ich osiągnięcia, a potem metodami edukacyjnymi rozbudzanie potrzeb.
- Sprawa rowerzyści i komunikacja publiczna a transport samochodowy można to zawrzeć w pytaniu: „czy chcemy po Bydgoszczy jeździć szybko bez korków i oddychać świeżym powietrzem?" – kwestia wymaga edukacji urzędników i mieszkańców, aby mogli podejmować racjonalne decyzje.
- Jedną z form edukacji obywatelskiej i komunikacji z obywatelem mogłyby być panele dyskusyjne.
- Mamy wspaniałą młodzież, aktywną i ambitną, która wspólnie z nauczycielami robi naprawdę wspaniałe rzeczy, jednak najbardziej aktywną grupą, która widzi niedostatki, która chce zmienić rzeczywistość są seniorzy.
- Generalnie możemy mówić o bardzo niskiej aktywności mieszkańców w sprawach dotyczących miasta o czym świadczy m.in. niska frekwencja na spotkaniach z radnymi.
- Wielkim zadaniem osób już zaangażowanych jest zachęcanie innych do aktywności obywatelskiej oraz uzmysławianie im jak wiele od nich zależy, bo ludzie często mówią nie idę, nie obchodzi mnie, bo nic ode mnie nie zależy.
- Konsultacje społeczne, spotkania, debaty publiczne itp. dotyczące rozwoju miasta są bardzo potrzebne i powinny być realizowane systematyczne np. co 2-3 miesiące dyskusja na jakiś temat dla zainteresowanych osób.
- Zarządzający miastem nie tylko słucha tego, czego chce obywatel, ale też prowadzi edukację obywatelską i nie zawsze odpowiada na potrzeby populistyczne.
- Kształcenie młodzieży tak żeby nasze młode pokolenie chciało, umiało i widziało sens aktywności zarówno rozwojowej, edukacyjnej jak i obywatelskiej.
- Rozwój form debaty publicznej zachęcającej większą liczbę osób do uczestnictwa.
- Edukacja obywatelska.

- Większe otwarcie urzędników na potrzeby i rozmowy z mieszkańcami.
- Takie udostępnianie informacji obywatelom, żeby to ich inspirowało do składania wniosków i wyrabiania sobie opinii o tym jak miasto powinno się rozwijać.
- Miasto powinno organizować więcej spotkań, rozmów, konsultacji.
- Miasto przykłada bardzo dużą rolę do konsultacji, prowadzimy je nie po to żeby konsultować i zrobić swoje, ale po to żeby w największym stopniu spełnić oczekiwania. Aczkolwiek nie wszystkie się da, ale wtedy ważne jest, żeby mieszkańcom powiedzieć, dlaczego nie da się czegoś zrealizować.
- **Abyśmy z taką empatią i wrażliwością społeczną w stosunku do siebie spotykali się częściej, żeby to stało się naszą „nową, świecką tradycją".**

2. Propozycje zadań dla Fordonu:

- Utworzenie Fordońskiego Centrum Kultury.
- Remont stadionu przy ul. Piwnika Ponurego (część zadań jest w realizacji).
- Realizacja pilotażowego projektu dobudowy wind do budynków czteropiętrowych.
- Utworzenie w centrum Fordonu, w rejonie Galerii Fordon pomiędzy ul. Twardzickiego, a ul. GOPR-u (wielki pusty plac) Central Parku wraz z infrastrukturą towarzyszącą np. stała letnia plaża, która w tym roku zawitała i się cieszy tak dużym poparciem, muszla koncertowa, odkryte lodowisko zimą, pomnik (zadanie wymaga zmiany mpzp – przeanalizowanie czy wobec realizacji linii tramwajowej do Fordonu oraz planów budowy realizacji obwodnicy południowo-wschodniej, czy dalej istnieje potrzeba realizacji tej alei).
- Wielka pętla Fordonu, o długości pół maratonu, biegnąca po obwodzie wśród najpiękniejszych terenów, byłaby to trasa dla pieszych, rowerzystów, oświetlona, przystanki z przyrządami do ćwiczeń, ławeczki.
- Reaktywacja lotniska szybowcowego, sportowo-rekreacyjnego na górnym tarasie, które działało tam do 1963 roku (likwidacja słupów wysokiego napięcia).
- Zagospodarowanie nabrzeży Wisły w Starym Fordonie i Wyszogrodzie - miejsce do spacerów, do spędzania wolnego czasu nad Wisłą.
- Park Milenijny i Park Akademicki.
- Zwiększenie liczby miejsc w żłobkach.
- Rozbudowa kampusu UTP.

3. Pytania i uwagi szczegółowe:

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
1.	Dotyczy: realizacji nawierzchni, modernizacji i przebudowy ul. mjr. Józefa Grussa.	Ulica Grussa jest utrzymywana w taki sam sposób jak pozostałe ulice gruntowe w Bydgoszczy. Ulica ta została uwzględniona w „Harmonogramie równania dróg gruntowych" w 2018 r. Profilowania ul. Grussa odbywają się zgodnie z harmonogramem. Drogi gruntowe w Bydgoszczy buduje się na podstawie „Wieloletniego programu utwardzania ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy". Plan został przyjęty na lata 2016-2018 na mocy uchwały Rady Miasta. Ulica Grussa nie znalazła się w pakiecie ulic przeznaczonych do utwardzenia w tych latach. Jest to jednak pierwsza edycja programu i planowana jest jego kontynuacja. Wówczas będzie możliwe wprowadzenie nowych lub skorygowanie obecnych kryteriów wyboru ulic.
2.	Dotyczy: ruchu tranzytowego na lokalnych ulicach Pod Skarpą i Korfantego.	Wybudowany w rejonie osiedla Eskulapa układ drogowy jest układem tymczasowym. Po wybudowaniu ulic Ciszewskiego i Rydygiera układ wraz z ulicą Matki Teresy z Kalkuty będzie stanowił układ docelowy i będzie mógł być w pełni wykorzystany. Ulice Zamczysko i Pod Skarpą są modernizowane, ponieważ nie spełniają wymaganych przepisami warunków i standardów technicznych. Ich modernizacja pozwoli na zapewnienie wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i walorów użytkowych.
3.	Dotyczy: wprowadzenia e-dziennika w SP nr 66.	Decyzja o uruchomieniu e-dziennika dla SP 66 została już podjęta.
4.	Dotyczy: miejsc postojowych przy Szkole Podstawowej nr 66, przy ul. Fieldorfa „Nila".	Miejsca parkingowe przy ul. Generała Augusta Fieldorfa „Nila" przy Szkole Podstawowej nr 66 zostały zrealizowane w ramach programu Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego. Zadanie to na etapie składania wniosku i wstępnych propozycji zagospodarowania terenu zostało zaplanowane jako budowa wydzielonego parkingu na terenie zielonym przy szkole. Po szczegółowym rozpoznaniu uwarunkowań formalnych i projektowych, inwestycja ta została wykonana zgodnie z postanowieniami i wytycznymi miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Przylesie", który zakłada, że miejsca parkingowe przy ul. Generała Augusta Fieldorfa „Nila" mogą zostać wykonane jedynie jako miejsca przyległe do ulicy w formie zatoki postojowej. Uzyskanie decyzji pozwalającej na realizację inwestycji możliwe było zatem jedynie dla rozwiązań zgodnych z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
5.	Dotyczy: możliwości dofinansowania pilotażowego programu dostawiania wind do budynków czteropiętrowych.	W dniu 17 lipca 2018 r. przyjęty został rządowy program „Dostępność Plus", który zapowiada m.in. wprowadzenie **programu tanich i częściowo umarzalnych pożyczek** dla samorządów i spółdzielni mieszkaniowych **na likwidację już istniejących barier** w budynkach (chodzi o montaż wind, wideofonów, podjazdów czy specjalnych czujników). Po skonkretyzowaniu propozycji rządowych, możliwe będzie podjęcie decyzji w tej sprawie.
6.	Dotyczy: terenu przy ul. Ryńskiego, który, pomimo wybudowania szkoły przy ul. Bora-Komorowskiego, w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego zarezerwowany jest pod funkcje edukacyjne. Teren został zwrócony właści-	Teren położony w rejonie ul. Wyzwolenia, Ryńskiego i Swobodnej, zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego osiedla Wyzwolenia z fragmentem terenu Powiśla w jednostce Fordon w Bydgoszczy, uchwalonym Uchwałą nr XVIII/431/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 17 grudnia 2003r., jest przeznaczony pod lokalizację obiektu oświaty z funkcjami uzupełniającymi tj. z

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
	cielom, lecz ze względu na zapisy planu nie mogą go zagospodarować.	biblioteką i osiedlowym domem kultury – teren oznaczony 77UO*. Na etapie sporządzania ww. planu miejscowego, teren przeznaczony pod usługi oświaty, w całości należał do gminy Bydgoszcz. W roku 2015 nastąpił zwrot części nieruchomości położonych w granicach terenu oznaczonego symbolem 77UO*, na rzecz pierwotnych właścicieli lub ich spadkobierców, którzy złożyli wnioski o zmianę obowiązującego planu miejscowego, wnosząc o przeznaczenie zwróconych działek pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. Wnioski zostały zaewidencjonowane w Rejestrze wniosków o sporządzenie lub zmianę planów miejscowych, a wszyscy wnioskodawcy dostali pisemną informację o obowiązującej procedurze w zakresie rozpatrywania wniosków. Zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, wnioski wpisane do ww. Rejestru, analizowane są w ramach oceny aktualności „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy" oraz planów miejscowych, której sporządzenie wymagane jest co najmniej raz w czasie kadencji rady gminy. Powyższa ocena jest dokonywana w oparciu o analizę: ➢ zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta, ➢ postępów w opracowaniu planów miejscowych, ➢ wieloletnich programów sporządzania planów w nawiązaniu do ustaleń studium z uwzględnieniem decyzji zamieszczonych w odpowiednich rejestrach (art. 57 i 67) oraz ➢ wniosków w sprawie sporządzenia planów miejscowych lub ich zmian. Ocena stanowi podstawę do podjęcia stosownej uchwały Rady Miasta w sprawie aktualności Studium i planów miejscowych lub ich zmian. Ostatnia taka ocena została dokonana we wrześniu 2014 roku i z tego względu nie mogła obejmować wniosków o zmianę planu osiedla Wyzwolenia w rejonie ulicy Ryńskiego, które wpłynęły po tym terminie. W oparciu o decyzje Rady Miasta z września 2014 roku, opracowano Program prac nad planami zagospodarowania przestrzennego na lata 2014-2017. Powyższy Program, nie przewidywał przystąpienia do sporządzenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ul. Ryńskiego-Swobodnej-Wyzwolenia w Bydgoszczy. W związku z powyższym, osoby które wnioskowały o sporządzenie ww. zmiany planu miejscowego, pisemnie poinformowano, że ich wnioski będą analizowane w ramach kolejnej oceny aktualności planów miejscowych (w tym także planu osiedla Wyzwolenia), której sporządzenie wymagane jest co najmniej raz w czasie kadencji Rady Miasta, co będzie miało miejsce w drugiej połowie 2018 roku. Aktualnie w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej trwają prace dotyczące oceny złożonych, od września 2014r., wniosków o sporządzenie lub zmianę planów miejscowych, w tym wniosków z rejonu ul. Ryńskiego-Swobodnej-Wyzwolenia. Wynik powyższych prac, po ich akceptacji przez Radę Miasta Bydgoszczy, będzie podstawą do przygotowania nowego Programu prac nad planami zagospodarowania przestrzennego na terenie miasta Bydgoszczy po roku 2018. Ze wstępnych analiz wynika, że teren położony w rejonie ulicy Ryńskiego-Swobodnej-Wyzwolenia, będzie zaproponowany do objęcia procedurą zmiany zapisów aktualnie obowiązującego miejscowego

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		planu zagospodarowania przestrzennego osiedla Wyzwolenia z fragmentem terenu Powiśla w jednostce Fordon w Bydgoszczy (m.in. teren oznaczony 77UO*) i zostanie wprowadzony do Programu prac nad planami zagospodarowania przestrzennego na terenie miasta Bydgoszczy po roku 2018.
7.	Dotyczy: zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego związanych z budową drogi obwodowej (w planach istnieje od 1963).	Informacja dotycząca nieruchomości położonych przy ul. Altanowej 7, 12, 14, 16 - zgodnie ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy", przyjętym uchwałą Nr L/756/09 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 15 lipca 2009r. ww. nieruchomości, w całości lub w części, znajdują się w korytarzu projektowanej ulicy zbiorczej – tzw. wschodnia obwodnica Fordonu. Pozostałe ich fragmenty znajdują się w obszarze mieszkalnictwa o wysokiej intensywności zabudowy z dominującym budownictwem wielorodzinnym. Zapisy Studium są wiążące przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dla omawianego obszaru obowiązuje aktualnie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego osiedla Wyzwolenie z fragmentem terenu Powiśla w jednostce Fordon w Bydgoszczy, który został przyjęty uchwałą nr XVIII/431/03 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 17 grudnia 2003 r. Zgodnie z ww. planem, nieruchomość – Altanowa 7, którą stanowi działka nr dz. 415 obręb 340 oraz Altanowa 12,14,16, znajdują się w granicach terenów oznaczonych symbolami: 1. 132.KZ - teren publiczny 1) projektowana ulica zbiorcza o szerokości w liniach rozgraniczających od 18m do 47m i przekroju poprzecznym 7m, z obustronnym chodnikiem, częściowo zlokalizowana w strefie zagrożenia powodziowego rzeki Wisły, obustronne jednokierunkowe ścieżki rowerowe, (…) 5) dopuszcza się, do czasu realizacji docelowego przebiegu i układu przestrzennego drogi 132KZ* (lub jej części), tymczasowe użytkowanie terenów zlokalizowanych w jej liniach rozgraniczających zgodnie z dotychczasowym zainwestowaniem, bez prawa rozbudowy istniejących obiektów kubaturowych. 2. 30MN : 1) teren o przeznaczeniu podstawowym: budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne (za wyjątkiem działki budowlanej nr 397). Istniejąca zabudowa mieszkaniowa do zachowania, (…) 3. 19MW : 1) teren o przeznaczeniu podstawowym - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna i przeznaczeniu uzupełniającym - usługowym, zlokalizowany częściowo w strefie zagrożenia powodziowego rzeki Wisły. Obowiązuje zakaz zabudowy w strefie zagrożenia powodziowego, (…) W maju i czerwcu 2018r. dla ww. nieruchomości wpłynęły wnioski o zmianę Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla Wyzwolenie z fragmentem terenu Powiśla w jednostce Fordon w Bydgoszczy, w zakresie odstąpienia od rezerwy terenu pod tzw. wschodnią obwodnice Fordonu oznaczoną symbolem 132KZ oraz przeznaczenie ww. nieruchomości pod zabudowę mieszkaniowa jedno-

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		rodzinną. Ww. wnioski zostały zarejestrowane, a wnioskodawcy zostali pisemnie powiadomieni, że zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2017r. poz.1073), wnioski wpisane do ww. Rejestru, analizowane będą w ramach oceny aktualności „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy" oraz planów miejscowych, której sporządzenie wymagane jest co najmniej raz w czasie kadencji rady gminy. Powyższa ocena jest dokonywana w oparciu o analizę: ➢ zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta, ➢ postępów w opracowaniu planów miejscowych, ➢ wieloletnich programów sporządzania planów w nawiązaniu do ustaleń Studium z uwzględnieniem decyzji zamieszczonych w odpowiednich rejestrach (art. 57 i 67) oraz ➢ wniosków w sprawie sporządzenia planów miejscowych lub ich zmian. Ocena stanowi podstawę do podjęcia stosownej uchwały Rady Miasta w sprawie aktualności Studium i planów miejscowych lub ich zmian. Ostatnia taka ocena została przeprowadzona przez Radę Miasta Bydgoszczy we wrześniu 2014r. Wnioski dotyczące m.in. przebiegu ulicy zbiorczej oznaczonej symbolem 132.KZ, które wpłynęły w terminie późniejszym, będą analizowane w ramach najbliższej oceny aktualności planów miejscowych oraz Studium, której sporządzenie jest przewidywane w drugiej połowie 2018 roku. W związku z tym, że zapisy Studium są wiążące przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, dokonanie zmiany planu miejscowego osiedla Wyzwolenia - Powiśle w zakresie ww. drogi zbiorczej, jest możliwe tylko po dokonaniu wcześniejszej zmiany Studium, odstępując w jego zapisach od prowadzenia drogi zbiorczej – wschodniej obwodnicy Fordonu. Aktualnie, na podstawie Uchwały Nr LXII/1303/14 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 września 2014r. prowadzone są prace nad zmianą „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy" z roku 2009. O ile w zapisach i rysunku nowego Studium przebieg ww. drogi zostanie zmieniony lub nastąpi rezygnacja z rezerwy terenu pod taką drogę, to po uchwaleniu nowego Studium przez Radę Miasta Bydgoszczy, pojawi się prawna możliwość dokonania zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Wyzwolenia – Powiśle, w zakresie terenu rezerwowanego pod drogę zbiorczą oznaczoną dzisiaj symbolem 132KD. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, tereny których przeznaczenie plan miejscowy zmienia, mogą być wykorzystywane w sposób dotychczasowy do czasu ich zagospodarowania zgodnie z tym planem, chyba że w planie ustalono inny sposób ich tymczasowego zagospodarowania. W związku z powyższym, istniejące budynki mieszkalne mogą być wykorzystywane w sposób dotychczasowy (bez prawa ich rozbudowy i nadbudowy), a na ich właścicielach spoczywa obowiązek utrzymania obiektu budowlanego w należytym stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej. W związku z powyższym, w zakresie obiektów

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		budowlanych (budynki mieszkalne) położonych w pasie planowanej drogi publicznej, dopuszczalne jest prowadzenie robót budowlanych stanowiących bieżącą konserwację jak i remont.
8.	Na jakim etapie są prace związane z utworzeniem Fordońskiego Centrum Kultury? Chcielibyśmy mieć wpływ na przyszły kształt Centrum już na etapie projektowania.	Fordońskie Centrum Kultury planowane jest do utworzenia w obiekcie przy ul. Gawędy 5. W obiekcie tym jeszcze do sierpnia 2019 r. będzie miało swoją siedzibę gimnazjum, a ponadto siedzibę ma liceum. Planowane jest spotkanie (po wyborach samorządowych) z nauczycielami, z radą pedagogiczną liceum, którego tematem będzie zmiana siedziby szkoły. Nauczycielom zaproponujemy nową lokalizację dla szkoły. Kolejnym etapem będzie wystąpienie do Kuratora Oświaty o zgodę oraz zaproponowanie Radnym zmiany siedziby liceum. Wtedy będzie klarowna sytuacja czy na siedzibę FCK można będzie przeznaczyć cały budynek czy tylko jego część. To jest bardzo ważne dla projektanta. O funkcjach możemy rozmawiać już teraz, żeby być gotowym na grudzień. Projektowanie FCK oczywiście odbywać się będzie przy współudziale mieszkańców i ich przedstawicieli.
9.	Dotyczy: oświetlenia Mostu Fordońskiego.	Most Fordoński znajduje się w zarządzie i utrzymaniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Działania związane z jego odnowieniem i oświetleniem może podjąć Oddział Bydgoszcz GDDKiA.
10.	Dotyczy: obniżenia stawek za zajęcie pasa drogowego, które blokują inwestycje w rozwój sieci internetowych.	W myśl art. 40 ust.8 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222 z późn. zm.) organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały ustala dla dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m pasa drogowego, z tym że stawki opłaty, o której mowa w ust. 5 (czyli w celu umieszczania w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego), nie może przekroczyć 200 zł. Zróżnicowanie wysokości składek może zatem nastąpić wyłącznie w oparciu o kryteria wymienione w art. 40 ust.9 u.d.p. Przedmiotowa uchwała nie zawiera przepisów różnicujących obowiązki różnych podmiotów, których instalacje zlokalizowane sa w pasie drogowym, w ten sposób, że nie wprowadza różnych stawek opłat za zajęcie pasa drogowego poprzez umieszczenie w nim urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego. Zróżnicowanie stawek za zajęcie pasa drogowego w uchwale nie powinno służyć preferowaniu podmiotów gospodarczych z uwagi na ich strukturę własnościową, bądź wcześniejszą współpracę biznesową z Miastem. W odniesieniu do zarzutu, że ustalona stawka jest rażąco wysoka, stwierdzić należy, iż nie przekracza ona granicy określonej w art. 40 ust. 8 ustawy o drogach publicznych, a nawet nie osiąga połowy stawki maksymalnej – wynoszącej 200 zł. Organ określając wysokość przedmiotowej opłaty poruszał się zatem w granicach swoich kompetencji, ustalając ją w sposób zgodny z przepisami prawa materialnego i na poziomie dopuszczalnym przez te przepisy.
11.	Czy jest szansa na to, aby w Fordonie pojawiła się jakoś szkoła typu zawodowego, branżowa lub technikum? Czy w Bydgoszczy będzie zmniejszać się liczba liceów ogólnokształcących?	W Bydgoszczy nie jest planowane zmniejszanie liczby liceów ogólnokształcących. Mamy dobry wskaźnik relacji pomiędzy szkołami zawodowymi, a liceami - 45% absolwentów szkół gimnazjalnych wybiera LO, a 55% szkoły zawodowe i technika. Jest to wynik inny niż w wielu miastach i taki zdrowy podział powinniśmy zachować, wynika on z możliwości i potrzeb rynku i gospodarki. Organizując nabory do szkół średnich, uzgadniamy z pracodawcami, jakich specjalistów, w jakich

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		branżach potrzebują. Organizujemy nabory dla bardzo wielu kierunków, propozycji kształcenia jest dużo więcej niż uczniów, którzy w mieście szukają dla siebie możliwości nauki w szkołach zawodowych czy technikach i to uczniowie decydują, które klasy są otwierane. Natomiast stworzenie nowego technikum bardzo dobrze wyposażonego w zupełnie innym miejscu niż obecne technika, mogłoby się okazać fiaskiem. Młodzież chce dojeżdżać po gimnazjum do centrum miasta, chce po prostu wyjechać w inne miejsce i wybrać szkołę, która jest szkołą z tradycjami, a szkoły typu zawodowego – technika i szkoły branżowe naprawdę mamy w Bydgoszczy bardzo dobre. Generalnie szkolnictwo ponadgimnazjalne lokalizowane jest w centrum miasta, m.in. ze względu na łatwiejszy dojazd także uczniów spoza Bydgoszczy. Obecnie miasto nie planuje utworzenia nowego technikum w Fordonie, które wymagałoby milionowych nakładów, a mogłoby się skończyć brakiem naboru.
12.	Czy można wydłużyć godziny pracy komunikacji miejskiej – umożliwienie powrotu mieszkańcom osiedli poza centrum powrotu z organizowanych w centrum miasta imprez?	Decyzja o wydłużeniu czasu funkcjonowania komunikacji dziennej oczywiście jest możliwa, ale wymaga dużych nakładów, które ograniczą środki na inwestycje. Niekiedy imprezy kończą się na tyle późno, że może być problem z dotarciem, ale jeżeli są to imprezy organizowane przez Miasto to często uruchamiany jest dodatkowy transport. Drogowcy analizują na bieżąco funkcjonowanie komunikacji publicznej.
13.	Czy mamy coś takiego jak panele dyskusyjne gdzie obywatel przychodzi, zaczynamy dyskutować na jakiś temat?	Staramy się budować kanały tematyczne do dyskusji, aczkolwiek też działa Rada ds. partycypacji społecznej, ciało zinstytucjonalizowane. Bo tak naprawdę stwierdziliśmy, że najbardziej efektywna jest dyskusja w konkretnej sprawie, np. jak zagospodarować Halę Targową? Wtedy można pogłębić temat i dojść do jakichś konkretnych wniosków i rozwiązań. W mieście działają również inne gremia, np. Bydgoska Rada Seniorów, Młodzieżowa Rada Miasta, Rada Działalności Pożytku Publicznego Miasta Bydgoszczy, Obywatelska Rada Kultury, Rada ds. Sportu, Zespół ds. polityki rowerowej.
14.	Czy domy, które są w zwartej zabudowie, bardzo blisko sieci KPEC-u można podłączyć do sieci KPEC? (Kwestia smogu)	Miasto może występować do Samorządu Województwa o wydanie zakazu używania pieców węglowych w perspektywie kilkuletniej, ale jest to działanie bardzo ostre i restrykcyjne. Nie jestem ich zwolennikiem. Należy przygotować pewne narzędzia osłonowe, gdyż sytuacja finansowa mieszkańców jest różna. Dzisiaj już realizujemy programy dofinansowania wymiany pieców węglowych na ekologiczne źródła ogrzewania. Zmiana systemu grzewczego jest decyzją właściciela nieruchomości. KPEC Sp. z o.o. posiada możliwości techniczne i technologiczne do podłączenia wszystkich chętnych, jednak warunkiem jest bliskość sieci przesyłowych. Nieekonomiczna jest budowa kilkusetmetrowych przyłączy.
15.	Dotyczy: złej kondycji sportu żużlowego w Bydgoszczy.	Władze miasta nie mają wpływu na wyniki sportowe. Jedyną formą interwencji może być zwiększenie wsparcia finansowego, ale należy pamiętać, że będzie to kosztem innych dziedzin, np. inwestycji miejskich. Prawdą jest, że spółkę sprzedaliśmy z długiem, jednocześnie gwarantując przez cztery lata łącznie 8,5 mln zł wsparcia (ponadto miasto remontuje stadion, kupuje bandy itp.) Po odjęciu długu, bydgoski

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		żużel jest wspierany kwotą ok. 1 mln zł rocznie. Jest to średni poziom dofinansowania, tylko dwa kluby ekstraklasy mają większe wsparcie ze strony samorządu. Są kluby w żużlu, które takiego wsparcia w ogóle nie otrzymują, a jeszcze muszą płacić za używanie stadionu. Wszystkie pozostałe pieniądze w żużlu, bardzo bogatej dyscyplinie, bo związanej z motoryzacją, z silnikami, z paliwem itd., są finansowane przez sponsorów.
16.	Dotyczy: wsparcia finansowego dla Tomasza Golloba.	Na Balu Charytatywnym na rzecz Tomasza Golloba w Gorzowie Wlkp. w dniu 3 lutego 2018r. Prezydent Bydgoszczy wystawił voucher na weekend w Bydgoszczy. Voucher został wylicytowany na kwotę 10.000 zł. Natomiast 7 października odbędą się w Bydgoszczy zawody żużlowe, których celem jest wsparcie finansowe Tomasza Golloba.

Spotkanie 21 czerwca 2018 roku - Bartodzieje, Bielawy, Brdyujście, Bydgoszcz Wschód – Siernieczek, Osiedle Leśne.

Link do zapisu spotkania: https://youtu.be/AyZ5z9Rg0yc

1. Rekomendacje działań do Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku, zgłaszane przez uczestników spotkania:

- Strategia rozwoju miasta powinna mieć jasno określony cel do jakiego będą dążyć władze miasta, a nie być zestawem zadań na 5-6 lat.
- Strategia Rozwoju Bydgoszczy powinna kreować nasze miasto w kierunku szybkiego rozwoju gospodarczego, ale też rozwoju miasta, w którym żyje się możliwie przyjemnie i łatwo. Bardzo istotnym aspektem jest transport, który powinno się kreować szczególnie dla pieszych (przykładem miasto Jaworzno).
- Należy rozwijać infrastrukturę komunikacji publicznej oraz ruchu rowerowego i pieszego. Rozwiązania transportowe skierowane w kierunku komunikacji publicznej i rowerzystów, nie tylko pomagają i rowerzystom i pieszym, ale również kierującym samochodami. Należałoby rozwijać transport za pomocą komunikacji tramwajowej, może nawet kolejowej.
- Jeżeli komunikacja publiczna ma być priorytetem i rozwiązać problem z samochodami osobowymi, nie wystarczą parkingi, konieczne jest zwiększenie częstotliwości kursowania co 5-7 minut.
- W ścisłym centrum miasta ruch samochodowy powinien być wykluczony.
- W kwestii sprzeczności „Komunikacja publiczna i rowerzyści czy ruch samochodowy?" to należy do komunikacji publicznej i rowerzystów dodać pieszych. Podróże piesze to ważny element w mieście. Bardzo wymowne byłoby przedstawienie graficzne: ile jezdni, ile przestrzeni parkingowej zajmuje jeden autobus, jeden tramwaj przewożący dajmy na to 100 osób, a ile miejsca zajmuje 100 rowerów przewożących tę samą ilość osób, a ile miejsca zajmuje 100 samochodów osobowych?
- Stary Rynek bez samochodów.
- Preferencja dla komunikacji publicznej.
- Dokumenty strategiczne różnych szczebli przewidują preferencje dla komunikacji publicznej, ruchu rowerowego i pieszego w stosunku do ruchu samochodowego, dlatego nie powinno się planować inwestycji, które są z tą zasadą sprzeczne. Niestety tak się zdarza, przykład: koncepcja rozbudowy Trasy W-Z.
- Ograniczenie ruchu samochodowego na terenach rekreacyjnych.
- Przy organizacji dużych imprez masowych nie można zapominać o organizacji dodatkowych, tymczasowych parkingów.
- Realizacja inwestycji, modernizacji, remontów i napraw powinna być realizowana z większą starannością i jakością prac (nadzór nad pracami) oraz dostosowaną do warunków rzeczywistych a nie symulacji, prezentacji komputerowych.
- Należy poprawić kwestię nadzoru nad realizacją inwestycji (najważniejsze inwestycje powinien nadzorować sam Prezydent), w umowach powinny być zapisy umożliwiające inspektorowi nadzoru przerywanie prac w momencie, gdy wykonywane są niezgodnie ze sztuką (tak, aby nie było konieczności remontu za trzy lata) oraz niezwykle istotne egzekwowanie wszystkich gwarancji. Dobrym rozwiązaniem jest realizacja przedsięwzięć w formuje „zaprojektuj i wybuduj". Kolejna kwestia to prawidłowe użytkowanie.
- Egzekwowanie od wykonawców naprawy zniszczonych w trakcie realizacji inwestycji zniszczeń i dewastacji otoczenia.
- Ważną kwestią jest utrzymywanie nowo powstałych inwestycji w stanie należytym.

- Priorytetową sprawą powinna być likwidacja smogu, w tym edukacja mieszkańców.
- Wskazane jest szukanie rozwiązań na zanieczyszczenie powietrza jednak jest to problem polityki państwa, w mniejszym stopniu miasta.
- Wypoczynek i rekreacja są bardzo istotne w tworzeniu miasta przyjemnego dla mieszkańców. Powinno się starać kreować przestrzeń w sposób umożliwiający tworzenie nowych zielonych miejsc, tudzież miejsc przeznaczonych do rekreacji, miejsc spotkań.
- Niezwykle ważnym jest otwarcie się na Brdę.
- Dbanie o rozwój Brdy i całych nabrzeży - dalsze działania dotyczące rewitalizacji nabrzeży Brdy i Wisły. W sposób naturalny wszyscy mieszkańcy z ochotą by korzystali z tego dobrodziejstwa. Inwestycja będzie służyć nie tylko nam, dziś żyjącym, ale też przyszłym pokoleniom.
- Istotną kwestią dla jakości życia jest dbałość o przestrzeń publiczną m.in. chodniki, zieleń, stan budynków.
- Współpraca z mieszkańcami i spółdzielniami mieszkaniowymi w sprawie remontu chodników (współfinansowanie).
- Konieczność poprawy jakości terenów zieleni przyulicznej i osiedlowej.
- Wzmożenie działań związanych z poprawą bezpieczeństwa w centrum miasta.
- Ważną rzeczą jest rozwój uczelni wyższych oraz przyciąganie młodych uczących się lub szukających pracy osób. Miasto powinno otworzyć się na studentów oraz tworzyć możliwości dla budowy nowych inwestycji tworzących nowe miejsca pracy.
- Dążenie do utworzenia silnego ośrodka uniwersyteckiego, który sprowadzi do miasta studentów z całej Polski oraz świata, a co za tym idzie duże środki finansowe.
- Promocja miasta w sieci wykorzystująca walory estetyczne (dzieła Święcickiego, stolica polskiej secesji).
- Nastawienie się na klasę średnią (bezpieczeństwo oraz prowadzenie biznesu), ponieważ tylko miasto atrakcyjne pod tymi względami zachęca do założenia rodziny oraz co za tym idzie zapuszczenia korzeni (Warszawa jest świetnym przykładem).
- Podkreślić mocniej atrakcyjność biznesową oraz inwestycyjną Bydgoszczy poprzez wspieranie i nagłaśnianie udanych start-upów.
- Aktywność miasta związana z podkreślaniem problemów Bydgoszczy, których rozwiązanie zależy od przyznania środków państwowych oraz z pozyskiwaniem środków na rzecz tworzenia funduszy celowych oraz miejskich fundacji o ściśle określonej działalności statutowej.
- W odniesieniu do dylematu sztuka awangardowa czy sztuka popularna, powinno być podejście rynkowe. Wspierane powinny być projekty, które mogą same się utrzymać. Sztuka awangardowa dotyczy bardzo wąskiego środowiska. Jest oczywiście nam potrzebna, służy rozwojowi ogółu, ale nie da się na niej zarobić i nie da się na sztuce awangardowej zdobyć popularności miasta, która przyciągnie młodzież, przyciągnie klasę średnią, która bardzo często oczekuje dobrej jednostki kulturalnej, które już mamy – Opera Nova oraz Filharmonia, które należy wspierać.
- Ciężkim problemem jest wspieranie sportu w Bydgoszczy. Jednak miasto takie jak Bydgoszcz zasługuje na drużyny najlepsze w Polsce w wielu dyscyplinach.
- W kwestii sprzeczności interesów sport indywidualny czy tzw. „oglądany” - nie da się powiedzieć jesteś za stadionem albo jesteś za ścieżkami rowerowymi. Tutaj musi być wypośrodkowanie, ponieważ potrzebne jest jedno i drugie. Można coś odłożyć w czasie, ale trzeba dać jasną perspektywę ludziom.
- W zakresie sportu zadaniem miasta jest tworzenie infrastruktury, a nie sponsorowanie potężnych klubów. Mamy ograniczony budżet, a są sprawy o wiele bardziej istotne niż rozwój sportu.

- Istotną kwestią dla rozwoju miasta jest sport. Szczególnie istotne jest inwestowanie w sport dzieci i młodzieży, ale jeśli chodzi o infrastrukturę to wiele już zostało zrobione i np. nie jest konieczne budowanie basenu na każdym osiedlu. Natomiast można rozważyć pomysł utworzenia internatu, z opieką pedagogiczną, lekarską, dietetyczną, dla zdolnej sportowo młodzieży z terenu województwa. Uczniowie ci, w dalszej kolejności mogliby studiować na bydgoskich uczelniach i pozostać w Bydgoszczy (chyba Rada Collegium Medicum podjęła uchwałę, że dla klasy mistrzostwa sportowego, będzie się przyjmowało studentów-sportowców nieodpłatnie na studia).
- Kluby sportu zawodowego powinny działać w mieście, a ich rdzeń powinni stanowić mieszkańcy Bydgoszczy.
- Potrzeba jest stworzenia infrastruktury dla aktywności fizycznej, ćwiczeń osób starszych na wolnym powietrzu - działania prozdrowotne.
- Stadion „Polonii" powinien pozostać w swoim miejscu. Klub „Polonia" to jest historia naszego miasta (za dwa lata będzie obchodził 100-lecie istnienia) i nie można doprowadzić do jego likwidacji. Modernizacja stadionu służyć będzie wyciszeniu i zmniejszeniu uciążliwości dla mieszkańców.
- Prezydent, zastępcy prezydenta i radni powinni częściej spotykać się z Radami Osiedli i mieszkańcami.
- Powinna być większa współpraca Prezydenta i radnych z Radami Osiedla.
- Takie kwestie środowiskowe jak walka ze smogiem i hałasem muszą mieć odzwierciedlenie w strategii, ale nie w aspekcie konkretnych przedsięwzięć i punktowych interwencji, lecz sposobu realizacji i osiągnięcia wyznaczonych wskaźników.
- Zwiększenie reprezentatywności Rad Osiedli.
- Rozszerzenie stosowania instytucji Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego.
- Konieczność wypracowania większej komunikatywności w przekazie informacji o decyzjach podejmowanych w mieście.
- Strategia poprzez strategie sektorowe musi rozstrzygać takie konflikty jak posiadanie stadionu, a jego uciążliwość dla otoczenia.
- **Bydgoszcz jest pięknym miejscem, spełniającym ambicje wielu ludzi mieszkających i pracujących w Bydgoszczy. Stwierdzenie „Do Bydgoszczy nie warto wracać, bo Bydgoszcz to *wiocha*" jest po prostu niesprawiedliwe i obraźliwe.**

2. Propozycje zadań dla obszaru osiedli: Bartodzieje, Bielawy, Brdyujście, Bydgoszcz Wschód – Siernieczek, Osiedle Leśne:

- Budowa dróg rowerowych wzdłuż ul. Fordońskiej i Skłodowskiej-Curie.
- Stadion „Polonii" należy przenieść (nowy stadion), albo go tak zmodernizować, żeby on nie był uciążliwością dla tej części Bydgoszczy.
- Zagospodarowanie sportowo-rekreacyjne nabrzeży Brdy.
- Inwestycje w infrastrukturę Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku (pozostaje kwestia wyboru funkcji).

3. Pytania i uwagi szczegółowe:

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
1.	Dotyczy: możliwości wprowadzenia połączenia autobusowego osiedla Bartodzieje ze Szpitalem Wojskowym (linia 68 lub 65, których przebieg pokrywa się na odcinku Rondo Fordońskie - Dworzec Leśne).	Układ komunikacyjny Bydgoszczy bazuje w głównej mierze na systemie przesiadkowym. System ten jest bardziej funkcjonalny, przejrzysty, zrozumiały dla pasażerów, a przy tym bardziej efektywny pod względem częstotliwości kursowania. Ponadto niemożliwym byłoby trasowanie bezpośrednich połączeń ze wszystkich osiedli do dowolnie wybranego punktu w mieście. Natomiast dążymy do tego aby taki dojazd był możliwy z jedną przesiadką. Mieszkańcy Fordonu do Szpitala Wojskowego, zlokalizowanego przy ul. Powstańców Warszawy, dojadą z jedną przesiadką. Mogą wybrać opcję T+A (tramwaje linii nr 3 i 5 + autobusy linii nr 57 i 80, miejsce przesiadki Dworzec Autobusowy) lub A+A (autobus linii nr 65 + autobusy linii nr 57 i 80, miejsce przesiadki UKW). Ponadto linia tramwajowa nr 10 trasowana do pętli Las Gdański przez ul. Gdańską zapewnia bezpośrednie połączenie do ul. Powstańców Warszawy.
2.	Dotyczy: remontu ul. Puckiej i parkingu przy ul. Bałtyckiej.	Zostały zlecone prace mające na celu wykonanie remontów cząstkowych nawierzchni jezdni i parkingów. Po ich wykonaniu sytuacja w tych miejscach powinna ulec poprawie.
3.	Dotyczy: wprowadzenia połączenia autobusowego Bielawy - Bartodzieje przez ul. Powstańców Wielkopolskich.	Obecnie nie funkcjonuje bezpośrednie połączenie komunikacyjne ulic Powstańców Wielkopolskich i Marii Skłodowskiej-Curie. Jednak jeszcze w III kwartale jest planowane uruchomienie takiego połączenia.
4.	Dotyczy: ograniczenia ruchu samochodów osobowych w mieście poprzez wybudowanie parkingów na obrzeżach miasta.	Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej jest w trakcie przygotowania koncepcji programowo – przestrzennej dla projektu „Budowa systemu Park&Ride wraz z realizacją infrastruktury technicznej w Bydgoszczy". W ramach dokumentacji projektowej przewiduje się wykonanie badań i analiz mających na celu dobór zoptymalizowanych rozwiązań mających na względzie jak najbardziej efektywne wykorzystanie parkingów tego typu, w tym analizy związane z doborem odpowiednich taryf i rozwiązań dotyczących koordynacji transportu publicznego.
5.	Dotyczy: remontu ul. Sułkowskiego.	Wyjaśniam, że na ulicy Sułkowskiego, w celu poprawy komfortu jazdy, wymieniana jest jedynie wyeksploatowana warstwa nawierzchni jezdni bez przebudowy jej geometrii i skrzyżowań.
6.	Dotyczy: niskiej jakości prac drogowych.	Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej przekazał informację, że pomimo zbyt ogólnikowych zarzutów dotyczących wykonywanych remontów, osoby nadzorujące prace zostały poinstruowane co do zwracania szczególnej uwagi na jakość wykonywanych prac.
7.	Dotyczy: przebudowy ul. Gdańskiej.	W 2017 roku została zawarta umowa z wykonawcą robót, m. in. na wykonanie buspasa, w formie „zaprojektuj i wybuduj". Obecnie wykonawca jest na etapie przygotowania projektu wykonawczego i przygotowania do uzyskania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej. Rozpoczęcie prac budowlanych planuje się na IV kwartał 2018 roku, natomiast zakończenie inwestycji planuje się na sierpień 2019 roku.
8.	Dotyczy: podjęcia działań związanych z przeciwdziałaniem hałasowi w rejonie ul. Kamiennej.	Na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.) Miasto Bydgoszcz zobowiązane jest do opracowywania map akustycznych w

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		cyklach pięcioletnich. Na mapach prezentowane są między innymi tereny, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu od głównych źródeł występujących na terenie Bydgoszczy, w tym od dróg. Wyniki mapy zostały udostępnione wszystkim zainteresowanym na oficjalnym portalu Urzędu Miasta Bydgoszczy w zakładce Rozwój/Środowisko/Hałas. Dzięki temu każdy może sprawdzić czy mieszka w rejonie narażonym na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. W ciągu roku od opracowania mapy akustycznej Miasto zobligowane jest do sporządzenia programu naprawczego, którego celem jest skierowanie działań mających na celu obniżenie poziomu hałasu w miejscach występowania przekroczeń, do zgodnego z obowiązującymi przepisami. Rodzaj działania uzależniony jest od wielkości występujących przekroczeń, liczby narażonej na nie mieszkańców, ale również od możliwości technicznych wprowadzenia konkretnego rozwiązania. Jak wynika z opracowanej w 2017 r. „Mapy akustycznej Miasta Bydgoszczy" w rejonie ul. Kamiennej przekroczenia dopuszczalnych norm występują przy zabudowie mieszkaniowej sąsiadującej bezpośrednio z tą ulicą. W związku z powyższym w programie naprawczym, którego aktualizacja została przyjęta uchwałą Nr LXI/1355/18 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 20 czerwca 2018 r. w sprawie przyjęcia zaktualizowanego „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Bydgoszczy" (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2018 r. poz. 3397) zaplanowano budowę ekranów akustycznych na ul. Kamiennej na odcinku od Alei Stefana Kardynała Wyszyńskiego do ul. Gajowej oraz od ul. Józefa Sułkowskiego do Alei Stefana Kardynała Wyszyńskiego. Działanie to powinno całkowicie wyeliminować występujące przekroczenia. Należy również zauważyć, że Miasto Bydgoszcz planuje realizację przebudowy trasy W-Z, której element stanowi ulica Kamienna. Realizacja tego zamierzenia będzie możliwa jednak dopiero po przeprowadzeniu postępowania w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w ramach którego wskazana zostanie dokładna lokalizacja ekranów akustycznych oraz ich parametry, a w tym materiał z jakiego zostaną wykonane.
9.	W zakresie rozbudowy sieci dróg miejskich w Bydgoszczy, nie uwzględnia się w ogóle rozbudowy trasy Rot. Pileckiego o ul. Rynkowską, aż do wiaduktu w Rynkowie w celu rozładowania już dzisiaj przepełnionych ul. Artyleryjskiej, Kamiennej, Gdańskiej i Al. Armii Krajowej.	Obecnie nie planuje się budowy przedłużenia ulicy Rynkowskiej, ponieważ wykonanie takiej inwestycji wiązałoby się z koniecznością ingerencji w tereny leśne (wykup gruntów leśnych) oraz wykonania skrzyżowań lub węzłów z infrastruktura kolejową. W ramach planów inwestycyjnych Miasta Bydgoszczy przewiduje się natomiast rozbudowę ulic Gdańskiej (rozbudowa ulicy – w tym buspasa), rozbudowę ulic Kamiennej, Artyleryjskiej, Pileckiego (budowa trasy W-Z). W ramach tych inwestycji przewiduje się rozbudowę skrzyżowań ulic Gdańskiej i Kamiennej. Inwestycje te poprawią warunki ruchu w tej części miasta, w tym także warunki dojazdu do Bydgoszczy dla mieszkańców Osielska.
10.	Na ul. Sułkowskiego przed blokiem nr 58 w 2017 roku utworzono nowe przejście dla pieszych, a przed nim i za nim miejsca postojowe dla samochodów. Dlaczego odległość od granicy tych miejsc postojowych do przejścia dla pieszych nie wynosi ustawowe 10 metrów?	Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej przeprowadzi korektę oznakowania w rejonie parkingu zlokalizowanego na wysokości ulicy Sułkowskiego 58-60.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
11.	Dotyczy: działań związanych z estetyką miasta, szczególnie stanu prywatnych kamienic, ulic i chodników.	W sprawie poprawy estetyki miasta w Bydgoszczy wdraża się szereg instrumentów wspierających rewitalizację: – Wspólnoty Mieszkaniowe, instytucje czy też osoby fizyczne mogą ubiegać się o dotację na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane na obiekty wpisane do rejestru zabytków. Dla przykładu w 2017r. przeznaczono kwotę dotacji 1.450.000,- zł, a w bieżącym roku to kwota 1.300.000,- zł. Przyznane dotacje pozwalają właścicielom poprawić stan techniczny obiektów zabytkowych i przyczyniają się do wyeksponowania wartościowych elementów kulturowych krajobrazu Miasta, – w przypadku najbardziej zniszczonych budynków Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego wydaje decyzje nakazujące usunięcie nieprawidłowości. Takich decyzji administracyjnych w stosunku do obiektów ze zdewastowanymi elewacjami wydano od 2013r. około 200 z czego 83 wykonano, a pozostałe są w trakcie realizacji. Podjęte działania mobilizują właścicieli kamienic do przeprowadzenia niezbędnych prac, – zmiany w wyglądzie Bydgoszczy uzupełniają również inwestycje Spółki Administracji Domów Miejskich. W latach 2011 – 2017 wykonano remont elewacji ok. 220 budynków Wspólnot Mieszkaniowych z udziałem Miasta oraz ok. 35 budynków miejskich. Ponadto każdego roku miliony złotych inwestowane są w przebudowę ulic, placów i parków.
12.	Ile miasto np. w 2017 roku umorzyło podatków od nieruchomości właścicielom prywatnych kamienic?	Ani jednego umorzenia w naszym mieście osobiście nie podpisywałem i nikogo nie upoważniałem.
13.	Jakie opóźnienia w realizacji Trasy Uniwersyteckiej spowodują obecne przeszkody w budowie?	Zgodnie z przepisami prawa prezydent miasta składa wniosek o wydanie nieruchomości, a w ciągu 30 dni Wojewoda powinien wydać tę nieruchomość. Wniosek został złożony 27 X 2017 r., do dzisiaj nieruchomość nie została wydana. Prezydent jako administrator miasta, nie ma żadnego narzędzia wpływania na to co się dzieje. Napisałem 2 razy do Pana Premiera, aby zmotywował Pana Wojewodę, ale na żadne z pism nie dostałem odpowiedzi.
14.	Dotyczy: realizacji przedsięwzięcia w ul. Kujawskiej.	Przetarg na realizację zadania został rozstrzygnięty w połowie lipca br.
15.	Dotyczy: braku ścieżki rowerowej i chodnika w ul. Powstańców Warszawy, od szpitala w stronę ul. Zaświat.	Budowa chodnika i ścieżki rowerowej przy ul. Powstańców Warszawy pomiędzy Szpitalem, a ul. Zaświat nie jest niestety planowana do realizacji w ciągu najbliższych lat.
16.	Dotyczy: sytuacji na ul. Skromnej.	Planowana jest budowa parkingów w systemie Park&Ride. Dopiero po ich wybudowaniu sytuacja może ulec poprawie. Dopóki w różnych częściach miasta nie zostaną wybudowane nowe parkingi, nie jesteśmy w stanie zapewnić samochodom osobowym, parkującym obecnie częściowo na chodnikach (co ogranicza przejście pieszym lub prowadzącym wózki z dziećmi) innych miejsc do parkowania.
17.	Trzeba postawić zakaz parkowania samochodów przy cmentarzu.	Zakaz parkowania samochodów przy cmentarzu obecnie nie jest możliwy do wprowadzenia z uwagi na deficyt miejsc parkingowych w tym rejonie miasta.
18.	Dotyczy: stanu nawierzchni chodnika przy ul. Powstańców Warszawy – okolice Hotelu Maraton	Chodnik przed hotelem „Maraton” będzie wyremontowany w bieżącym roku.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
19.	Dotyczy: modernizacji chodnika w ul. Żołnierskiej.	Chodnik przy ul. Żołnierskiej, znalazł się na liście do remontu. Jednakże z uwagi na pilniejszą potrzebę przeprowadzenia remontów nawierzchni dróg i chodników w innych częściach miasta, całkowita realizacja tej inwestycji nie nastąpi w tym roku. Po kolei są remontowane wszystkie najbardziej zniszczone chodniki w mieście. Wykonany zostanie przegląd ul. Żołnierskiej, a najbardziej niebezpieczne miejsca postaramy się naprawić.
20.	Dotyczy: projektu rozbudowy trasy W-Z o zbyt dużej liczbie pasów ruchu dla samochodów.	Trasa W-Z jest projektowana jako droga o wysokich parametrach ruchu (klasa GP). Duża liczba pasów ma na celu zapewnienie płynnego ruchu dla prognozowanego natężenia ruchu. Zadaniem trasy będzie nie tylko przenoszenie ruchu tranzytowego, ale przede wszystkim rozprowadzenie ruchu wewnętrznego miasta. Prowadzenie ruchu na głównym kierunku ruchu odbywa się za pomocą dwóch pasów w każdym kierunku. Rozprowadzenie ruchu odbywa się za pomocą łącznic, które w zależności od odcinka, posiadają 1 do 3 pasów ruchu. Liczba pasów jest dostosowana do zapewnienia płynnego ruchu (chociażby poprzez wydzielenie oddzielnego prawo skrętu do Platanowego Parku). Dla tego odcinka projektowane są aktualnie wydzielone drogi rowerowe oraz chodniki (obustronnie), a części miasta po przeciwnych stronach jezdni połączone są w sposób bezkolizyjny, za pomocą kładki.
21.	Dotyczy: stanu chodników i zieleni w ul. Mierosławskiego i ul. Cichej zdewastowanych w trakcie budowy ul. Chodkiewicza.	Inwestycja związana z rozbudową ul. Chodkiewicza po zakończeniu realizacji podlegała m.in. odbiorowi końcowemu w wyniku którego wypisano usterki, które wykonawca był zobowiązany usunąć. Podczas kontroli dokonano również przeglądu ulic bocznych i tam również dokonano stosownych napraw. Największe zniszczenia ulic w tym rejonie powodują pojazdy, które parkują w niedozwolonych miejscach, rozjeżdżając przy tym chodniki i pasy zieleni. Bez rozwiązania tego problemu sytuacja będzie się powtarzać. Planowane są nasadzenia uzupełniające ubytki w alejowym układzie nasadzeń, wzdłuż ul. Mierosławskiego na odcinku od ul. Chodkiewicza do Kamiennej - 27 szt. klonów zwyczajnych 'Globosum". Wstępnie planowany termin nasadzeń: do listopada 2018 r. (zgodnie z zapisami umownymi nie później niż do 20 listopada 2019 r.). W okresie jesiennym - sprzyjającym wykonywaniu takich prac - Wydział Gospodarki Komunalnej podejmie się przynajmniej częściowej rekultywacji trawników na ww. ulicy mając na uwadze również odpowiednie zabezpieczenie i oznakowanie terenów zielonych w pasie drogowym.
22.	Dotyczy: remontu w 2017 roku chodników przy ulicach: Łęczyckiej, Szajnochy, Bocznej (od Szajnochy do Fabrycznej).	Remonty chodników w 2017 roku przy ulicy Łęczyckiej, Szajnochy i Bocznej, ze względu na posiadane środki finansowe dotyczyły jedynie napraw punktowych w najbardziej niebezpiecznych miejscach. W ramach programu pn. Bydgoski Budżet Obywatelski można wystąpić z wnioskiem o wybudowanie chodników.
23.	Dlaczego tak długo trwa budowa ul. Składowej od ul. Fabrycznej do ul. Łęczyckiej?	Ulica Składowa to jedna z ważniejszych ulic dla układu komunikacyjnego dzielnicy Bydgoszcz Wschód, jednak wobec znacznej skali potrzeb z jakimi mamy do czynienia w zakresie inwestycji drogowych na terenie Bydgoszczy obowiązkiem władz było wyselekcjonowanie tych zadań, które wpisują się w kryteria jakie stawiane są przedsięwzięciom ubiegającym się o dofinansowanie ze środków unijnych. W

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		opisanej sytuacji budowa ulicy Składowej musi zostać odłożona na kolejne lata. Należy podkreślić, że budowa tego odcinka ulicy wiąże się również ze znacznymi wykupami terenów prywatnych, co w sposób znaczący podnosi koszty tej inwestycji.
24.	Dotyczy: przeznaczenia miejskiego gruntu na teren rekreacyjny dla mieszkańców Bydgoszcz Wschód - Siernieczek.	Wydział Mienia i Geodezji, poinformował, iż 24 maja br. odbyło się spotkanie, na którym dokonano wstępnej analizy terenów będących przedmiotem zainteresowania Rady Osiedla. Co do terenów stanowiących własność Miasta tj. przy ulicy Kijowskiej 94, ul Fordońskiej (okolice ul. Ścieżka) oraz ul. Łęczycka – Kamienna. Wydział podjął czynności zmierzające do uzyskania wyjaśnień od właściwych w sprawie jednostek organizacyjnych oraz zwrócił się do Miejskiej Pracowni Urbanistycznej o wydanie opinii o przeznaczeniu wskazywanych terenów w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego bądź w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bydgoszcz oraz przeprowadzenie analizy funkcjonalno – przestrzennej ww. terenów pod kątem możliwości wykorzystania ich na cele sportowo – rekreacyjne dla mieszkańców osiedla. Ponadto po uzyskaniu niezbędnych opinii ustalony zostanie termin kolejnego spotkania w celu przedstawienia propozycji terenów dla potrzeb mieszkańców.
25.	Na zadania w ramach BBO powinni głosować ludzie tylko z danej dzielnicy gdzie jest dany temat do zrobienia.	Ustalenie obecnych zasad BBO poprzedzone zostało konsultacjami społecznymi, w których udział mogli wziąć wszyscy mieszkańcy Bydgoszczy. W ramach tych konsultacji przeprowadzono szereg działań i narzędzi, które pozwoliły poznać zdanie Bydgoszczan na temat dotychczasowych zasad. Wszystkie uwagi zostały przekazane do Rady ds. Partycypacji Społecznej. Na podstawie propozycji mieszkańców opracowano zapisy w regulaminie BBO. W jego myśl na dany projekt głosować może każdy Mieszkaniec Bydgoszczy, który najpóźniej w ostatnim dniu głosowania ukończył 16 lat. Głosować można na zadania osiedlowe na jednym wybranym przez siebie osiedlu do kwoty przeznaczonej na osiedle oraz można oddać jeden głos na jedno zadanie ponadosiedlowe. Ustalenie zasad kolejnej edycji BBO również będzie poprzedzone przeprowadzeniem konsultacji społecznych.

26.	Co przez całą kadencję zostało zrobione dla mieszkańców Rady Osiedla Bydgoszcz Wschód – Siernieczek?	W sprawie zrealizowanych inwestycji na osiedlu Bydgoszcz Wschód – Siernieczek w okresie 2015-2018 przekazuję następujące wyjaśnienia:
		– W ramach programu *Inicjatyw Lokalnych 25/75* zbudowano w 2016 roku ulicę Osiedle Rzemieślnicze. Zadanie obejmowało budowę jezdni wraz z jednostronnym chodnikiem z odprowadzeniem wód deszczowych do rowów chłonnych oraz z kanalizacją techniczną pod przyszłe oświetlenie.
		– W budynku przy ul. Fordońskiej 156 wykonano remont konserwatorski Fabryki Lloyda - dawnej hali produkcyjnej bydgoskich stoczniowców. Obiekt odzyskał blask również dzięki miejskiej dotacji na zabytki w wysokości 371.000 zł tzn.:
		  – w pierwszym etapie – dotacja od miasta wyniosła 144.000 zł. Pierwszy etap prac zakończył się jesienią 2016 roku, wymieniono konstrukcję dachu, poszycia, odtworzono świetliki, wzmocniono mury,
		  – w drugim etapie – dotacja od miasta wyniosła 227.000 zł. Etap II zakończył się w 2017 roku

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta

		i polegał na remoncie elewacji.
		– W ramach programu *Bydgoski Budżet Obywatelski (BBO)*:
		  – zbudowano plac zabaw w rejonie ulic Sochaczewskiej, Żyrardowskiej i Płońskiej – zadanie zostało zakończone w 2015 roku,
		  – zbudowano plac zabaw przy ul. Harcerskiej 15b - zadanie zakończono w 2016 roku,
		  – rozbudowano plac zabaw przy ul. Harcerskiej 15b - w ramach zadania w 2017 roku wykonano nawierzchnię bezpieczną z poliuretanu (96 m^2) wokół zestawu zabawowego oraz zieleń wokół placu zabaw.
		– Zbudowano linię tramwajową do Fordonu wraz z przebudową układu drogowego w ciągu ulic Fordońska, Lewińskiego, Akademicka i Andersa i węzłem integracyjnym w obszarze stacji kolejowej „Bydgoszcz Wschód". Licząca 9,5 km linia to największy tramwajowy projekt realizowany w Polsce. W ramach przedsięwzięcia przebudowany został dworzec kolejowy PKP „Bydgoszcz Wschód". Linia połączyła centrum miasta z osiedlami Fordonu. Całkowity koszt inwestycji (łącznie z zakupem taboru: 12 pięcioczłonowych zestawów tramwajów Swing) to około 418 mln zł. Zadanie zakończono w IV kwartale 2015 roku. Warto podkreślić, że w 2015 roku ze środków pozyskanych przez miasto na budowę linii tramwajowej do Fordonu przebudowane zostały wszystkie przejazdy kolejowe w obrębie stacji Bydgoszcz Wschód. Sama stacja została też przesunięta o około 400 metrów pod tramwajową estakadę.
		– Zakupiono nowe autobusy i tramwaje obsługujące także mieszkańców osiedla Bydgoszcz Wschód–Siernieczek.
		  – od 2014 roku pasażerowie linii nr 69 przesiedli się do nowych autobusów - niskopodłogowych pojazdów wyposażonych w klimatyzację oraz bezprzewodowy Internet. Pojazdy mają możliwość tzw. „przyklęku", pochylenia pojazdu w celu obniżenia wysokości stopnia wejściowego, co zdecydowanie ułatwia wejście lub wyjście z pojazdu osobom z niepełnosprawnością ruchową. Chociaż pojazdy są własnością prywatnego przewoźnika ich standard określiło miasto, które finansuje świadczenie usług komunikacyjnych.
		  – w latach 2015-2018 MZK Sp. z o.o. zakupił łącznie 59 autobusów,
		  – w 2016 roku Tramwaj Fordon Sp. z o.o. wprowadził do eksploatacji 12 nowoczesnych, niskopodłogowych wozów tramwajowych Swing,
		  – w 2017 roku zamówiono 21 sztuk (15 szt. długich i 6 szt. krótkich) fabrycznie nowych, wieloczłonowych, całkowicie niskopodłogowych tramwajów.
		– W Szkole Podstawowej Nr 19 przy ul. Kaplicznej 7 (dawniej Zespół Szkół Nr 17):
		  – w 2015 roku – wymieniono posadzki w korytarzach na parterze i na I piętrze,
		  – w latach 2015 – 2016 – adaptowano mieszkanie służbowe na Oddział Przedszkolny,
		  – w 2016 roku – wymieniono kotły gazowe centralnego ogrzewania na nowe.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta

		– Miejskie Wodociągi i Kanalizacja Sp. z o.o. wykonały:
		  – w 2015 roku - przebudowę wodociągu w ul. Wyścigowej, budowę kanalizacji sanitarnej w ul. Inwalidów – Sygnałowa oraz w ul. Harcerskiej do pos. 15 - 15b, budowę kanalizacji tłocznej w ul. Harcerskiej,
		  – w 2016 roku - budowę kanalizacji sanitarnej w ul. Inwalidów-Konduktorska,
		  – w latach 2017 – 2018 - budowę wodociągu w ul. Inwalidów dz. 11/3, 53/1, 54, 11/1, budowę sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej w ul. Składowej.
		– Komunalne Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej Sp. z o.o. wykonało w 2018 roku przyłączenie budynku usługowego na ul. Szajnochy 26.
		
		<u>Inwestycje w realizacji:</u>
		– Termomodernizacja budynku Szkoły Podstawowej Nr 19 (dawniej Zespół Szkół Nr 17) przy ul. Kaplicznej 7. Zaprojektowano docieplenie ścian styropianem, wymianę stolarki okiennej, izolację stropów, remont kotłowni, wymianę instalacji elektrycznej, wodno-kanalizacyjnej oraz modernizację oświetlenia. Na koniec budynek zyska estetyczną białą elewację z różnymi akcentami kolorystycznymi. Zakończenie wszystkich prac planowane jest w sierpniu 2018 roku. Zadanie uzyskało dofinansowanie UE (RPO).
		– Budowa Punktów Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych <u>przy ul. Inwalidów</u>, Jasinieckiej i Ołowianej. Przedmiotem projektu jest budowa 3 miejskich PSZOK-ów, na terenie których zbierane i magazynowane będą odpady komunalne powstające w gospodarstwach domowych. Mieszkańcy będą mogli dostarczać odpady komunalne selektywnie zbierane, z wyłączeniem zmieszanych odpadów komunalnych, metali oraz odpadów zawierających azbest. W ramach projektu przewidziano także działania związane z zapobieganiem powstawaniu odpadów. Będą one miały postać działań inwestycyjnych obejmujących budowę ścieżek edukacyjnych w PSZOK-ach oraz salki edukacyjnej w PSZOK przy ul. Inwalidów, które będą wykorzystywane do prowadzenia zajęć edukacyjnych głównie dla dzieci i młodzieży szkolnej. Na terenie PSZOK-ów planuje się również utworzenie pomieszczeń na przedmioty do ponownego użycia. Zepsute przedmioty dostarczone przez mieszkańców Bydgoszczy, po naprawie będą mogły zostać ponownie wykorzystane. W 2017 roku wyłoniono wykonawcę zadania. Przewidywany termin realizacji prac budowlanych - październik 2018 roku. Zadanie uzyskało dofinansowanie UE (POiŚ).
		– Trwa przebudowa południowego odcinka ulicy Szajnochy. Trwają przygotowania do rozpoczęcia inwestycji polegającej na budowie sklepu z materiałami budowlanymi oraz parkingu. Ulica Szajnochy na odcinku przylegającym do działki inwestora (teren dawnej zajezdni autobusowej) zostanie poszerzona do 3 pasów ruchu. Na środkowym pasie zostaną wydzielone lewoskręty zapewniające odpowiednią płynność ruchu. W zakres inwestycji wchodzą między innymi wymiana konstrukcji jezdni, przebudowa chodników, oświetlenia i odwodnienia. Inwestycja ma umożliwić obsługę nowe-

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta

		go obiektu handlowego z materiałami budowlanymi wraz z parkingiem na ponad 500 stanowisk. Planowane zakończenie prac przy układzie drogowym - wrzesień 2018 roku.
		– Budowa trasy tramwajowej łączącej ul. Fordońską z ul. Toruńską wraz z rozbudową układu drogowego oraz przebudową infrastruktury transportu szynowego w Bydgoszczy (Toruńska, ul. Perłowa, ul. Kazimierza Wielkiego, ul. Łęczycka, ul. Fordońska). Zadanie obejmuje budowę połączenia tramwajowego ul. Fordońskiej z ul. Toruńską na wysokości ul. Kazimierza Wielkiego wraz z budową mostu tramwajowego i mostu drogowego. Zadanie zakłada również modernizację torowiska tramwajowego w ciągu ul. Perłowej, przebudowę skrzyżowania ulic: Toruńska – Perłowa oraz przebudowę skrzyżowań: Fordońska – Łęczycka – Kazimierza Wielkiego i Toruńska – Kazimierza Wielkiego. W 2017 roku trwały prace projektowe w zakresie przygotowania projektu budowlanego. Ze względu na zmianę ustawy Prawo Wodne od stycznia 2018 roku oraz likwidację Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej na rzecz nowego organu, tj. Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie realizacja dokumentacji budowlanej opóźnia się. Jednakże planuje się, że do końca roku 2018 ukończone zostaną prace projektowe oraz zostanie wydana decyzja zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Ogłoszenie postępowania o zamówienie publiczne na roboty budowlane zaplanowano na 2019 rok. Przekazanie placu budowy, jak również rozpoczęcie robót budowlanych (obiekty mostowe) planuje się z końcem roku 2019.
		
		<u>Inwestycje zaplanowane:</u>
		– W ramach Wieloletniego Programu Przebudowy Ulic Gruntowych ulica Kapliczna zyska twardą nawierzchnię. W 2017 roku trwały prace związane z opracowaniem koncepcji projektowej oraz Programu Funkcjonalno-Użytkowego. Przedstawiona koncepcja przewiduje budowę odcinka głównego ulicy o długości około 830 mb, szerokości jezdni 5,5 m, lewostronny chodnik o szerokości 2 m, budowę zjazdów publicznych i indywidualnych do posesji, oświetlenie uliczne, odwodnienie drogi oraz oznakowanie. W dniach od 5 października do 15 grudnia 2017 roku przeprowadzono konsultacje społeczne dotyczące budowy ul. Kaplicznej. Realizacja zadania została zaplanowana w formule zaprojektuj i zbuduj. Zakłada się realizację zadania w 14-16 miesięcy od dnia podpisania umowy. Ogłoszenie przetargu zaplanowano w 2018 roku, roboty budowlane przewidziana są na rok 2018.
		– Miejskie Wodociągi i Kanalizacja Sp. z o.o. planuje:
		  – w 2018 r. – budowę sieci wodociągowej w ul. Inwalidów (pos. 29-39) oraz do PSZOK w ul. Inwalidów,
		  – w 2020 r. - przebudowę wodociągu w ul. Sporna – Fordońska,
		  – w 2021 r. - renowację kanalizacji w układzie piętrowym w ul. Łęczyckiej (od ul. Bocznej do ul. Łęczyckiej nr 5).
		– KPEC Sp. z o.o. planuje:
		  – w 2018 r. - wymianę izolacji termicznej na sieci napowietrznej Fordon od ECII (obręb 132 działka

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		2/14) do ul. Przemysłowej P-2050 (obręb 234 działka 2/2), długość 3.217 m – planowane rozpoczęcie VII/VIII 2018 r., – w 2019 r. - przyłączenie ul. Towarowej dz. nr 73/8, Hunger Development Sp. z o.o., w ramach projektu „Budowa sieci ciepłowniczej na terenie miasta Bydgoszczy umożliwiającej wykorzystanie energii cieplnej wytworzonej w warunkach wysokosprawnej kogeneracji”, – w 2020 r. - wymianę izolacji termicznej na sieci napowietrznej Fordon od komory P-2050 na ul. Przemysłowej (obręb 234 działka 2/2) do komory K-2066 na ul. Łowickiej (obręb 240 działka 7/8), długość 702 m, – w 2020 r. - wymianę izolacji termicznej na sieci napowietrznej na ul. Toruńskiej od komory K-517B (obręb 204 działka 17/9) do komory K-519 w kierunku ul. Iławskiej (obręb 209 działka 79/7), długość 185 m, – w 2020 r. - wymianę izolacji termicznej na sieci napowietrznej na ul. Toruńskiej od komory K-519 (obręb 209 działka 79/7) do komory K-521 na ul Toruńskiej (obręb 209 działka 63/26), długość 380 m. – Budowa systemu Park&Ride i Park&Go wraz z realizacją infrastruktury technicznej poprzez adaptację parkingów Park&Ride przygotowywanych wraz z rozbudową ulic lub istniejących już obiektów (8 lokalizacji), w tym Dworzec Wschód (tereny PKP).
27.	Dlaczego za poprzedniego Prezydenta z problemami Rady Osiedla można było przyjść codziennie na 10 min.?	Spotykam się z Mieszkańcami w każdy pierwszy poniedziałek miesiąca, od godziny 13.00 do 15.00. Rejestracja zainteresowanych odbywa się w pokoju 11A Urzędu Miasta Bydgoszczy – wejście od ulicy Niedźwiedzia 4, od poniedziałku do piątku, w godzinach urzędowania, gdzie sporządzany jest protokół określający przedmiot sprawy. Warunkiem przyjęcia osoby zainteresowanej jest wykorzystanie drogi służbowej. Można również skontaktować się poprzez adres: spotkania.prezydenta@um.bydgoszcz.pl
28.	Dotyczy: modernizacji – rewitalizacji terenu wzdłuż ujścia Brdy do Wisły – czy będzie to obszar NATURA 2000 czy teren do rekreacji – połączenie z Fordonem.	Teren wzdłuż ujścia rzeki Brdy objęty jest programem Natura 2000 i zgodnie z zapisami w art. 34 Ustawy o ochronie przyrody, w odniesieniu do obszarów Natura 2000 nie można podejmować działań, które będą w istotny negatywny sposób oddziaływać na ten obszar. Jest on niezwykle cenny w znaczeniu przyrodniczym i stanowi ważną ostoję przyrody z uwagi na występujące w tym obszarze bogactwo siedlisk. Dotyczy to występowania różnych gatunków zwierząt objętych ochroną, a także gatunków rzadkich nieobjętych ochroną gatunkową jak np.: owady zapylające oraz cennych siedlisk przyrodniczych takich jak: grady, łęgi, szuwary, mokradła, itp. decydujących o zróżnicowaniu biologicznym Bydgoszczy. Wobec powyższego nie planuje się rewitalizacji opisywanego terenu.
29.	Co z budynkiem zabytkowym ul. Łowicka 56 (na śluzie) od 15 lat bez remontów i pomysłu jego przeznaczenia?	Nieruchomość przy ulicy Łowickiej 56 zabudowana budynkiem wpisanym do rejestru zabytków znajduje się na obszarze, na którym nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy nieruchomość przynależy do strefy aktywności gospodarczej G7 – obszaru obiektów technicznej obsługi miasta, gdzie planowana jest lokalizacja przystani jachtowej. W programie Rewitalizacji i Rozwoju

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		Bydgoskiego Węzła Wodnego, sporządzonym przez Miejską Pracownie Urbanistyczną w Bydgoszczy oraz w koncepcji programowo – przestrzennej zagospodarowania przestrzeni jachtowej „Brdyujście" przedmiotowa działka przeznaczona jest na potrzeby realizacji przystani jachtowej z szerokim programem usług towarzyszących. Opisywana nieruchomość była przedmiotem wniosku Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy o jej pozyskanie na cele utworzenia Centrum Rewitalizacji Dróg Wodnych. Jednakże z uwagi na wykluczenie zamierzonego projektu z Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Kujawsko – Pomorskiego, Uczelnia zrezygnowała z pozyskania przedmiotowej nieruchomości. Zatem w chwili obecnej nieruchomość planowana jest do zadysponowania przez potencjalny podmiot, który realizować będzie zadania związane z wodami śródlądowymi.
30.	Co z terenem przy ul. Witebskiej – przeznaczonym na rozbudowę Toru Regatowego?	Zgodnie ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy, uchwalonym Uchwałą Nr L/756/09 z dnia 15 lipca 2009 roku teren Toru Regatowego znajduje się w strefie aktywności gospodarczej G7 w obszarze rekreacji i sportu, dla którego ustalono zachowanie i rozbudowę istniejących obiektów oraz infrastruktury z zakresu sportu i rekreacji związanych z torem regatowym na Brdyujściu, w tym m. in. obiektów klubowych, treningowych, zaplecza technicznego, gospodarczego, hotelowo-gastronomicznego, a także urządzeń technicznych Toru Regatowego, przystani, pomostów, nabrzeży, trybun, stanic wodnych, warsztatów szkutniczych itp. z zachowaniem znacznego udziału terenów zieleni towarzyszącej zabudowie. Zgodnie z Programem Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego w strefie G7 planowane są przystanie jachtowe z bazą noclegową i gastronomiczną w rejonie ulic Oksywskiej, Spornej i śluzy Brdyujście. Wzdłuż nabrzeża Toru Regatowego, w jego południowej części, równolegle do ulicy Witebskiej, dopuszcza się możliwość zlokalizowania bazy noclegowo – gastronomicznej w postaci tzw. „domów na wodzie". Prace związane z „Przebudową Toru Regatowego w Brdyujściu" odbywają się od kilku lat. Aktualnie trwa realizacja rzeczowa budowy hangaru na łodzie (małe jednostki pływające) wraz z zadaszoną trybuną umieszczoną na dachu tego budynku. Zakończenie robót planowane jest na listopad 2018r. W miejscu rozebranej starej trybuny powstanie hangar o powierzchni użytkowej 561,45m^2, który pomieści minimum 32 szt. kajaków i łodzi oraz sprzęt znajdujący się na wyposażeniu Toru Regatowego. Zaprojektowana zadaszona trybuna pomieści 306 osób. Zostanie wykonana również nowa nawierzchnia wraz z podbudową na placu przed budynkiem hangaru oraz zostaną wyremontowane istniejące schody prowadzące z parkingu do budynku wc oraz budynku wieży. Ponadto, trwa również opracowywanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej dotyczącej przebudowy nabrzeża wraz z budową slipu na wysokości nowego, budowanego obecnie hangaru. Zakończenie prac projektowych i uzyskanie pozwolenia na budowę planowane jest w pierwszym kwartale 2019 r. Natomiast planowany termin zakończenia rzeczowej realizacji zadania w zakresie przebudowy nabrzeża wraz z budową slipu to listopad 2019 r.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
31.	Dlaczego nie ukończono przebudowy ul. Inflanckiej po oddaniu OUTLETU – dojazdu do ul. Pilickiej?	W pierwszym etapie ulica została przebudowana przez inwestora „OUTLET" z nieznacznymi usterkami na odcinku od ul. Fordońskiej do wjazdu na wybudowany i funkcjonujący parking. Dalszy odcinek jezdni od powyższego wjazdu do ronda przy ul. Pilickiej, usytuowanego na wprost wejścia głównego do powyższego kompleksu, chwilowo jest wyłączony z ruchu do dnia 17.08.2018 r. w celu dokonania poprawek ujawnionych podczas ostatniego z przeglądów przedodbiorowych. Zaznaczyć należy, że doraźnie zachowany jest dojazd do obiektu i ul. Pilickiej poprzez drogi wewnętrzne parkingu. Zastrzeżenia komisji na tym odcinku ulicy budziła wysokość posadowienia opornika na przejściu dla pieszych i krawężnika na wybudowanym rondzie przy ul. Pilickiej. Zgodnie z aktualną wiedzą kontynuowana będzie dalsza etapowa rozbudowa terenu przyobiektowego. Obserwując dotychczasowe natężenie ruchu na skrzyżowaniu ul. Fordońska-Inflancka w kierunku ulicy Inflanckiej stwierdzić należy, że obecnie nie wymaga ono natychmiastowej przebudowy.
32.	Czy jest możliwe połączenie ścieżki rowerowej nad trasą linii kolejowej (kolei Francuskiej)?	Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej nie zlecał opracowania budowy kładki nad torami kolejowymi wzdłuż ul. Fordońskiej (w rejonie ulicy Sochaczewskiej). W budżecie Miasta oraz wieloletniej prognozie finansowej nie ma zapisanej powyższej inwestycji. Natomiast infrastruktura dla rowerzystów realizowana jest zgodnie z istniejącymi zapisami w budżecie Miasta w pozycji „Drogi dla rowerów". Priorytetem są przedsięwzięcia wskazane w ramach dróg z tzw. pierwszego pakietu rowerowego, tj. wzdłuż ulic: Grunwaldzkiej, Łochowskiej, Wiatrakowej, Kruszwickiej i Focha. Dalsze elementy infrastruktury będą wykonywane w miarę przyznawania kolejnych środków – po uzgodnieniu z Zespołem ds. Polityki Rowerowej Miasta Bydgoszczy.
33.	Kiedy jest możliwe wykonanie drogi dla osiedla „socjalnego" przy ul. Odrzańskiej?	Wszystkie drogi gminne o nawierzchni gruntowej realizowane są w ramach „Wieloletniego programu utwardzenia ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy". Obecnie trwają prace nad II edycją tego programu. Opracowany materiał, w tym kryteria oceny drogi zostaną przedstawione Radzie Miasta do zatwierdzenia w postaci Uchwały Rady Miasta, która zawierać będzie listę ulic przewidzianych do budowy.
34.	Jaka jest szansa usunięcia bocznicy kolejowej wzdłuż ul. Witebska – Wyszogrodzka?	Użytkownikiem wieczystym bocznicy kolejowej zlokalizowanej przy ulicy Witebskiej jest firma Globalmalt, która posiada ważny regulamin pracy bocznicy. W związku z czym obecnie nie ma możliwości jej likwidacji.
35.	27 XI 2013 Uchwała RM – STRATEGIA MIASTA NA LATA 2013-2030 – co zostało zrealizowane?	Uchwalona ponad 4 lata temu „Strategia Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku" jest monitorowana. Corocznie przygotowywane są „Sprawozdania z realizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku". „Sprawozdania" udostępnione są na stronie internetowej Miasta: (http://www.bydgoszcz.pl/rozwoj/strategia-rozwoju-bydgoszczy-do-2030/). Najważniejsze inwestycje związane z realizacją Strategii: – nowa linia tramwajowa do Fordonu + nowy tabor, – Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych, – Bydgoskie Centrum Targowo-Wystawiennicze,

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		– Inteligentne Systemy Transportowe, – rewitalizacja/modernizacja/budowa ulic: Gdańska, Chodkiewicza, Dachtery, Cieszkowskiego, Matki Teresy z Kalkuty, – rozpoczęcie przebudowy ulicy Kujawskiej, drugiego etapu Trasy Uniwersyteckiej, – termomodernizacje obiektów i budynków miejskich, – baseny i boiska szkolne, – Rewitalizacja Starego Fordonu oraz terenów poprzemysłowych: Romet - Ikea; Ortis - Zielone Arkady; Makrum - Platynowy Park oraz Parku im. Kochanowskiego, – utworzenie Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz: 21 samorządów, ok. 600 tys. mieszkańców, – przedsięwzięcia oddawane do użytku w ramach Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego oraz Programu Inicjatyw Lokalnych „25/75”, – rozpoczęcie rewitalizacji Teatru Kameralnego, budynku Muzeum Okręgowego przy ul. Gdańskiej oraz obiektów „Astorii”, – nowi inwestorzy w Parku Przemysłowo-Technologicznym, – Bydgoski Rower Aglomeracyjny oraz ścieżki rowerowe, Obecnie trwają prace związane z podsumowaniem czteroletniego okresu realizacji zapisów Strategii. Również to sprawozdanie zostanie udostępnione na stronie internetowej Miasta Bydgoszczy. Dodatkowo, informacje o realizacji zadań strategicznych, finansowanych ze środków Miasta, dostępne są w rocznym i półrocznym sprawozdaniu z realizacji budżetu miasta, publikowanych na stronie http://www.bip.um.bydgoszcz.pl/finanse/budzet_miasta_bydgoszcz/.
36.	Dotyczy: budowy chodników: wzdłuż ul. Gdańskiej pod górkę w Myślęcinku (do Centrum Wystaw) oraz w ul. Powstańców W-wy (na wysokości wyjazdu z ul. Powstania Listopadowego).	Zadanie to wymaga pozyskania stosownych środków finansowych. W bieżącym roku w omawianej części miasta wykonano między innymi chodnik przy ulicy Powstańców Warszawy 7, 9 i 11. Z wnioskiem o wybudowanie chodników można również wystąpić w ramach programu pn. Bydgoski Budżet Obywatelski.
37.	Dotyczy: problemu zaniedbania w zakresie konserwacji zieleni na Osiedlu Leśnym: Park Harcerstwa Bydgoskiego, trawniki.	Park Bydgoskiego Harcerstwa objęty jest stałym utrzymaniem, na bieżąco wykonywane są prace z zakresu koszenia i sprzątania zgodnie z harmonogramem prac na podstawie zawartej umowy z wykonawcą. Ponadto w razie potrzeb i posiadanych środków finansowych wykonywane są prace agrotechniczne: odchwaszczanie krzewów, cięcia drzew i krzewów. Wszystkie drzewa w parku Bydgoskiego Harcerstwa są monitorowane na bieżąco. Usuwane są tzw. złomy i wywroty oraz posusz w drzewach liściastych. Stare drzewa iglaste źle znoszą cięcia, gdyż słabo wytwarzają bariery ochronne, w związku z tym nie stosuje się cięć sanitarnych w tak dużym zakresie jak przy drzewach liściastych. Natomiast wycinka drzew wymaga uzyskania decyzji administracyjnej wydawanej przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Wydział Gospodarki Komunalnej w czerwcu 2018 r. rozstrzygnął postępowanie na sporządzenie inwentaryzacji dendrologicznej na terenie parku Bydgoskiego Harcerstwa. W opracowaniu tym wykonawca określi zakres niezbędnych zabiegów pielęgnacyjnych

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		oraz wytypuje drzewa do wycinki. W chwili obecnej przygotowywana jest umowa na wykonanie przedmiotowej dokumentacji. Jednocześnie informuję, że część zieleni przyulicznej na osiedlu Leśnym objęta jest stałym utrzymaniem, tj. wykonywane są prace z zakresu koszenia i sprzątania zgodnie z harmonogramem prac na podstawie zawartych umów z wykonawcą. Również na bieżąco były usuwane drzewa poprzewracane podczas ubiegłorocznej wichury.
38.	TARGOWISKO NA LEŚNYM – co z nim?	Zgodnie z umową nr WGK/d/1/2016 z dnia 13 stycznia 2016 r., która obowiązuje do dnia 31 grudnia 2018 r. targowisko przy ul. Czerkaskiej zarządzane jest przez Panią Elżbietę Leśniewską prowadzącą w tym miejscu działalność gospodarczą. Po zakończeniu wyżej wymienionej umowy w celu dalszego funkcjonowania targowiska będzie przeprowadzone postępowanie przetargowe, w wyniku, którego zostanie wyłoniony dzierżawca do prowadzenia targowiska przez kolejny okres. Ze względu na lokalny charakter tego targowiska, zainteresowanie zarówno kupców jak i mieszkańców jest ograniczone w czasie i funkcjonuje ono tylko 3 razy w tygodniu. Z tego względu również do tej pory były problemy z wyłonieniem zarządcy, który podjąłby się modernizacji infrastruktury tego targowiska.
39.	ADM – jest to firma bardzo niekompetentna, tzw. PAŃSTWO W PAŃSTWIE – działają ponad prawem, traktują ludzi bardzo niekompetentnie!!!	Uwagi dotyczące pracowników Administracji Domów Miejskich zostały przekazane do Prezesa tej spółki.
40.	Dotyczy: budowy basenu na osiedlu Leśnym - nie wiadomo czy będzie za te 4 czy 6 lat, bo wypadło z toru.	Nie później niż co 2 lata, rozpoczynamy w Bydgoszczy budowę kolejnego basenu. Kolejność budowy basenów została ustalona w głosowaniu mieszkańców: zwyciężył Fordon, na 2. miejscu Miedzyń, Leśne zajęło trzecie miejsce. Najpóźniej w 2021 r. rozpoczynamy budowę basenu na os. Leśnym.
41.	Dotyczy: budowy parkingu wielopoziomowego przy ul. Zaświat.	Nie ma planu budowy niepotrzebnego parkingu wielopoziomowego w rejonie cmentarza. Natomiast w ramach systemu Park & Ride planowane jest utworzenie parkingu jednoprzestrzennego w rejonie pętli „Rycerska”, służącego przede wszystkim do integracji różnych środków komunikacji publicznej z komunikacją indywidualną. Jego znaczenie w ruchu miejskim będzie docelowo większe niż tylko okazjonalny postój samochodów w dniu Wszystkich Świętych. Parking planowany jest do realizacji w ramach rozbudowy trasy W-Z.

Spotkanie 25 czerwca 2018 roku - Kapuściska, Łęgnowo, Łęgnowo Wieś, Wyżyny, Zimne Wody – Czersko Polskie.

Link do zapisu spotkania: https://youtu.be/S9uQRJcInEA

1. Rekomendacje działań do Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku, zgłaszane przez uczestników spotkania:

- W ramach nadrabiania wieloletnich zaległości najistotniejszą sprawą jest budowa dróg gruntowych i chodników.
- Należy realizować zadania, poprawiające dostępność miasta dla osób niepełnosprawnych.
- Ruch samochodowy powinien być ograniczony w całym śródmieściu.
- Kwestia piesi, czy samochody w ścisłym centrum miasta - jak najbardziej piesi. Jednak zakaz ruchu i parkowania samochodu, powoduje utrudnienia w handlu i drobni przedsiębiorcy nie są w stanie kontynuować biznesu. Dlatego należy umożliwić dojazd klientom, po to żeby drobna przedsiębiorczość w Bydgoszczy się rozwijała.
- Nie można mówić, że piesi mają preferencję w centrum miasta, ale samochody też muszą dojeżdżać. Trzeba dokonać wyboru.
- Zagadnienie dotyczące skażonych terenów ZACHEMU.
- W sprawie naprawy sytuacji na skażonych terenach należy współpracować z marszałkiem województwa oraz rządem reprezentowanym przez pana wojewodę. Jednym z przykładów wspólnych działań są badania mieszkańców, których celem jest zdiagnozowanie czy osoby mieszkające w tej dzielnicy nie mają ubytków zdrowotnych związanych z sytuacją ekologiczną.
- Sprawy zanieczyszczeń po Zachemie wymagają większego zainteresowania i zaangażowania, m.in. dalszych badań obejmujących kolejne obszary.
- Radni Rady Miasta powinni bardziej się zaangażować w sprawę zanieczyszczeń po Zachemie.
- W kwestii sprzeczności sztuka awangardowa czy sztuka popularna? Czemu nie mówimy o sztuce klasycznej, muzyka i sztuki, które były pisane dawniej?
- Miasto powinno wspierać sport zawodowy.
- O rozwoju Bydgoszczy w dużym stopniu decydować będzie rozwój bydgoskich uczelni. Bydgoszczy potrzebny jest duży uniwersytet, który przyciągnie wielu studentów z zewnątrz, którzy tu zostaną. Przełoży się to na gospodarkę m.in. poprzez rozwój badań innowacyjnych. Decydujące będzie utworzenie związku Uczelni, w zależności od zapisów ustawy może uda się przyłączyć część medyczną. Jeżeli powstanie taki kilkunastowydziałowy Uniwersytet, to będzie dla Bydgoszczy wielka sprawa. Miasto powinno wspierać działania integracyjne uczelni.
- Walory środowiskowe i krajobrazowe (rzeki, kanał, skarpy, lasy) są wielkim atutem miasta i należy o nie dbać.
- Przestrzeń publiczna – miejsce pamięci, czy miejsce rekreacji? Stary Rynek powinien być i miejscem pamięci, gdzie nasza tożsamość historyczna jest ważnym elementem dla mieszkańców, ale też miejscem rekreacji, tutaj nie ma sprzeczności, do tej pory Pomnik Walki i Męczeństwa stojący w tym miejscu nie przeszkadzał w organizowaniu również imprez o charakterze rekreacyjnym i nie powinien być przesuwany.
- Szukajmy takich przestrzeni gdzie będziemy pamiętać o historii i o tych, którzy ją tworzyli, ale i takich gdzie wszyscy w sposób naturalny chcą się bawić, w zależności od miejsca, nie zawsze można te funkcje połączyć.

- Pomimo nie zakwalifikowania się Łęgnowa do Gminnego Programu Rewitalizacji powinny być podjęte działania rewitalizacyjne.
- Rewitalizacja i zagospodarowanie centrum miasta, Starego Rynku jest jak najbardziej potrzebna, ale nie można zapominać o obrzeżach miasta, które wymagają wielu inwestycji infrastrukturalnych.
- Bardzo ważne są potrzeby poszczególnych osiedli/dzielnic, to wpływa na postrzeganie miasta.
- Potrzeba łagodzenia konfliktu: działalność gospodarcza kontra jakość zamieszkania, wyraźnie zarysowanego w Zimnych Wodach.
- Interesy dzielnic sa niezwykle ważne, ale trzeba je przedstawiać w kontekście rozwoju całego miasta. Spojrzenie na miasto jako całość i w tym kontekście wybór rozwiązań dla poszczególnych dzielnic, czasami faworyzujących część mieszkańców. Musi się to łączyć z rzetelnym uzasadnieniem podejmowanych interwencji.
- Miasto musi się przygotowywać na skutki niekorzystnych zmian makroekonomicznych.
- Należy poprawić sposób komunikacji z mieszkańcami.
- Konflikty i problemy należy rozwiązywać w duchu wzajemnego zrozumienia i zaufania.
- **Szanujmy i lubmy nasze miasto. Dostrzegajmy to co się zmienia.**

2. Propozycje zadań dla obszaru osiedli: Kapuściska, Łęgnowo, Łęgnowo Wieś, Wyżyny, Zimne Wody – Czersko Polskie:

- Działania zabezpieczające i naprawcze dotyczące skażonych terenów dawnych zakładów „Zachem".
- Przebudowa i modernizacja ul. Smoleńskiej.
- Modernizacja ul. Toruńskiej.

3. Pytania i uwagi szczegółowe:

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
1.	Dotyczy: nieprawidłowości podczas głosowania, w ramach Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego, na budowę ul. Gorzowskiej na Wyżynach.	Głosowanie w 2017 roku na projekty z osiedla Wyżyny w ramach Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego nie zostało rozstrzygnięte z uwagi na wątpliwości co do wyników głosowania dotyczących budowy pieszojezdni w ul. Gorzowskiej i sięgacza ul. Augustowskiej. Powodem były ujawnione nieprawidłowości – wśród oddanych głosów znalazły się nieaktualne dane lub dane osób zmarłych. Dodatkowa weryfikacja polegająca na zwróceniu się do osób, które rzekomo głosowały na dwa wątpliwe projekty, potwierdziła nieprawidłowości. Głosowanie zostało powtórzone w terminie od 11 czerwca do 11 lipca 2018 roku. Decyzja dotycząca powtórzenia głosowania na Wyżynach poprzedziła konsultacja z Radą ds. Partycypacji Społecznej, które zarekomendowała powtórzenie głosowania. Mieszkańcy osiedla Wyżyny 23 czerwca (sobota) w godzinach od 8:00 do 12:00 mogli zagłosować w specjalnym, mobilnym punkcie na parkingu sklepu Kaufland przy ul. Wojska Polskiego w Bydgoszczy. Przy specjalnym stoisku obok pojazdu, pracownicy ratusza odpowiadali na pytania dotyczące BBO, a jeśli była taka konieczność pomogli mieszkańcom wypełnić kartę do głosowania. Papierowe karty zostały dostarczone do skrzynek pocztowych na osiedlu Wyżyny. Plakaty informujące o ponownym głosowaniu na Wyżynach wywieszone zostały w spółdzielni mieszkaniowej. Papierowe karty do głosowania i plakaty można było odebrać również w Ratuszu.
2.	Dotyczy: funkcjonowania osiedla przy ul. Smoleńskiej.	Warunki zamieszkania na osiedlu komunalnym przy ulicy Smoleńskiej były przedmiotem zapytań wielu osób – zarówno podczas spotkania z mieszkańcami w sprawie Strategii, jak i podczas konsultacji Gminnego Programu Rewitalizacji. Mieszkańcy zwracali uwagę na różne okoliczności. Co do dalszego funkcjonowania osiedla w tym miejscu, zleciłem podległym służbom: – analizę stanu technicznego budynków, – analizę planów zagospodarowania przestrzennego w tej części miasta, pod kątem utrzymania funkcji mieszkaniowej, – analizę prawną nieruchomości, na której usytuowane jest osiedle pod kątem dopuszczalności podziału umożliwiającego wykup mieszkań komunalnych. Ponadto w najbliższym czasie zwrócimy się indywidualnie do wszystkich najemców z prośbą o wypełnienie ankiety w sprawie deklaracji co do preferowanego sposobu dalszego funkcjonowania osiedla. Niezależnie od decyzji kierunkowej co do dalszych losów osiedla jako całości podtrzymuję wyrażoną podczas spotkania deklarację bieżącej poprawy infrastruktury towarzyszącej we wspomnianym przez Panią zakresie, tj. urządzenia placu zabaw dla dzieci i chodników.
3.	Dotyczy: budowy chodnika przy ul. Smoleńskiej.	W ramach Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego zostanie zaprojektowany i wybudowany kolejny odcinek chodnika przy Smoleńskiej, pomiędzy ul. Równą a ul. Rolną.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
4.	Dotyczy: nawierzchni ul. Smoleńskiej, w tym poszerzenia oraz nawierzchni ul. Smoleńskiej od ul. Kieleckiej do ul. Równej.	Obecnie nie planuje się poszerzenia oraz wykonania nakładki bitumicznej na ulicy Smoleńskiej na odcinku od ulicy Kieleckiej do ulicy Równej.
5.	Czy na Zimnych Wodach powstaną place zabaw dla dzieci?	Przewiduje się budowę placów zabaw.
6.	Dotyczy: nieporządku i zakłócania spokoju w okolicy Al. Prezydenta L. Kaczyńskiego i ul. Walecznych.	Wymienione miejsce objęte jest kontrolami stałymi realizowanymi przez funkcjonariuszy Referatu Szwederowo Straży Miejskiej w Bydgoszczy. W stosunku do osób zakłócających ład i porządek publiczny oraz spożywających napoje alkoholowe zastosowane będą środki przewidziane prawem.
7.	Dotyczy: powrotu Zawisza na macierzysty stadion przy ulicy Gdańskiej 163.	Zgodnie z zawartymi w dniu 6 maja 2005r. pomiędzy Miastem Bydgoszcz a Cywilno-Wojskowym Związkiem Sportowym Zawisza, umowami użyczenia do bezpłatnego używania nieruchomości gruntowych zabudowanych, położonych przy ul. Gdańskiej 163 oraz Sielskiej 12a, administratorem obiektów sportowych położonych na wspomnianych nieruchomościach został Cywilno-Wojskowy Związek Sportowy Zawisza. O możliwości korzystania z infrastruktury sportowej decyduje zarządca obiektu tj. CWZS Zawisza.
8.	Dotyczy: odbudowy bydgoskiej piłki nożnej poprzez wsparcie najbardziej rozpoznawalnego w Polsce symbolu miasta – Zawiszy Bydgoszcz.	Jednym z najbardziej rozpoznawalnych symboli Bydgoszczy, nie tylko w Polsce, jest klub sportowy Zawisza. To jednak przez lata na dobrą markę Zawiszy, pracowali głównie lekkoatleci, kajakarze, strzelcy sportowi czy ciężarowcy, reprezentanci Polski, uczestnicy Igrzysk Olimpijskich, Mistrzostw Świata czy Europy. Nazwiska lekkoatletów, byłego Mistrza Świata w skoku o tyczce Pawła Wojciechowskiego, Halowego Mistrza Europy w biegu na 1500m Marcina Lewandowskiego czy sprinterów reprezentantów Polski, Mariki Popowicz-Drapały, Dariusza Kucia czy Dominika Bochenka znane są sportowym kibicom na całym świecie. Markę Zawiszy budują także znani kajakarze górscy, olimpijczycy Mateusz i Grzegorz Polaczykowie czy inni uczestnicy Igrzysk Olimpijskich Klaudia Breś i Wojciech Knapik specjalizujący się w strzelectwie sportowym. Piłka nożna jest dyscypliną sportu bardzo ważną dla władz Bydgoszczy, w bieżącym roku, do 30 czerwca na szkolenie sportowe w piłce nożnej Miasto przekazało kwotę 344 444,00 zł.
9.	Dotyczy: częstszego kursowania tramwajów niskopodłogowych.	Obecnie w Bydgoszczy do obsługi pasażerskiej dostępnych jest 20 sztuk tramwajów niskopodłogowych, w tym 12 zakupionych przez Tramwaj Fordon i zadysponowanych na linie fordońskie nr 3, 5, 7, 10. Pozostałe kursują na liniach 1, 2 i 4. Posiadana liczba taboru niskopodłogowego przekłada się na częstotliwość jego kursowania. Jeszcze w tym roku planowany jest odbiór kolejnych 15 nowych, całkowicie niskopodłogowych tramwajów. Mniej więcej, połowa taboru to będą tramwaje niskopodłogowe, co przełoży się na częstotliwość ich kursowania. Celem Miasta jest żeby w ciągu najbliższych 3-4 lat doprowadzić do tego, że wszystkie tramwaje w Bydgoszczy będą już nowe, takie które dają komfort i jazdy i komfort wchodzenia.
10.	Czy nie można zamontować windy na kładce przy ul. Wojska Polskiego?	W najbliższym czasie nie jest planowana budowa windy na kładce przy ul. Wojska Polskiego.
11.	Dotyczy: budowy nawierzchni ulic gruntowych usytuowanych wzdłuż ulicy Smoleńskiej od ulicy Kieleckiej w stronę	Wszystkie ulice o nawierzchni gruntowej objęte są „Wieloletnim programem utwardzania ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy” przyjętym uchwałą Rady Miasta. Aktualnie

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
	Łęgnowa (w tym ul. Chęcińskiej).	trwa budowa ulic wyłonionych w I edycji programu. Ulice usytuowane wzdłuż ul. Smoleńskiej niestety nie zakwalifikowały się do tej edycji. Aktualnie trwają prace przygotowawcze do II edycji programu, z roboczo przyjętym horyzontem czasowym 2019-2022. Zaproponowane kryteria oceny drogi będą opiniowane przez Radnych Rady Miasta, zaś ostateczna lista ulic przeznaczonych do budowy będzie wyłoniona po zsumowaniu poszczególnych punktów. II edycja programu będzie zatwierdzona w postaci Uchwały Rady Miasta Bydgoszczy.
12.	Dotyczy: skrzyżowania ulic Kielecka/Smoleńska (nierozbudowane w ramach budowy ul. Nowokieleckiej), ruch kołowy w tym miejscu jest bardzo utrudniony i naraża na bezpośrednie niebezpieczeństwo dla mieszkańców korzystających z komunikacji miejskiej przy tym skrzyżowaniu.	Skrzyżowanie ulic Kieleckiej i Smoleńskiej zostało wyremontowane przy realizacji inwestycji budowy ulicy Nowokieleckiej. Nie ma zatem potrzeby rozbudowy tego skrzyżowania, stąd nie przewidziano jej w planach inwestycyjnych.
13.	Dotyczy: kanalizacji deszczowej na osiedlu Zimne Wody.	Kanalizacja deszczowa została wybudowana przez MWiK Sp. z o.o. w części ulicy Smoleńskiej wraz z ul. Kielecką, Buską, Olkuską, Stopowską, Chęcińską, Miechowską i Pińczowską. Ulica Smoleńska w części o nawierzchni bitumicznej odwadniana jest poprzez nieutwardzone, gruntowe pobocze. Brak jest obecnie wpustów ulicznych. Rozważona zostanie możliwość wybudowania wpustów deszczowych w najbardziej newralgicznych punktach ulicy. Natomiast dla ulic o nawierzchni gruntowej, ich podłączenie do kanalizacji deszczowej wymaga utwardzenia.
14.	Dotyczy: kanalizacji sanitarnej w Łęgnowie.	Kanalizacja sanitarna w Łęgnowie została wybudowana przez Miejskie Wodociągi i Kanalizację Sp. z o.o. z uwagi na obowiązek nałożony przez ustawodawcę w ustawie o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków. Uwzględniając ukształtowanie terenu oraz sprawy terenowo – prawne spółka dokonała wyboru kanalizacji w tym rejonie miasta w systemie grawitacyjno – ciśnieniowym, jako rozwiązanie najbardziej korzystne. System ten wymaga wybudowania przydomowych przepompowni ścieków przez osoby ubiegające się o podłączenie nieruchomości do sieci miejskiej. Wychodząc jednak naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców w omawianej dzielnicy miasta, w ramach inwestycji MWiK Sp. z o.o. wzięła na siebie koszt zakupu i montażu przydomowych przepompowni ścieków. Sprawa kosztów energii elektrycznej, związanej z działaniem przepompowni podłączonych zaliczkowo z instalacji wewnętrznej odbiorcy omawiana była z mieszkańcami oraz Radą Osiedla, a kwestia ta została ostatecznie uregulowana w zawartych umowach podpisanych przez mieszkańców.
15.	Modernizacja drogi/ulicy Toruńskiej łącznie z torowiskiem (odcinek od Nowotoruńskiej do Łęgnowa). Modernizacja drogi była zaplanowana na 2018, do dzisiaj nic się nie dzieje (jezdnia jest za wąska; brak ścieżki rowerowej i chodników).	W chwili obecnej naprawy ulicy Toruńskiej realizowane są w trybie awaryjnym. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej posiada koncepcję na budowę chodnika i ścieżki rowerowej do granicy miasta. W I kwartale 2018 roku zostało przeprowadzone postępowanie przetargowe w systemie zaprojektuj i wybuduj dla inwestycji pn. „Przebudowa torowiska tramwajowego i budowa dróg rowerowych w ciągu ulicy Toruńskiej w Bydgoszczy”. Otrzymane oferty od wykonawców znacznie przekroczyły budżet na ten cel, zatem przetarg został anulowany. Jednakże ze względu na duże zaawansowanie środków finansowych dla zadań posiadających przyznaną dotację z Unii Europejskiej, planuje się wykona-

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		nie tego zadania po 2020 roku – po zakończeniu spiętrzenia inwestycji infrastrukturalnych w kraju, które ma istotny wpływ na koszty realizacji robót budowlanych.
16.	Dotyczy: modernizacji alejek spacerowych przy ul. Noakowskiego (łączących ulice Łukasiewicza z ul. Kaczyńskiego dawną Planu 6-letniego) – stworzenie np. nawierzchni mineralnej oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu – usunięcie/przesunięcie krzewów.	Zgodnie z zawartą umową z Zielenią Miejską Sp. z o. o. i z obowiązującym harmonogramem prac, skwer ten na bieżąco utrzymywany jest w czystości i porządku, naprawiane są ławki oraz monitorowany jest stan fitosanitarny drzew. W ramach prac agrotechnicznych w czerwcu br. zostały przycięte krzewy i żywopłot. Prace te wykonywane są w miarę potrzeb dwa razy do roku. Ponadto z rozpoznania sprawy wynika, że rewitalizacja skweru została zgłoszona przez mieszkańców w ramach programu BBO na rok 2019.
17.	Dotyczy: możliwości postawienia przez mieszkańców szlabanów przy ul. Noakowskiego 3.	Sprawa dotycząca planów Wspólnoty Mieszkaniowej co do ustawienia szlabanów przy ulicy Stanisława Noakowskiego 3 została wnikliwie rozpatrzona. Z opinii uzyskanej z Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej wynika, że obsługa komunikacyjna tego terenu powinna odbywać się przez istniejące zjazdy publiczne z ulicy Architektów i Murarzy, natomiast szlabany musiałyby być tak umiejscowione, aby nie blokowały ruchu na drodze przez oczekujące pojazdy. Niestety wniosek Wspólnoty Mieszkaniowej został zaopiniowany negatywnie przez Wydział Mienia i Geodezji Urzędu Miasta z uwagi na opinię Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, z której wynika, że dróg dojazdowych do budynków mieszkalnych nie należy trwale wygradzać.
18.	Dotyczy: poszerzenia jezdni ul. Przodowników Pracy (Śliwińskiego) poprzez likwidację chodnika od strony północnej. Poszerzenie ulicy i wykorzystanie placu przy bl. 1 pozwoli na zwiększenie miejsc parkingowych.	Realizacja inwestycji w postaci przebudowy geometrii ulicy i budowy parkingów wymaga dokonania odpowiednich uzgodnień dokumentacji projektowej i zabezpieczenia środków na ten cel. Obecnie nie ma możliwości zabezpieczenia w budżecie Miasta środków finansowych na tę inwestycję. Możliwe jest natomiast zgłoszenie takiego projektu do istniejących programów: Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego lub przystąpienia do programu Inicjatyw Lokalnych 25/75.
19.	Gdzie się zwrócić o założenie światłowodów na osiedlu Łuczniczki, wszystkie firmy podają odległe terminy?	Miasto Bydgoszcz jest operatorem telekomunikacyjnym i może świadczyć usługi z zakresu dostępu do Internetu. Posiadana Miejska Sieć Teleinformatyczna w większości przypadków jest wykorzystywana na potrzeby własne oraz do podłączenia własnych jednostek organizacyjnych. Zdarza się, że świadczymy takie usługi komercyjne dla firm, gdzie nie ma innych operatorów. W przypadku podłączenia abonenta do Miejskiej Sieci Teleinformatycznej musi on ponieść koszty wybudowania przyłącza światłowodowego (około 100 tys. zł. za kilometr), opłaty instalacyjnej oraz comiesięcznej opłaty abonamentowej. Natomiast Miasto Bydgoszcz nie ma wpływu na prywatnych operatorów.
20.	Dotyczy: utwardzenia ul. Koralowej.	Ulica Koralowa, jak wszystkie ulice gruntowe, znajduje się w „Wieloletnim programie utwardzenia ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie Miasta Bydgoszczy". Plan ten opiera się na analizie, której celem jest wytypowanie najważniejszych ulic na poszczególnych osiedlach. Jednym z kryteriów jest np. możliwość połączenia osiedla z drogami układu podstawowego. W związku z tym nie planuje się utwardzenia ulicy Koralowej w pierwszym etapie programu tj. w latach 2016-2018. Trwają jednak przygotowania do drugiej edycji planu, gdzie możliwe będzie wprowadzenie nowych lub skorygowanie obecnych kryteriów wyboru.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		Możliwa jest szybsza budowa ulicy w ramach istniejących programów: Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego oraz Inicjatywy Lokalnej 25/75.
21.	Tramwaje jadące z Toruńskiej na Wyżyny powodują uszkodzenia struktury domów jednorodzinnych, szczególnie ciężkie i długie „tasiemce”.	W Zarządzie Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej trwają prace projektowe związane z zadaniem „Budowa trasy tramwajowej łączącej ulicę Fordońską z ulicą Toruńską wraz z rozbudową układu drogowego, przebudowa infrastruktury transportu szynowego”. Między innymi w ramach tego zadania zostanie przebudowany fragment torowiska zlokalizowany pomiędzy ul. Wojska Polskiego, a ul. Toruńską. Zostanie również przebudowany cały węzeł tramwajowy zlokalizowany na ulicy Toruńskiej. Projektant przy opracowaniu dokumentacji projektowej zobowiązany jest zastosować różnego rodzaje rozwiązania techniczne, które powinny zminimalizować negatywny wpływ hałasu i drgań pochodzących od taboru tramwajowego.
22.	Dlaczego ścieżka rowerowa zakończyła się na wysokości Kauflada (od strony miasta) i nie jest dalej realizowana do Starych Kapuścisk?	W ramach inwestycji pn. „Przebudowa infrastruktury transportu szynowego w ciągu ul. Wojska Polskiego od pętli Magnuszewska do węzła komunikacyjnego Szpitalna, Szarych Szeregów, Bełzy” wybudowana zostanie infrastruktura rowerowa po obu stronach ul. Wojska Polskiego.
23.	Dotyczy: zmiany nazw ulic: ul. Przodowników Pracy na ul. Bernarda Śliwińskiego.	Zmiana nazw ulic została przeprowadzona przez wojewodę bez konsultacji z mieszkańcami i samorządem. Wielu mieszkańców nie zgadza się ze zmianami np. zbierają podpisy po to, aby przywrócić dawne nazwy. W I kwartale 2018 roku został wykonany demontaż tabliczek z nazwą ulicy Przodowników Pracy i montaż tabliczek z nazwą ulicy Bernarda Śliwińskiego jednoznacznie określając obowiązującą nazwę ulicy. Zmian dokonano na podstawie Rozstrzygnięcia Nadzorczego Wojewody Kujawsko-Pomorskiego w sprawie zmian nazw ulic na terenie miasta Bydgoszczy. Jeśli chodzi o budynki przy ul. Śliwińskiego (Przodowników Pracy), stanowiące własność Wspólnot Mieszkaniowych, a zarządzanych przez ADM Sp. z o.o. to właściciele na zebraniach rocznych nie wyrazili zgody na zamalowanie nazwy ulicy znajdującej się na elewacji budynków.
24.	Dotyczy: zmiany kryteriów wyboru dróg gruntowych do realizacji, obecne kryteria powodują, że ulice na osiedlu Zimne Wody Czersko Polskie nie kwalifikują się do realizacji w najbliższym czasie.	Uchwałą Rady Miasta z dnia 30 grudnia 2015 r. przyjęty został „Wieloletni program utwardzania ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy”. Program decyduje o kolejności realizacji poszczególnych ulic opracowanej na podstawie zaakceptowanych przez Radnych kryteriów oceny dróg. Zmiana kolejności realizacji dróg jest możliwa pod warunkiem przyjęcia przez Radę Miasta nowych kryteriów, a w konsekwencji zmiany ww. programu. Radni mogą z taką propozycją uchwałodawczą wystąpić.
25.	Dotyczy: popierania przez Prezydenta imigracji.	Nigdy nie deklarowałem, że jestem zwolennikiem ściągania uchodźców w rozumieniu terrorystów. Pomimo, że wmawiano mi taką postawę. Samorząd, Miasto nie posiada żadnych kompetencji w kwestiach imigracyjnych, są to uprawnienia i zadanie rządu. To rząd decyduje, kogo przyjmujemy, skąd, czy nie przyjmujemy. Jako samorząd ściągnęliśmy i pomogliśmy rządowi przygotować warunki do pracy dla trzech ukraińskich rodzin, które w ramach przesiedlenia organizowanego przez rząd przyjechały do Bydgoszczy. I to jest jedyne co zrobiłem.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
26.	Dotyczy: parkingu przy Szpitalu nr 2 oraz przy Alejach Kaczyńskiego/Planu 6-letniego przy „Żabce”.	Realizacja inwestycji w postaci przebudowy geometrii ulicy lub budowy parkingu wymaga odpowiednich uzgodnień, opracowania dokumentacji projektowej oraz zabezpieczenia środków na ten cel. W chwili obecnej nie planuje się zmian w organizacji ruchu w ciągu wskazanych parkingów. Propozycje takich inwestycji mogą być zgłaszane w ramach istniejących programów: Bydgoski Budżet Obywatelski oraz Inicjatywy Lokalne 25/75.
27.	Dotyczy: utrudnienia dojazdu do przychodni przy Alejach Kaczyńskiego (postawione zostały donice kwadratowe utrudniające dojazd).	Przedmiotowe donice, stanowią element ograniczający pojazdom wjazd na chodnik. Na wysokości analizowanego miejsca wyznaczone są 2 miejsca zastrzeżone dla karetek, które wielokrotnie były zastawiane przez parkujące pojazdy prostopadle do krawężnika. Donice zostały ustawione po rekultywacji zieleni na opisywanym fragmencie ulicy i stanowią fizyczną barierę dla kierowców niestosujących się do obowiązujących przepisów.
28.	Dotyczy: rewitalizacji Łęgnowa Wsi, Łęgnowa.	Osiedla Łęgnowo i Łęgnowo Wieś nie zostały objęte Gminnym Programem Rewitalizacji ze względu na kryteria i wymogi ustawowe, którymi można objąć maksymalnie 20% powierzchni gminy i 30% jej mieszkańców. W toku prac nad programem obszary te zostały zakwalifikowane jako zdegradowane, zatem GPR pozwala na pozyskanie dodatkowych środków dedykowanych tym terenom, ale nie jest jedynym źródłem finansowania potrzeb publicznych. Nie można mówić, że na obszarach nie objętych GPR nie będą realizowane zadania publiczne. Łęgnowo i Łęgnowo Wieś są obszarami, w których występują deficyty wielu funkcji miasta i angażują uwagę władz miasta tak samo jak problemy innych dzielnic. Deficyty te muszą być stopniowo likwidowane, co z pewnością znajdzie swoje odzwierciedlenie w zapisach aktualizowanej strategii, w szczególności w obszarze dotyczącym przyjaznych warunków życia. Działania na rzecz poprawy jakości życia muszą być realizowane w miarę równomiernie w skali całego miasta, biorąc pod uwagę specyficzne cechy z uwzględnieniem indywidualnego podejścia. Sprawa dotycząca zanieczyszczenia środowiska po Zakładach Chemicznych „Zachem” jest problemem dobrze znanym. Miasto angażuje się w różne zadania z tego zakresu m.in. poprzez udział w pracach specjalnie powołanych zespołów tj. Zespół ds. terenów zdegradowanych, powołany przy Ministrze Środowiska oraz Wojewódzkim Zespole Eksperckim.
29.	Dotyczy: budowy na terenie miasta otwartych kąpielisk.	Miasto Bydgoszcz w 2015 roku rozpoczęło przygotowania do wytyczenia stałego kąpieliska na Wyspie Młyńskiej. Wykonana została analiza żeglugowo-nawigacyjna oraz wystąpiono o wydanie opinii do Urzędu Żeglugi Śródlądowej. Pismem znak Bg-01585/20/2015/4-1/2016/70 z dnia 15 lutego 2016 r. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy wyraził opinię, że organizacja stałego kąpieliska na terenie Wyspy Młyńskiej jest wykluczona z uwagi na wykorzystanie dróg wodnych w pobliżu planowanego miejsca kąpieliska. We wrześniu 2017 r. Miasto zleciło wykonanie badań mikrobiologicznych wody w zbiorniku wodnym „Balaton”, pod kątem możliwości zorganizowania w tym miejscu kąpieliska. Zakres badań obejmował Escherichia coli i Enterococcus faecalis. Badanie w zakresie oznaczenia Escherichia coli i Enterokoków wykonały Miejskie Wodociągi i Kanalizacja w Bydgoszczy Sp. z o.o. zaś Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny potwierdził, że uzyskane wyniki badań wody odpowiadają wymaganiom mikrobiologicz-

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		nym dla wody do kąpieli określonym w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 8 kwietnia 2011 r. w sprawie prowadzenia nadzoru nad jakością wody w kąpielisku i miejscu wykorzystywanym do kąpieli (Dz. U. z 2016 r., poz. 1602). W maju 2018 r. Miasto zleciło ponowne badania mikrobiologiczne wody w Balatonie. Obecnie badania wykonuje Wojewódzka Stacja Sanitarno-Epidemiologicznej w Bydgoszczy, w 9 terminach, w odstępach 2 tygodniowych. Jak wykazują wyniki przeprowadzonych do tej pory 4 serii badań, woda w zbiorniku odpowiada wymaganiom mikrobiologicznym dla wody do kąpieli. Ewentualna decyzja o utworzeniu kąpieliska w Balatonie nastąpi po zakończeniu wszystkich badań mikrobiologicznych, które zaplanowane jest na wrzesień 2018 r.
30.	Dotyczy: sprawy skażeń terenu po Zachemie.	Sprawa skażonych terenów jest problemem znanym. Władze miasta zdają sobie sprawę ze skali zanieczyszczeń i wynikających z tego faktu zagrożeń. Przy czym my też doskonale wiemy, że państwowy podmiot gospodarczy do tego zanieczyszczenia dopuścił i gdybyśmy my jako mieszkańcy mieli ponieść koszty oczyszczania, to nie byłoby sprawiedliwe. Stąd m.in. ja zawiadamiałem już 2 razy prokuraturę (postępowanie jest w toku), innego rodzaju działania też były podejmowane. Miasto podejmuje prace i angażuje się w działania m.in. bierze udział w pracach zespołów, które zajmują się problematyką: – Zespołu ds. terenów zdegradowanych, powołanego przy Ministrze Środowiska zajmującego się kilkoma terenami skażonymi, który pracuje nad programem wspierania działań remediacyjnych i ich finansowaniem w skali kraju, – Wojewódzkim Zespole Eksperckim, w skład którego wchodzą i wojewoda, dyrektor wojewódzkiego funduszu ochrony środowiska, regionalny dyrektor ochrony środowiska, przedstawiciele wszystkich służb związanych ze środowiskiem, przedstawiciel miasta, pracownicy naukowi. Wszyscy pracują nad tym tematem, po to aby znaleźć sposób na zlikwidowanie zagrożeń. Przy czym podkreślam, to się nie może odbyć za pieniądze mieszkańców. Bo mieszkańcy Bydgoszczy tego nie zanieczyszczali i mieszkańcy za oczyszczanie nie powinni płacić. To powinno być zadanie Państwa. Opinia AGH, która jest znana dużo wcześniej niż powstał zespół przy wojewodzie, została w dużej części sprokurowana na podstawie materiałów, które zostały zebrane w Bydgoszczy. Na podstawie materiałów, którymi dysponował MWiK, z archiwów dot. zakładów Zachem, czyli temat nie istnieje od paru miesięcy. Natomiast faktem jest, że nie został sporządzony duży plan remediacji terenów po dawnych zakładach Zachemu i z tym mamy problem.

Spotkanie 26 czerwca 2018 roku – Błonie, Górzyskowo, Szwederowo.

Link do zapisu spotkania: https://youtu.be/OXfLrsuQy98

1. Rekomendacje działań do Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku, zgłaszane przez uczestników spotkania:

- W zakresie nadrabiania zaległości istotnym zadaniem jest budowa ulic gruntowych, chodników, parkingów i oświetlenia.
- Bardzo istotnym problemem są drogi gruntowe.
- W zakresie dylematu rowerzyści czy samochody trudno jest wybrać, potrzebna jest infrastruktura jedna i druga. Szczególnie odczuwalny jest brak spójności ze ścieżkami poza centrum miasta i poza miastem, do tych ścieżek trzeba dojechać.
- Dylemat piesi czy samochody w centrum miasta - centrum miasta, a szczególnie Stary Rynek powinien być wyłączony z ruchu samochodowego. A jeśli są tam jakieś punkty usługowe, żeby mogły tam dojechać pojazdy z zaopatrzeniem, np. do godz. 9:00. Każde duże miasto ma swój deptak, u nas takiego deptaku nie ma. Mniej więcej tak od ul. Dworcowej do ul. Mickiewicza powinien być deptak, żeby wyeliminować samochody. Można przygotować duży parking za dawnym DH „Rywal" i tam te samochody mogłyby parkować, ale my powinniśmy mieć deptak z prawdziwego zdarzenia, jak w innych miastach.
- Priorytetem w mieście powinna być komunikacja publiczna - ruch samochodowy jest jak hydra, będzie nam ciągle rósł. Dobrym rozwiązaniem jest budowa parkingu przy ul. Kujawskiej dla mieszkańców miasta i ościennych gmin, żeby tam mogli się przesiąść na komunikację zbiorową. Inne ważne zadania to bus pasy. Musimy stawiać na komunikację publiczną i nie przejmować się gadulstwem kierowców prywatnych samochodów.
- Przeciwdziałanie nieprawidłowemu parkowaniu na terenach zieleni przyulicznej np. poprzez sadzenie krzewów.
- Preferencja dla transportu publicznego.
- Istotnym problemem do rozwiązania jest kwestia smogu.
- W walce z mieszkańcami palącymi „byle czym" należy wykorzystać nowoczesne technologie np. drony.
- Duży nacisk należy położyć na poprawę jakości zamieszkania m.in. drogi gruntowe, walka ze smogiem.
- Środki Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego nie powinny być dzielone na osiedla, tylko realizować kolejno i skupiać się na jednym programie w danym roku.
- W Bydgoszczy powinien powstać nowy stadion żużlowy zlokalizowany przy ul. Rejewskiego (Nowy Fordon), atutem lokalizacji jest możliwość wykorzystania parkingów przy położonych nieopodal dużych marketach.
- Należy wdrażać różnorodne programy stymulacji dzieci, aby mogły rozwijać swoje zdolności twórcze.
- Priorytet sport – ważna jest aktywność fizyczna w każdym wieku, od dziecka po starość. Place zabaw dla dzieci, poza urządzeniami dla dzieci niepełnosprawnych powinny być wyposażone w urządzenia do ćwiczeń osób starszych.
- Modernizacja w okresie najbliższych 8-10 lat wszystkich kuchni i stołówek szkolnych na wzór pięknej nowej szkoły w Fordonie. Odżywianie jest najważniejszym elementem wpływającym na długość życia, dlatego bardzo istotna jest również edukacja małych dzieci dotycząca zdrowego stylu życia.

- Dla uzdolnionej młodzieży spoza Bydgoszczy utworzyć internat przy szkole, z pełnym wyżywieniem, żeby też sportowcy młodzi mogli się realizować w Bydgoszczy, mieszkać tu, a może potem tu studiować.
- Uruchomienie, na którejś z uczelni 3 kierunków dla studentów mistrzostwa sportowego, bez egzaminów oraz z indywidualnym trybem nauczania
- Problemem jest znalezienie pomysłu na zagospodarowanie i gospodarza wielu cennych, niszczejących zabytkowych obiektów.
- Kwestia nadrabiania zaległości, poprawy jakości zamieszkania, rozwoju najbliższej okolicy jest dla mieszkańców najważniejsza i powinna w większym stopniu mieć odzwierciedlenie w budżecie miasta.
- **Powinniśmy intensywniej lobbować i pokazywać, że zasługujemy na realizację inwestycji regionalnych i krajowych.**

2. Propozycje zadań dla obszaru osiedli: Błonie, Górzyskowo, Szwederowo:

- Przebudowa skrzyżowania ulic Broniewskiego i Władysława IV (pierwszeństwo ruchu) z ul. Stawową.
- Zagospodarowanie zabytkowego budynku przy ul. Orlej.
- Klimatyczne miejsce – ul. Terasy.

3. Pytania i uwagi szczegółowe:

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
1.	Co się dzieje z obiektami Uniwersytetu na ul. Kordeckiego – obiekt jest okradany, nikt z nim nic nie robi. Miasto chyba tego nie sprzeda?	Jest to teren uczelni i własność uczelni. Uczelnie są niezależne i bardzo mocno dbają o swoją niezależność. Samorząd nie ma wpływu na ich zarządzanie oraz na to czy sprzedaje i jak się sprzedaje swoje obiekty. Plany UTP są takie, aby cały kampus był w Fordonie. Dzisiaj jest tam spora część wszystkich kierunków. Władze uczelni już od kilkunastu lat do tego dążą. Ten teren przy ul. Kordeckiego wystawiły na sprzedaż, na razie z tego co wiem nie udało im się tego sprzedać, ale to jest ich zadanie.
2.	Dotyczy: lodowiska Torbyd - to jest ślizgawka, a powinno być prawdziwe lodowisko.	Lodowisko z założenia miało służyć mieszkańcom. W czasach, gdy w Bydgoszczy funkcjonowały dwa lodowiska, a jednocześnie działała sekcja hokeja na lodzie od dzieciaka do seniora, to płyta lodowiska dostępna była dla mieszkańców przez 4 godz. w tygodniu. Ja uważam, że przede wszystkim lodowisko ma służyć mieszkańcom, a fakt, że tylko od stycznia do maja 2018r., skorzystało z lodowiska 200 tys. mieszkańców pokazuje, że takie są również oczekiwania mieszkańców. Formułowane są również oczekiwania dot. hokeja w Bydgoszczy. Treningi drużyny hokejowej ograniczyłyby możliwość korzystania z lodowiska przez mieszkańców. Tak funkcjonujące lodowisko to rozstrzygnięcie dylematu „czy lodowisko dla 200 lub 100 tys. osób czy dla 200 trenujących hokeistów - albo przyjdzie trenować 20 hokeistów albo przyjdzie 150 osób jeździć na łyżwach" na korzyść mieszkańców. Lodowisko tak było planowane i budowane żeby służyło jak największej liczbie mieszkańców. Byliśmy jednym z największych miast, w którym nie ma w ogóle sztucznego lodowiska.
3.	Bydgoski Budżet Obywatelski – ponad 99% wniosków dotyczy utwardzania ulic, chodników i budowy parkingów, czy można pozyskać dodatkowe fundusze na te zadania.	Poza BBO na utwardzanie ulic przeznaczane jest rocznie ok. 20-22 mln zł. Jednak zaległości są olbrzymie. Zwiększenie środków na wskazane zadania wiąże się z dylematem – kosztem, jakich innych zadań. Środki na drogi będą co roku zwiększane, taką deklarację złożyłem i już dwukrotnie na realizację nawierzchni dróg gruntowych przeznaczonych zostało po 2-3 mln zł rocznie ponad pulę ok. 20 mln zł.
4.	Dotyczy: zwiększenia współczynnika miejsc parkowania do nowo budowanych domów do 2,0 oraz warunkowania pozwolenia na budowę domów wielorodzinnych wybudowaniem dodatkowych miejsc parkingowych.	Wskaźnik miejsc parkingowych w Bydgoszczy jest zróżnicowany w zależności od lokalizacji inwestycji w mieście i rodzaju zabudowy. Dla dzielnic takich jak Szwederowo, czyli obszarów intensywnej zabudowy, w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy przyjęto wskaźniki minimum 0,8 miejsca postojowego na mieszkanie (mp/mk), zalecany wskaźnik to 1,2(mp/mk). W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dla nowych zespołów zabudowy mieszkaniowej zazwyczaj ustala się wskaźnik na poziomie 1,0 – 1,2 (mp/mk). Miejska Pracownia Urbanistyczna opracowuje nowe Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego. Weryfikacji poddany zostanie również normatyw parkingowy. Przy weryfikacji zostaną wzięte pod uwagę następujące przesłanki: analiza wartości wskaźników stosowanych w realizowanych inwestycjach w mieście (obecnie kształtują się one na poziomie 0,22-1,07 (mp/mk); analizy i porównania ze wskaźnikami stosowanymi w innych miastach (1-1,5 mp/mk); zalecenia zawarte w projekcie Krajowych przepisów urbanistycznych (1,0 mp/mk); dbałość o kształtowanie zwartej struktury urbanistycznej, zwłaszcza w obszarach centralnych, śródmiejskich i obszarach zwartej zabu-

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		dowy mieszkaniowej. Zazwyczaj obszary w centrum miasta i przyległych dzielnicach mieszkaniowych posiadają dobrze rozwiniętą sieć transportu publicznego co powoduje, że samochód nie powinien być podstawowym środkiem transportu, w konsekwencji duża liczba miejsc parkingowych nie jest wymagana. Ustalenie minimalnego wskaźnika miejsc parkingowych na wysokim poziomie wpływa na wzrost kosztów inwestycji i zmniejszenie dostępności tak wyposażonych mieszkań. Wskaźniki dla zabudowy mieszkaniowej zawarte w opracowaniach planistycznych zazwyczaj są wskaźnikami minimalnymi i mogą być zwiększane stosownie do indywidualnych potrzeb inwestora.
5.	Proponuję w walce ze smogiem zakupić drona z miernikiem składu powietrza oraz dofinansować akcję filtrów kominowych.	Minister Środowiska w korespondencji z dnia 2 maja 2018 roku odniósł się do kwestii funkcjonalności i wykorzystania dronów do badania zanieczyszczenia powietrza. Z przedstawionego stanowiska wynika, iż pomiary prowadzone w oparciu o czujniki montowane w dronach nie spełniają podstawowych wymogów prowadzenia takich badań. Zatem wyniki takich badań nie mogą być używane do celów ostrzegania społeczeństwa, wymierzania kar za przekroczenia dopuszczalnej emisji, jak również nie mogą być wykorzystane w systemie Państwowego Monitoringu Środowiska. Mając powyższe na uwadze Miasto obecnie nie planuje zakupu dronów do celów walki ze smogiem. Jednocześnie wzmocniono kontrole prowadzone przez funkcjonariuszy Straży Miejskiej w zakresie spalania odpadów w piecach grzewczych. W trakcie kontroli sprawdzane jest, jakie paliwo użytkowane jest w celach opałowych. W sytuacji, gdy zachodzi podejrzenie spalania odpadów pobierane są próbki popiołów celem przekazania ich do analizy chemicznej. W przypadku jednoznacznego stwierdzenia, że paliwem tym są odpady funkcjonariusze nakładają mandat na sprawcę ich spalania. Nie dysponujemy ekspertyzami potwierdzającymi skuteczność filtrów na kominach. W marcu br. Wydział Zintegrowanego Rozwoju Urzędu Miasta wystąpił do Prezesa Oddziału w Toruniu Korporacji Kominiarzy Polskich o opinię, czy zastosowanie filtrów kominowych jest skutecznym rozwiązaniem ograniczającym emisję zanieczyszczeń do powietrza z palenisk domowych. Z uwagi na nieotrzymanie opinii, ponownie wystąpiono do Korporacji Kominiarzy. W chwili obecnej oczekujemy na wycenę wykonania opinii technicznej nt. skuteczności filtrów kominowych w indywidualnych systemach grzewczych opalanych paliwem stałym.
6.	Czy miasto stać na 2-5 tys. zł na dofinansowanie projektu słodkiego dukata bydgoskiego, który nie może przebić się od 2016 r.!	Wkrótce rozpocznie się kampania promocyjna bydgoskiego skarbu znalezionego w Katedrze i tego typu gadżety z pewnością będą przydatne. Miasto ma możliwość wsparcia promocyjnego takiego projektu, należy tylko omówić szczegóły. W sprawie dofinansowania projektu „słodkiego bydgoskiego dukata” odbędzie się indywidualne spotkanie w Biurze Promocji Miasta i Współpracy z Zagranicą.
7.	Dotyczy: realizacji w ramach BBO zadań, które terytorialnie odnoszą się do dwóch osiedli.	Od tego roku, jest określona pula kilku mln zł na tzw. projekty ponadosiedlowe (poparcie Rady ds. Partycypacji Społecznej). Jeżeli minimum 3 rady osiedla uznają, że współpracując mogą zrobić pewien większy projekt niż dotychczas, to takie projekty też będą zgłaszane i mają zabezpieczone finansowanie i będą realizowane. Tu zachęcam do zapoznania się z nowym regulaminem BBO.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
8.	Dotyczy: remontu odcinka ul. Stawowej od ul. Władysława IV/ Broniewskiego do końca ul. Stawowej.	Przebudowa warstw konstrukcyjnych jezdni ulicy Stawowej na odcinku od skrzyżowania ulic Władysława IV – Broniewskiego, do zakresu przebudowy ulicy Schulza, była ujęta w planie wykonania prac na 2018 rok. Znaczny wzrost kosztów realizacji inwestycji w bieżącym roku, stał się przyczyną wymuszonej rezygnacji z części zadań niezbędnych do wykonania, także na ulicach, po których porusza się komunikacja zbiorowa. Rozszerzony remont ulicy Stawowej, zostanie zgłoszony ponownie do budżetu miasta na 2019 rok. Do czasu realizacji zadania Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej będzie wykonywał remonty cząstkowe nawierzchni w niezbędnym zakresie.
9.	Dotyczy: smogu nad osiedlem Miedzyń - domki za ul. Stawową (między Stawową a Władysława IV). Całe osiedle Błonie tonie w smogu za sprawą tych domków.	Odnośnie zgłoszonego problemu występującego smogu informuję, że w okresie od stycznia do czerwca 2015 roku przeprowadzono inwentaryzację źródeł niskiej emisji na terenie Miasta Bydgoszczy. Ankieterzy pytali mieszkańców m.in. o źródła ogrzewania, rodzaj i ilość spalanych paliw. Wyniki wskazały, iż osiedla o największej gęstości emisji to: Bocianowo – Śródmieście - Stare Miasto, Wilczak – Jary, Miedzyń – Prądy, Okole, Szwederowo – Bielice. W celu likwidacji niskiej emisji w mieście od 2006 roku obowiązuje system dotacji. Z budżetu Miasta udzielane jest dofinansowanie na wymianę pieców węglowych na ekologiczne urządzenia grzewcze dla mieszkańców Bydgoszczy. Ponadto na wskazanym obszarze obowiązuje zakaz montażu nowych instalacji grzewczych na paliwo stałe wprowadzony Uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy Nr XXXVII/734/16 z dnia 30 listopada 2016 r. w sprawie wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji.
10.	Dotyczy: utwardzenia ulic i budowy oświetlenia ulic na osiedlu Szwederowo (tzw. Abisynia).	W ramach zadania „Budowa i modernizacja oświetlenia ulicznego” zaplanowana jest na 2018 rok budowa oświetlenia w ulicach: Stefańskiego, Sadowskiego i Bocheńskiego. Ulice o charakterze lokalnym mające nawierzchnię gruntową objęte sa „Wieloletnim programem utwardzania ulic lokalnych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy” uchwalonym przez Radę Miasta Bydgoszczy. Niestety w I edycji programu przypadającej na lata 2016-2018 drogi gruntowe na Szwederowie nie zostały ujęte w planach budowy. Aktualnie trwają prace nad II edycją Programu. Możliwe jest, aby ulice znalazły się w pakiecie zadań do realizacji. Możliwa jest szybsza budowa ulicy formule inicjatywy lokalnej. Formuła i wysokość środków przeznaczonych na realizację dróg osiedlowych przewiduje, że w przypadku zawiązania stowarzyszenia mającego na celu budowę drogi w ramach programu 25/27, inicjatywa otrzymuje pierwszeństwo w realizacji.
11.	Dotyczy: Trasy Uniwersyteckiej – powinno być wybudowane dwupoziomowe skrzyżowanie z ul. Wojska Polskiego.	W związku z planowaną rozbudową ul. Kujawskiej oraz wykonaniem II etapu budowy Trasy Uniwersyteckiej w modelach transportowych miasta prognozuje się rozłożenie natężenia ruchu drogowego w taki sposób, że docelowy jednopoziomowy układ drogowy zapewni wystarczającą przejezdność i swobodę ruchu w każdej relacji. Ponadto sygnalizacja świetlna Wojska Polskiego / Trasa Uniwersytecka jest nieustannie monitorowana przez System ITS, przez co warunki ruchu panujące na skrzyżowaniu są na bieżąco optymalizowane z poziomu Centrum Zarządzania Ruchem i Transportem ZDMiKP.
12.	Dotyczy: kwestii sprzedaży i zakupu Młynów Rothera przez Miasto.	Miasto ani razu nie kupowało, ani nie sprzedawało Młynów Rothera. Młyny należały kiedyś do przedsiębiorstwa państwowego PZZ. Młyny zostały sprzedane w prywatne ręce, firma rozpoczęła budowę,

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		budowa padła. Firma budowlana, która tę inwestycję prowadziła, przejęła Młyny w ramach rozliczeń, potem sprzedała deweloperowi, który jednak nie podjął prac. Trudny obiekt, woda, konserwator zabytków, niskie stropy, trudno zagospodarować. I sytuacja była taka, że nie było szansy, aby deweloper chciał tam zainwestować, bo przecież deweloperzy budują po to by sprzedać albo wynająć, a nie z miłości do zabytków, ani z miłości do miasta. Tak naprawdę sprawdziliśmy ceny, inwestycje, biznes plany i przekonaliśmy się, że nikt tam nie włoży ani złotówki. Alternatywa była taka: czekać i patrzeć na niszczenie obiektu albo sprawy wziąć w swoje ręce jako miasto. Od lipca br. rozpoczynamy prace budowlane. Pozyskaliśmy na jedno ze skrzydeł środki Unii Europejskiej, będziemy walczyć o kolejne, po to aby ten piękny wielki gmach nie szpecił i żeby już cała wyspa była taka że możemy się nią chwalić.
13.	Dotyczy: modernizacji przystanku autobusowego przy szpitalu im. dra Biziela.	Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej nie przewiduje obecnie modernizacji przystanku. Wydeptana część znajduje się poza pasem drogowym. Nie ma możliwości pójścia „na zewnątrz" bez ingerencji w działki obok, ponieważ pas drogowy kończy się tuż za obrzeżem ścieżki rowerowej, dalej jest działka należąca do wielu współwłaścicieli. Utwardzenie terenu możliwe byłoby jedynie w przypadku pozyskania fragmentu tej nieruchomości, na co nie zgodziła się część współwłaścicieli. Nie ma również możliwości przeniesienia przystanku autobusowego, jest w bardzo dobrym miejscu: za skrzyżowaniem, tuż za przejściem, skorelowany z przystankami tramwajowymi, obsługuje szpital.
14.	Dotyczy: kolizyjnego skrzyżowania ulic Broniewskiego i Władysława IV (pierwszeństwo ruchu) z ul. Stawową.	Obecnie nie jest planowana przebudowa skrzyżowania ulic Broniewskiego – Stawowej – Władysława IV, a oznakowanie określające pierwszeństwo przejazdu jest prawidłowe.
15.	Dotyczy: możliwości uzyskania informacji o planach rozwoju poszczególnych osiedli.	Ze względu na różnorodność zagadnień związanych z rozwojem osiedli, należą one do kompetencji poszczególnych wydziałów i jednostek. Między innymi: – plany zagospodarowania przestrzennego – Miejska Pracownia Urbanistyczna, – zagadnienia dotyczące strategii rozwoju – Wydział Zintegrowanego Rozwoju, – Bydgoski Budżet Obywatelski – Biuro Komunikacji Społecznej, – współpraca z Radami Osiedli – Biuro Rady Miasta.
16.	Czy to prawda, że Bydgoszcz nie dostała żadnych środków z rządowego programu budowy „20 mostów dla Polski"?	Na rozwój miasta mają także wpływ decyzje rządowe. Im mniej polityki w samorządzie tym lepiej. Rząd decyduje tak naprawdę, gdzie przekazuje wsparcie i jakie działania podejmuje. Rządzący ma prawo rządzić, podejmować decyzje, za to jest później rozliczany. Ja oczywiście, wnioskuję, kieruję zapytania, mam przygotowane projekty. Niestety programu budowy „20 mostów dla Polski" ominął nasze województwo.
17.	Dotyczy: planów w stosunku do zabytkowego budynku w Dolinie Pięciu Stawów	Zabytkowy budynek położony przy ulicy Orlej 66 – obiekt o walorach historycznych wpisany do gminnej ewidencji zabytków, znajduje się w granicach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Szwederowo – Orla" (uchwalonego Uchwałą Nr VIII/84/15 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 25 lutego 2015r. i objęty jest ustaleniem 18.U – teren zabudowy usługowej. Trwają prace nad koncepcją zagospodarowania budynku. Miasto poszukuje gospodarza obiektu, nie-

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		stety na razie bez skutku.
18.	Dotyczy: oczyszczania stawów i oświetlenia w parku Dolina Pięciu Stawów.	Zbiorniki wodne w parku Dolina Pięciu Stawów zostały wstępnie włączone do koncepcji opracowanej przez Miejskie Wodociągi i Kanalizację w Bydgoszczy Sp. z o.o. w ramach programu „Budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej, dostosowanie sieci kanalizacji deszczowej do zmian klimatycznych na terenie miasta Bydgoszczy". MWiK Sp. z o.o. prowadzi postępowanie przetargowe w formule „Zaprojektuj i buduj" i na obecnym etapie procedowania zadania nie ma możliwości doprecyzowania jakie czynności będą wykonywane w obrębie wskazanych stawów. Inwestycja ta przyczyni się znacząco do zwiększenia ilości wody wpływającej do stawów, co należy uznać za rozwiązanie korzystne. Po podpisaniu umowy wykonawca przedstawi harmonogram robót obejmujący plan prac projektowych i wykonawczych. Do czasu zakończenia opisywanego postępowania nie planuje się bagrowania stawów. w ramach umowy na utrzymanie zieleni na terenie Miasta Bydgoszczy w okresie zimowym wykonywane są prace z zakresu wykaszania trzciny ze stawów. W bieżącym roku miało to miejsce w miesiącu lutym. Natomiast z wnioskiem o wykonanie oświetlenia Doliny Pięciu Stawów można się zwrócić w ramach projektu Bydgoski Budżet Obywatelski.
19.	Jakie są plany dotyczące ul. Terasy.	Ulica Terasy położona jest w granicach trzech opracowań: 1. mpzp „Szwederowo-Nowodworska" (uchwalonego Uchwałą Nr LXVI/1264/06 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 marca 2006 r.) – ustalenie A8KDX – teren drogi publicznej, ciąg pieszo-jezdny, 2. mpzp „Stare Miasto" (uchwalonego Uchwałą Nr XXI/397/12 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 25 stycznia 2012 r.) – ustalenie 3.KPX – teren drogi publicznej, ciąg pieszy, 3. mpzp „Śródmieście – Grudziądzka" (uchwalonego Uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy Nr VIII/69/07 z dnia 28 lutego 2007 r.) ustalenia 19 KX – teren publicznego ciągu pieszego, 21KDG – teren drogi publicznej – ulica klasy głównej. Przy ul. Terasy funkcjonuje harcówka Związku Harcerstwa Rzeczpospolitej. Będę ich zachęcał do tego żeby stali się gospodarzami tej części miasta, tego ciągu komunikacyjnego. Jest to urokliwe miejsce, Bydgoszczanom chyba mało znane. Spróbuję zachęcić do tego Radę Miasta.
20.	Dotyczy: utwardzenia ulicy Ciechocińskiej	Wszystkie drogi gminne o nawierzchni gruntowej ujęte są w „Wieloletnim programie utwardzenia ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy". Obecnie trwa budowa ulic wyłonionych w I edycji programu. Ulica Ciechocińska niestety nie zakwalifikowała się do tej edycji i nie będzie realizowana. Obecnie trwają prace przygotowawcze do II edycji programu, z roboczo przyjętym horyzontem czasowym na lata 2019-2022. Zaproponowane kryteria oceny drogi będą opiniowane przez Radnych Rady Miasta, natomiast ostateczna lista ulic przeznaczonych do budowy wyłoniona po zsumowaniu poszczególnych punktów. II edycja programu będzie zatwierdzona w postaci Uchwały Rady Miasta Bydgoszczy.
21.	Dotyczy: utwardzenia „polanki" przy ul. Ciechocińskiej (pro-	Utwardzenie miejsca przy ul. Ciechocińskiej, wykorzystywanego jako miejsce parkowania (przede

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
	blem parkowania)	wszystkim przez mieszkańców sąsiednich bloków) powinno być powiązane z utwardzeniem nawierzchni ulicy.
22.	Dotyczy: niebezpiecznego dla pieszych przejścia na wysokości ul. Karpackiej.	W ramach realizacji zadania „Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Kujawskiej na odcinku od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego, Kujawska, Solskiego, Toruńska, Wojska Polskiego, Zbożowy Rynek i przebudową ulic lokalnych" przewiduje się likwidację przejścia dla pieszych przez ul. Wojska Polskiego na wysokości „Zielonych Arkad".
23.	Dotyczy: zalewania ul. Biedaszkowo.	W roku bieżącym nie jest planowana przebudowa gruntowego odcinka ul. Biedaszkowo. Do czasu wykonania kompleksowej przebudowy ulica będzie profilowana zgodnie z harmonogramem dostępnym na stronie ZDMiKP. W ulicy Biedaszkowo nie ma kanału deszczowego, zatem nie ma możliwości odprowadzania wody deszczowej do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej. Woda ta odprowadzana jest powierzchniowo. Miejskie Wodociągi i Kanalizacja Sp. z o.o. realizują obecnie projekt pn. „Budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej i dostosowanie sieci kanalizacji deszczowej do zmian klimatycznych na terenie miasta Bydgoszczy", a sprawa ta rozpatrzona będzie do końca 2018 roku
24.	Dotyczy: możliwości dyslokacji, ze względów bezpieczeństwa, przystanków linii 55 przy ul. Skorupki oraz linii 64 i 69 przy ul. Inowrocławskiej.	Z uwagi na uwarunkowania lokalne (bliskość wjazdów bramowych, skrzyżowań, konieczność zapewnienia odpowiedniej widoczności) nie ma obecnie możliwości dyslokacji przystanków przy ul. Skorupki i Inowrocławskiej.
25.	Co z muszlą koncertową?	W związku z pracami archeologów prowadzonymi w Parku Witosa, które wskazują, że pod ziemią może znajdować się około 80 tysięcy ciał pochowanych tam bydgoszczan podjęto decyzję – po rekomendacji Rady ds. Partycypacji Społecznej – o zakończeniu konsultacji społecznych dot. II etapu zagospodarowania Parku Witosa (części centralnej, w której położona jest muszla koncertowa). Ponadto powołano Komisję Ekspercką, która ma wypracować i zarekomendować przyszłe funkcje całego Parku. Aktualnie trwają prace Komisji.
26.	Dotyczy: zwiększenia liczby ławek w parku rekreacyjnym przy ul. Kossaka	Ze względu na ograniczone możliwości finansowe, Miasto nie planuje w najbliższym czasie dostawienia ławek na terenie zieleni przy ul. Kossaka. Jeżeli jednak mieszkańcy wykazują potrzebę ustawienia ławek na tym terenie można wystąpić z odpowiednim projektem w ramach programu Bydgoski Budżet Obywatelski.

Spotkanie 2 lipca 2018 roku - Bocianowo - Śródmieście – Stare Miasto, Jachcice, Glinki – Rupienica, Wzgórze Wolności.

Link do zapisu spotkania: https://youtu.be/7LWk9-pq86o

1. Rekomendacje działań do Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku, zgłaszane przez uczestników spotkania:

- Ponowne przeanalizowanie rekomendacji dla projektów, które mają być ujęte w Gminnym Programie Rewitalizacji.
- O poziomie rozwoju miasta świadczą czasami drobiazgi w zagospodarowaniu przestrzennym i infrastrukturalnym np. źle działająca kanalizacja deszczowa.
- W zakresie nadrabiania zaległości Bydgoszcz stać na więcej niż jedną scenę teatralną oraz różnorodną ofertę repertuarową.
- Metropolia potrzebuje bardzo różnorodnej oferty kulturalnej.
- Zwiększenie dbałości o miejsca pamięci, świadczące o przeszłości Miasta, w kontekście prac związanych z rewitalizacją Parku im. W. Witosa i planów przesunięcia pomnika na Starym Rynku. Zagospodarowanie tych terenów trzeba wyważyć, ale nie można przesadnie argumentować, że miejsc pamięci nie można zagospodarować.
- W sprawach miejsc pamięci trzeba szukać kompromisu.
- Dbałość o przestrzeń publiczną, historyczne założenia urbanistyczne.
- Podniesienie poziomu estetyki przestrzeni publicznej w rejonach mniej reprezentacyjnych, a widocznych dla mieszkańców i przyjezdnych.
- Zagospodarowanie obiektów oświatowych po utracie przez nie obecnych funkcji, np. szkoły gimnazjalne.
- Rozwój to ludzie, a szczególnie twórcza warstwa społeczna, którą można pozyskać poprzez rozwój uczelni.
- Dla rozwoju miasta, budowy metropolii potrzebny jest jeden, silny uniwersytet.
- Poszerzenie obszaru metropolitalnego o Inowrocław.
- Dla jakości życia mieszkańców ważne są nie tyko inwestycje w centrum miasta, ale również na osiedlach.
- Rozwój systemu ścieżek rowerowych na osiedlach.
- Zadbać o to, aby piesi mieli swobodę poruszania się po zrewitalizowanym Starym Rynku.
- W kwestii preferencji dla komunikacji publicznej, rowerzystów czy komunikacji samochodowej – nie powinno być preferencji, powinno być równouprawnienie.
- Problemem w zakresie ruchu samochodowego jest brak parkingów - budowa parkingów jednocześnie z budową lub przebudową ulic.
- Dylemat transport publiczny a indywidualny - nie można ich całkiem pogodzić, dlatego wiele miast o dużym zagęszczeniu, stosuje bardzo twarde przepisy zabraniające albo dające bardzo wysoką barierę ekonomiczną, wjazdu indywidualnym samochodem np. do określonych obszarów, do dzielnic. Żeby szybko poruszać się po mieście musimy dać preferencje dla transportu publicznego. Należy zachęcać mieszkańców m.in. zwiększając częstotliwość kursowania.
- W strategii powinny się znaleźć zapisy mówiące o wyprowadzeniu wszystkich uciążliwych zakładów przemysłowych z Bydgoszczy.
- Problemem środowiskowym jest smog – rozwiązaniem mogłoby być podłączenie wszystkich dzielnic do KPEC lub jakąś tanią energię doprowadzić do mieszkań.

- Jedną z najważniejszych barier w walce ze smogiem i jednocześnie największym wyzwaniem jest tzw. „ubóstwo energetyczne”. Bo dosyć łatwo jest zrobić program wspierający inwestycje wymiany pieców, ale trudno jest powiedzieć człowiekowi, że w wyniku zmiany pieca, jego rachunki będą trzykrotnie większe rocznie niż miał.
- Uproszczenie procedur dotyczących składania przez mieszkańców wniosków o wsparcie, dofinansowanie oraz poprawa kwestii informacyjnej.
- Działania administracji różnych szczebli muszą mieć na względzie potrzeby i dobro poszczególnych mieszkańców.
- Rozwiązanie konfliktu między działalnością gospodarczą, a warunkami mieszkaniowymi jest dużym problemem. My mamy takie miejsca w Bydgoszczy, w których obok siebie są domki jednorodzinne, domy i zakłady produkcyjne. W strategii dotyczącej planowania, należałoby uwzględnić ten aspekt, żeby takiego sąsiedztwa unikać.
- **Ideą konsultacji, jest to żeby rozmawiać, a nie przekrzykiwać się. Jeżeli będziemy umieli rozmawiać, umieli wykładać swoje racje, porównywać je z racjami innych, no to damy sobie radę z wieloma problemami. Intencją tych spotkań, jest żeby taką umiejętność w sobie wyrobić i umieć rozmawiać, i myśleć kategoriami swoimi, cudzymi, porównywać je, wyważać, wybierać najlepsze rozwiązania, nie krzywdząc nikogo.**

2. Propozycje zadań dla obszaru osiedli: Bocianowo - Śródmieście – Stare Miasto, Jachcice, Glinki – Rupienica, Wzgórze Wolności:

- Rewitalizacja „Londynka”.
- Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż Brdy (Jachcice).
- Zagospodarowanie obiektów wygaszanych gimnazjów.
- Rewitalizacja stadionu Polonia.

3. Pytania i uwagi szczegółowe:

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
1.	Nie zgadzamy się, aby przekazać prywatnym osobom oraz wspólnotom mieszkaniowym z ul. Cieszkowskiego środki na rewitalizację ich prywatnych podwórek w ramach Gminnego Programu Rewitalizacji.	Rewitalizacja nie jest tożsama z programem socjalnym. Rewitalizacja ma za zadanie przywrócić funkcjonalność np. całej ulicy, przez jej uspołecznienie. I dlatego Komisja Europejska, przyznając nam środki na rewitalizację, wymaga również, aby angażować środki prywatne na rewitalizację. Czyli wspiera np. działania remontowe prywatnych właścicieli nieruchomości, pod warunkiem, że oni tej nieruchomości nie zamkną. To znaczy z tego faktu, że ona będzie remontowana, będzie jakiś pożytek społeczny. Dlatego takie programy są dopuszczalne do finansowania, sam program rewitalizacji o tym nie przesądza, on daje tylko taka możliwość. Właściciel może występować w konkursie ze swoim projektem, jeśli przedstawi dostateczne uzasadnienie społeczne, to takie dofinansowanie dostanie.
2.	Dotyczy: zalewania skrzyżowania ul. Świętojańskiej z ul. Gdańską.	Kanały deszczowe zlokalizowane są w ul. Gdańskiej, ul. Mickiewicza i ul. Świętojańskiej. Zostały sprawdzone i są drożne. Wpust uliczny jest regularnie czyszczony (ostatnie czyszczenie przeprowadzone było 6 czerwca 2018 r.). Niestety, pomimo funkcjonującej kanalizacji deszczowej, przy intensywnych opadach deszczu na skrzyżowaniu tworzy się czasowe rozlewisko. Instalacja deszczowa nie jest w stanie odprowadzać na bieżąco wód opadowych w przypadku intensywnych opadów.
3.	Dotyczy: problemu dyskryminacji pieszych na Starym Rynku.	Projekt rewitalizacji Starego Rynku przewiduje zdecydowane poszerzenie chodników tak, aby odsunąć ogródki od pierzei, aby wszędzie była dobra komunikacja piesza (ogródki będą bliżej wnętrza). Wszystkie chodniki dookoła rynku zostaną poszerzone. Chciałbym i mam nadzieję, że decyzje o wyeliminowaniu ruchu samochodowego będzie można podjąć. Komunikacji wymagać będzie jednak, w pewnym zakresie, dojazd do Prokuratury, Katedry i Ratusza. Preferencje na Starym Mieście będą mieli piesi.
4.	Dotyczy: szpecących budynków przy ul. Kościuszki oraz rewitalizacji „Londynka”.	Ulica Kościuszki znajduje się w granicach obszaru, dla którego opracowywany jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Bocianowo-Artyleryjska” w Bydgoszczy, wywołany uchwałą Nr XLIII/885/17 Rady Miasta Bydgoszczy. Opracowywany projekt planu obejmuje swoim zasięgiem tereny poprzemysłowe północnej części Śródmieścia, usytuowane w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru kolejowego, przeznaczone do zmiany funkcji na zabudowę mieszkaniową – wielorodzinną. Nowe zagospodarowanie i zabudowa terenów śródmiejskich przyczynia się do rewitalizacji obszaru oraz stworzą dogodne warunki dla rozwoju tej części miasta. Znajdujący się w omawianym obszarze zespół zabudowy zabytkowej tzw. „Bydgoski Londynek”, przeznaczony do zachowania, zyska sąsiedztwo terenów charakteryzujących się kontynuacją funkcji zabudowy śródmiejskiej. Plan ustala zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, w tym przekształcenia istniejącej zabudowy oraz lokalizację nowych budynków. Budynek przy ulicy Kościuszki 62, położony w bezpośrednim sąsiedztwie linii energetycznej wysokiego napięcia oraz w strefie jej uciążliwego oddziaływania, aktualnie nie jest użytkowany. Jego ekspozycja od strony trasy W-Z tworzy negatywny wizerunek północnej części Śródmieścia. Plan, po przyjęciu przez Radę Miasta Bydgoszczy stworzy podsta-

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		wy dla przekształceń funkcjonalnych terenów oraz dla działań inwestycyjnych w obszarze jego opracowania, w tym rozbudowy czy przebudowy istniejących budynków. Zgodnie z ustaleniami planu możliwa będzie rozbiórka budynku lub częściowa jego przebudowa i adaptacja dla nowych funkcji.
5.	Co będzie się działo z „orlikiem" zlokalizowanym przy likwidowanym gimnazjum przy ul. Kościuszki?	Po zmianie systemu oświaty obiekty boisk ogólnodostępnych typu Orlik przy ulicy Kościuszki 34a zarządzane są przez Szkołę Podstawową nr 37 przy ulicy Gdańskiej 122.
6.	Cały czas czekamy na nowy, zmodernizowany stadion Polonii.	Miasto zleciło opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej przebudowy stadionu przy ul. Sportowej 2 w zakresie przebudowy trybuny wschodniej wraz z zapleczem – sektor „B". Okres opracowania dokumentacji projektowej uległ wydłużeniu ze względu m.in. na konieczność uzyskania: decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzji - pozwolenia wodno-prawnego na budowę urządzeń wodnych i odprowadzenie wód opadowych do gruntu - determinujących uzyskanie decyzji udzielającej pozwolenia na budowę. Powyższe czynniki wpływają na wydłużenie procesu przygotowania inwestycji do realizacji, uniemożliwiając jednocześnie zakończenie prac projektowych. Rozpoczęcie realizacji rzeczowej inwestycji planowane jest jeszcze w tym roku.
7.	Dotyczy: budowy w kompleksie Astorii basenu o wymiarach olimpijskich ze zbyt małą widownią do organizacji zawodów najwyższej rangi.	W ramach rewitalizacji obiektów Astorii przy ul. Królowej Jadwigi planowana jest budowa basenu 50-metrowego z trybuną na ok. 450 miejsc. Określenie basen olimpijski dotyczy tylko wymiarów, igrzysk olimpijskich nie będziemy organizować. Bardzo rzadko w Polsce organizowane są zawody międzynarodowe pływackie (np. mistrzostwa Europy). Wszystkie zawody organizowane w kraju przyciągają małą liczbę widzów, w zasadzie tylko zawodników i ich rodziny. Budowa większej trybuny wymaga przeprojektowania i poniesie za sobą wyższe koszty (również utrzymania) oraz przesunięcie realizacji w czasie, natomiast jest mało prawdopodobne jej wykorzystanie. Zaprojektowany basen ma mnóstwo funkcjonalności, m.in. dla nurków, dla osób niepełnosprawnych, dla rehabilitacji i rekreacji. Jednak poza tymi wymienionymi będzie miejscem treningów dzieci i młodzieży, sportowców. Mamy szkoły i klasy pływackie i do tej pory wszyscy uczniowie, którzy chcieli kontynuować swoje zdolności pływackie, nie mieli możliwości na takiej długości, 50-metrowym basenie trenować. Korzystają obecnie z basenów w innych miastach.
8.	Dotyczy: bałaganu pod Rondem Jagiellonów (zepsute gabloty, sufity pozalewane, brak części sufitów, brudno)	Utrzymaniem tego obiektu zajmuje się bezpośrednio dzierżawca na mocy umowy nr 5020/510/TP/2012 z dnia 10 kwietnia 2018 r., zawartej w efekcie postępowania przetargowego. W związku z uwagami dotyczącymi czystości i stanu technicznego przejścia podziemnego pod „Rondem Jagiellonów" w Bydgoszczy, powołując się na paragraf 6 przywołanej umowy regulującej zasady dzierżawy obiektu mostowego – przejścia podziemnego pod „Rondem Jagiellonów", zostało wystosowane pismo do dzierżawcy obiektu dotyczące zadbania o czystość i przeprowadzenia niezbędnych prac remontowych i naprawczych. Natomiast w ramach tzw. robót awaryjno-utrzymaniowych, Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, przeprowadzi w najbliższych miesiącach następujące niezbędne prace remon-

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		towo-naprawcze konstrukcji przejścia tj.: naprawę belki nad zejściem z peronu tramwajowego oraz naprawę przecieków w rejonie belki stropowej.
9.	Dotyczy: linii tramwajowej przez Babią Wieś, przez którą nie jeżdżą tramwaje.	Ruch tramwajowy w obrębie ulicy Babia Wieś został wstrzymany w związku z katastrofą budowlaną. Niestety w chwili obecnej nie jest znany termin przywrócenia kursowania tramwaju. Od dnia 14 lipca br. w związku z remontem torowiska na węźle ulicy Szarych Szeregów, od strony ronda Toruńskiego do pętli Babia Wieś zostały skierowane linie tramwajowe nr 2,4,7.
10.	Jakie są plany dotyczące budynku szkoły nr 56 przy ul. Bośniackiej?	Szkoła Podstawowa nr 56 będzie funkcjonować w budynku przy ul. Bośniackiej 3 do końca roku szkolnego 2018/2019. Decyzja w sprawie wykorzystania budynku przy ul. Bośniackiej 3 zostanie zatem podjęta w terminie późniejszym.
11.	Dotyczy planów w stosunku do obiektów wygaszanego Gimnazjum nr 28 na Jachcicach.	Gimnazjum nr 28 zostało 1 września 2017 roku włączone do Szkoły Podstawowej nr 36. W roku szkolnym 2018/2019 z budynku przy ul. Żeglarskiej 67 będą korzystali uczniowie klas trzecich gimnazjum oraz klas siódmych i ósmych szkoły podstawowej. Ostateczna decyzja w sprawie zagospodarowania ww. budynku zostanie podjęta w późniejszym terminie. Generalnie nie pozbywamy się budynków wygaszanych szkół, pozostają w naszym zasobie.
12.	Sprawa powrotu stowarzyszenia Piłkarskiego Zawisza na obiekty miejskie Zawiszy przy ul. Gdańskiej 163.	Zgodnie z zawartymi w dniu 6 maja 2005 r. pomiędzy Miastem Bydgoszcz a Cywilno-Wojskowym Związkiem Sportowym Zawisza, umowami użyczenia do bezpłatnego używania nieruchomości gruntowych zabudowanych, położonych przy ul. Gdańskiej 163 oraz Sielskiej 12a, administratorem obiektów sportowych położonych na wspomnianych nieruchomościach został Cywilno-Wojskowy Związek Sportowy Zawisza. O możliwości korzystania z infrastruktury sportowej decyduje zarządca obiektu tj. CWZS Zawisza.
13.	Dotyczy: rozliczeń z ze spółką „Zawisza" Bydgoszcz SA.	Kwestie związane z nieprawidłowościami - wszystkie te sprawy badał prokurator, nie mam jakiejkolwiek wiedzy, żeby postawiony został mi lub komukolwiek zarzut w tej sprawie. Czy nie będzie postawiony Zarządowi „Zawisza" Bydgoszcz SA, tego nie wiem. Razem ze Stowarzyszeniem Piłkarskim, Miasto było kiedyś współwłaścicielami wyłącznymi tego klubu i razem się zdecydowaliśmy, głosowali Radni, głosowało Stowarzyszenie Piłkarskie – aby sprzedać udziały Miasta w tymże klubie. Za zgodą wszystkich, także Stowarzyszenia Piłkarskiego. Spółka prawa handlowego, spółka akcyjna podlega rygorom, kontroli przez biegłego rewidenta. Mieliśmy prawa nadzorować te ruchy jako wspólnicy, później już nie. Dotacje, które przekazywaliśmy wyłącznie na szkolenie dzieci i młodzieży, zostały rozliczone przez urzędników i w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, wystąpiliśmy o zwrot tych pieniędzy. Nie dostaliśmy, tak jak i pewnie różne inne osoby.
14.	Dotyczy: braku wsparcia i zainteresowania sukcesami dla dzieci trenujących w klubie Akademia Piłkarska Brda.	Nie wiedziałem, o sukcesach tego klubu. Takich akademii w każdej dyscyplinie sportowej jest w mieście kilkadziesiąt i nie jestem w stanie śledzić wszystkich sukcesów na każdym poziomie wiekowym w każdej dyscyplinie.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		Podmiot ten nigdy nie występował o dofinansowanie ani na szkolenie sportowe, ani na organizację imprezy sportowej, nie startował w żadnym konkursie organizowanym przez Referat Sportu Urzędu Miasta. Ponadto Akademia Piłkarska Brda nie zdobyła na przestrzeni ostatnich lat punktów w Systemie Sportu Młodzieżowego co uniemożliwia udział w konkursach na dofinansowanie szkolenia sportowego ze środków pochodzących z budżetu Miasta Bydgoszczy.
15.	Dotyczy: działalności Polonii (brak imprez, brak szkolenia młodzieży) oraz wykorzystania przez Polonię środków przekazywanych przez Miasto na promocję.	Decydując się na sprzedaż akcji ŻKS Polonia Bydgoszcz SA, zdawałem sobie sprawę, że jest to przedsięwzięcie deficytowe. Dlatego, żeby zachęcić kogokolwiek do kupna została sporządzona, zgodnie z prawem, umowa o wsparciu Miasta na rzecz właściciela. W której zapisana została na 4 lata, bodajże kwota 8,5 mln zł, (spółka zadłużona była na około 4-5 mln zł). Miasto tak się zabezpieczyło, że środki które miały trafiać z tejże kwoty do klubu, trafiały bezpośrednio na spłatę kredytu. Było to narzędzie do uratowania klubu. Prezes Gollob na moment kiedy kupował klub, miał pełną wiedzę o sytuacji, o wszystkich zobowiązaniach niespłaconych. Pozostała kwota to wsparcie działalności Polonii (ok. 1 mln zł rocznie). Tylko dwa kluby żużlowe w ekstraklasie mają wyższe dofinansowanie ze strony samorządu. Podstawą finansowania klubów są sponsorzy. Obecnie Miasto odstąpiło od wspierania klubów sportowych poprzez wydatki na promocję na rzecz dotacji. Dotacja jest lepiej weryfikowalna, z dotacji trzeba rozliczyć się z Urzędem Miasta fakturami. W promocji wywiązuje się poprzez zakres usługi, którą liczymy poprzez wartości medialne. Jedynym wyjątkiem jest obecnie Polonia ze względu na obowiązującą umowę. Po jej wygaśnięciu dalsze wspieranie żużla odbywać się będzie przez umowę dotacyjną.
16.	Dotyczy: wyprowadzenia uciążliwych zakładów przemysłowych z miasta (np. uciążliwość PESY dla mieszkańców Jachcic).	Najchętniej cały przemysł, który szkodzi, lokowałbym poza granicami miasta. Przy czym, każdy zdaje sobie sprawę, jakim problemem, jest przeniesienie PESY poza miejsce, gdzie dzisiaj leży. Już takie próby były, zachęcali nasi urbaniści do tego i słusznie, ale jest to logistycznie niewykonalne. Generalnie każdy podmiot przemysłowy musi zdobywać określone decyzje środowiskowe, w których wskazywane są dopuszczalne normy. To nie są nasze decyzje, albo w większości nie nasze. Są organy rządowe, czy Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska, który prowadzi nad tym kontrolę. Jestem zwolennikiem nie lokowania przemysłu, w centrum miasta albo blisko centrum. Tylko, że pewnych zaszłości, nie da się dzisiaj wyeliminować.
17.	Dotyczy: kwestii ograniczenia smogu – czy można podłączyć do KPEC wszystkie dzielnice w mieście albo jakąś tanią energię doprowadzić do mieszkań?	Smog. Bardzo trudny temat, ze względu na złożoność. Mamy około 22 000 pieców w mieście, palących węglem lub czymś gorszym niż węgiel. I nie ma władztwa, takiego że możemy tym mieszkańcom Bydgoszczy, którzy to używają powiedzieć: „Kończymy z używaniem”. Staramy się, ale nie mamy narzędzia, żeby nakazać każdemu podłączenie się do sieci KPEC. Nie ma takiego prawa. Ja byłbym szczęśliwy, jakbyśmy nie mieli pieców węglowych w mieście. Można ogrzewać z sieci KPEC, można gazem, można prądem. Może jeszcze inaczej. Ale nie możemy nikogo zmusić, że ma odejść od tego, co dzisiaj używa. Jednocześnie Miasto nie ma wpływu na ceny takich nośników jak gaz i energia elektryczna, która w

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		ostatnim roku podrożało o 30%. Natomiast proponujemy ze strony Miasta, również ze wsparciem Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, programy dofinansowania wymiany pieców opalanych paliwem stałym. Rocznie ze wsparcia korzysta kilkaset osób.
18.	Dotyczy: budowy II etapu Trasy Uniwersyteckiej *(sprawa wywłaszczenia właścicieli tartaku)*.	Proces inwestycyjny, przy każdym dużym rozwiązaniu drogowym na drodze wojewódzkiej jest taki, że Wojewoda wydaje decyzję o pozwoleniu na budowę (ZRID). Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej złożył wniosek i została wydana ta decyzja w 2016 roku, od której zostało wniesione odwołanie. Decyzja została utrzymana przez Ministra w mocy prawnej. Ta decyzja różni się od zwykłego pozwolenia na budowę, jedną bardzo ważną kwestią. Wywłaszcza nieruchomości i działki, które są niezbędne do realizacji inwestycji, przenosi własność z dotychczasowego właściciela, na nowego, w tym wypadku na Województwo Kujawsko-Pomorskie. Jednocześnie Wojewoda ma obowiązek w ciągu 60 dni dokonać wyceny wszystkich działek, które są przejmowane na potrzeby budowy drogi, ustalić odszkodowanie, a my jako inwestor, odszkodowanie wypłacamy. W tym wypadku wysokość odszkodowania została zakwestionowana, lecz również utrzymana w mocy. Wszystkie decyzje są prawomocne. Są to decyzje Wojewody, w tej sprawie nie ma żadnej decyzji Prezydenta Miasta. Miasto nie może wypłacić wyższej kwoty odszkodowania niż wynikającej z decyzji Wojewody. Natomiast właściciel nieruchomości ma prawo do dochodzenia wyższej kwoty. W tej chwili nie można już mówić o ugodzie, wymianie działki na inną nieruchomość, ponieważ jej właściciel odebrał pieniądze z odszkodowania. Wojewoda ma obowiązek wydania nieruchomości w ciągu 30 dni od złożenia wniosku. ZDMiKP wniosek taki złożył 27 października 2017 roku. Dlatego drogowcy zawierając umowę z wykonawcą zapisali, że działka zostanie przekazana 1 stycznia 2018 r. Jednak wojewoda nie wywiązał się z tego obowiązku.
19.	Czy jest to prawda, że „Kobylarnia" wystąpiła do Państwa, do Urzędu Miasta, tudzież do Zarządu Dróg Miasta, z kwotą 700 tys. zł jako roszczenia za to, że nie mogli wejść w zeszłym roku na ul. Glinki przez gazociąg.	Na dzień 3 lipca 2018 roku KOBYLARNIA SA nie złożyła wniosku o jakiekolwiek środki.
20.	Pytanie dotyczące niskich kwot wykupu nieruchomości przy ul Grunwaldzkiej.	Zaproponowane zostało indywidualne spotkanie w sprawie procedury odwoławczej i wsparcia Miasta. W dniu 9.07.2018 r. odbyło się spotkanie Prezydenta Bydgoszczy z mieszkańcami ulicy Grunwaldzkiej w przedmiotowej sprawie.
21.	Na jakie wsparcie finansowe mogą liczyć uczelnie.	Miasto nie tylko przez ostatnie 8 lat, ale znacznie wcześniej zawsze wspierało bydgoskie uczelnie. Formami wsparcia są dotacje przyznawane corocznie uczelniom państwowym, nagrody i stypendia dla naukowców, przekazywanie mieszkań zarządzanych przez Administrację Domów Miejskich dla pracowników naukowych. Bardzo istotną formą wsparcia było przekazywanie nieruchomości, niezbędnych do prowadzenia działalności dydaktycznej i naukowej. W ostatnim czasie zauważyliśmy, że uczelnie sprzedają nieruchomości, także te otrzymane od Miasta, zwiększając swój budżet. Miasto jest otwarte na wspieranie, ale musimy oprzeć ewentualne wsparcie o konkretne projekty i

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		cele, bezpośrednio związane z potrzebami i rozwojem miasta.
22.	Czy nie możemy rozszerzyć obszaru metropolitalnego i zacząć w ramach metropolii współpracować z Inowrocławiem?	W związku z wycofaniem przez obecny Parlament z obiegu prawnego uchwalonej w poprzedniej kadencji Sejmu ustawy o związkach metropolitalnych, zapewniającej finansowanie z budżetu państwa rozwoju obszarów metropolitalnych, zainicjowałem – wzorem Gdańska i Poznania – powołanie stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz. Stowarzyszenie zostało założone jako alternatywa do ustawowego związku metropolitalnego w formie współpracy międzysamorządowej. Do stowarzyszenia przystąpiły wszystkie samorządy – Bydgoszcz, 18 okolicznych gmin i 2 powiaty – które wcześniej wyraziły chęć utworzenia związku metropolitalnego. Działalność Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz wspiera proces pogłębiania naturalnej współpracy, budowania pozytywnych relacji i wzajemnego zaufania między samorządami, a także rozwijania poczucia wspólnoty metropolitalnej wśród mieszkańców poszczególnych miejscowości. Przyszłość co do kształtu i składu stowarzyszenia jest sprawą otwartą. Obecna współpraca opiera się na wzajemnym zaufaniu i pełnej dobrowolności jego Członków, a wszystkie strategiczne decyzje dotyczące działalności stowarzyszenia podejmuje Rada Metropolii.
23.	Dotyczy: stanu chodnika przy ul. Pomorskiej 43	W dniu 30 lipca 2018 roku rozpoczęte zostały prace związane z przebudową istniejącej, zniszczonej nawierzchni z płyt betonowych na kostkę brukową. Zadanie było ujęte w planie robót na 2018 rok.

Spotkanie 3 lipca 2018 roku - Czyżkówko, Flisy, Miedzyń – Prądy, Okole, Osowa Góra, Piaski, Smukała – Opławiec – Janowo, Wilczak – Jary.

Link do zapisu spotkania: https://youtu.be/OHI7N-EURsc

1. Rekomendacje działań do Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku, zgłaszane przez uczestników spotkania:

- Dbałość o miejsca symboliczne, dziedzictwo kulturowe (Kanał Bydgoski), które służyć będą mieszkańcom.
- Chcąc przekonać mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej, należy stworzyć ofertę konkurencyjną w stosunku do samochodów prywatnych, szczególnie w zakresie częstotliwości kursowania.
- W dyskusji o komunikacji w mieście trzeba również pamiętać o samochodach dostawczych, zaopatrujących sklepy i punkty usługowe, również w strefie śródmiejskiej.
- Nadrabianie wieloletnich zaległości w mieście to przede wszystkim budowa dróg gruntowych.
- Nadrabianie wieloletnich zaległości to nie budowa dróg gruntowych. To jest przywrócenie drożności poruszania się po mieście pieszo, to jest budowa spójnej sieci dróg rowerowych i jest to stawianie na komunikację publiczną.

  XX wiek, to był wiek budowania miast dla samochodów. W efekcie mamy spójną, rozwiniętą sieć ulic i dróg samochodowych. Jest to najlepsza i najbardziej rozwinięta sieć do przemieszczania się po mieście Bydgoszczy. Natomiast w zakresie dróg dla pieszych i rowerzystów występują bardzo duże deficyty, a nawet istniejąca infrastruktura jest „anektowana" przez użytkowników samochodów np. zastawione chodniki. Niestety w dalszym ciągu inwestujemy przede wszystkim w sieć drogową, a inwestycje w infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów są znikome.

  W zakresie bezpieczeństwa w komunikacji publicznej w dalszym ciągu brakuje inwestycji np. przystanki wiedeńskie na ul. Gdańskiej.
- Z centrum, ze starówki powinien być wycofywany ruch samochodowy, ale wymaga to wyprzedzającej budowy parkingów. Np. parking przy ul. Grudziądzkiej powinien służyć mieszkańcom, a nie urzędnikom.
- W Bydgoszczy są bardzo duże zapóźnienia związane z budową ścieżek rowerowych.
- Sprzeczność interesów komunikacja publiczna i rowerowa czy komunikacja samochodowa jest błędne. Komunikacja publiczna i rowerowa nie zastąpi komunikacji samochodowej.
- Na Starym Rynku powinien być całkowity zakaz ruchu samochodowego.
- Bydgoszcz jest wroga pieszym, a inwestycje transportowe skupiają się na poprawie płynności ruchu samochodowego. Wizja Bydgoszcz 2030 roku: pieszy przez władze miejskie, przez Radnych, urzędników jest traktowany jak obywatel dobry, ceniony. Obywatel, który nie transferuje znaczącej części swoich dochodów do firm samochodowych i banków będących daleko poza Bydgoszczą, ale wydaje swoje pieniądze tutaj na miejscu w Bydgoszczy. Nie zaśmieca miasta 30 letnim złomem. Nie zatruwa środowiska. Nie potrzebuje dwóch stałych i nieokreślonej liczby ruchomych miejsc parkingowych. Jego potrzeby łatwiej i taniej zapewnić.
- Bardzo ważną kwestią jest bezpieczeństwo ruchu drogowego.
- Zachęcanie, a nie zmuszanie mieszkańców, do korzystania z komunikacji publicznej poprzez dobrą organizację i warunki podróżowania (synchronizacja rozkładów jazdy, częstotliwość kursowania, nowy tabor, przyjazna infrastruktura przystankowa itp.).

- Poparcie dla budowy ścieżek rowerowych i chodników. Należy zwrócić uwagę, żeby ich realizacja uwzględniała potrzeby osób niepełnosprawnych.
- Wyjście naprzeciw potrzebom osób niepełnosprawnych jest miarą naszej obywatelskości i jakości kapitału społecznego.
- Znalezienie rozwiązań dotyczących konfliktu funkcji mieszkaniowej z funkcją gospodarczą.
- Konieczna jest większa dbałość w realizacji inwestycji miejskich i w późniejszym ich utrzymaniu.
- Inwestycje miejskie powinny być realizowane przyszłościowo, a nie tylko z rozwiązaniami na dziś (np. skrzyżowanie dwupoziomowe Kolbego/Grunwaldzka).
- Miasto realizując inwestycje nie zawsze racjonalne gospodaruje środkami.
- Bieżące remonty przestrzeni publicznych ułatwiające korzystanie z miejskiej infrastruktury.
- Większa efektywność wykorzystania zrealizowanej infrastruktury sportowej – zatrudnienie opiekunów/trenerów dla zorganizowanych zajęć dla dzieci i młodzieży.
- Sport – słaba kondycja bydgoskiego żużla powoduje, że na zmodernizowanym stadionie może zabraknąć kibiców.
- W kwestii sztuka awangardowa czy sztuka popularna – zdecydowanie popularna. Przez kilka lat bydgoski teatr miał repertuar bardzo awangardowy, co nie przysparzało mu osób starszych na widowni.
- Braki w infrastrukturze kultury na osiedlach.
- Prezydent i radni częściej powinni spotykać się z mieszkańcami i przedstawicielami Rad Osiedli.
- Poziom obsługi mieszkańców i załatwiania spraw w Urzędzie Miasta i jednostkach miejskich nie jest zadowalający.
- Dla poprawy pracy urzędników potrzebny jest dobry system oceny oraz monitoringu jakości tej pracy.
- Konieczne są inwestycje aby ożywić teren parku nad Starym Kanałem Bydgoskim (m.in. stworzenie bazy turystycznej – wypożyczalna sprzętu wodnego, weekendowa mobilna mała gastronomia).
- Dbałość o stan dróg wodnych. Bydgoski Węzeł Wodny jest walorem nie do przecenienia.
- Strategia powinna określać proporcje wydatków na poszczególne dziedziny. Nie można natomiast mówić, że będziemy budowali ścieżki rowerowe, a nie będziemy budowali bezpiecznych tras komunikacyjnych.
- Rozwój form praktycznej nauki techników, inżynierów i magistrów.
- Edukacja obywatelska dzieci i młodzieży. Zmiana formuły BBO, wprowadzenie programu/wyboru zadań do szkół średnich i ostatnich klas szkół podstawowych.
- Dotychczas prowadzona edukacja obywatelska w szkołach jest niewystarczająca.
- **Umiejętna współpraca władz lokalnych z administracją rządową,** w sprawach, na które Miasto nie ma bezpośredniego wpływu.

2. Propozycje zadań dla obszaru osiedli: Czyżkówko, Flisy, Miedzyń – Prądy, Okole, Osowa Góra, Piaski, Smukała – Opławiec – Janowo, Wilczak – Jary:

- Kompleksowa rewitalizacja i zagospodarowanie rekreacyjne Starego Kanału Bydgoskiego i parku nad kanałem.
- Budowa komisariatu Policji na Osowej Górze.
- Budowa przepraw mostowych: przez Brdę na wysokości ul. Chmurnej, przez Kanał Bydgoski na wysokości ul. Kruszyńskiej.
- Budowa drogi – przedłużenie ul. Deszczowej w kierunku Osowej Góry.

3. Pytania i uwagi szczegółowe:

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
1.	Dotyczy: budowy ścieżek rowerowych.	Infrastruktura dla rowerzystów w Bydgoszczy realizowana jest zarówno w ramach dużych inwestycji, jak również jako samodzielne zadania. Obecnie nowe drogi rowerowe wykonywane są w ramach inwestycji: - przebudowa ulicy Grunwaldzkiej, - II etap budowy ulicy Ogińskiego, - przebudowa ulicy Wojska Polskiego (przy ulicach Chemicznej i Szarych Szeregów). W ramach odrębnych zadań infrastruktura rowerowa realizowana jest przy ulicach: Łochowskiej, Wiatrakowej, Focha, Grunwaldzkiej (od ulicy Kraszewskiego do ronda Grunwaldzkiego). Budowa dróg rowerowych w Mieście zalicza się do priorytetów. Infrastruktura ta realizowana jest zgodnie z istniejącymi zapisami w budżecie miasta w pozycji „Drogi dla rowerów". Dalszy rozwój wykonywany będzie w miarę pozyskiwania finansowych środków celowych.
2.	Dotyczy: rewitalizacji i zagospodarowania parku nad Starym Kanałem Bydgoskim.	W roku 2011 w ramach inwestycji pilotażowej projektu REURIS została przeprowadzona rewitalizacja części Parku nad Starym Kanałem Bydgoskim, polegająca na przebudowie odcinka od Ronda Grunwaldzkiego do ul. Wrocławskiej na obszarze około 2,5 ha. Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta zlecił wykonanie dokumentacji projektowej na odbudowę umocnień brzegowych (prawego – 740 mb i lewego – 720 mb brzegu) pomiędzy śluzami nr IV i nr V w formie szczelnej palisady. Również w ramach programu Bydgoski Budżet Obywatelski zgłoszono kilka projektów związanych z tym rejonem miasta, między innymi rewitalizację nabrzeża Kanału, postawienie toalet, wykonanie wybiegu dla psów a także modernizację placu zabaw. W przypadku pozytywnej weryfikacji i uzyskaniu odpowiedniej liczby głosów zwycięskie projekty przejdą do realizacji na przyszły rok. Ponadto Park nad Starym Kanałem Bydgoskim objęty jest stałym utrzymaniem w zakresie czystości i porządku. Niezależnie od realizowanych i planowych działań infrastrukturalnych zgodnie z zawartą umową z firmą „Agro" Kwiatkowski, Makowski Sp. j., na zlecenie Miasta na bieżąco, na przedmiotowym terenie wykonywane są prace agrotechniczne (usuwane wiatrołomy, koszona trawa i pielęgnowane drzewa i krzewy) i porządkowe (sprzątane alejki, opróżniane kosze i oczyszczany plac zabaw). W 2017 roku przeprowadzono cięcia sanitarno-pielęgnacyjne ok. 100 drzew od ul. Wrocławskiej do ul. Czarna Droga po stronie osiedla Wilczak-Jary. Sprawowana jest również stała kontrola cieku wodnego przepływającego przez park. Na początku lipca br. wykonano prace konserwacyjne polegające na udrożnieniu cieku z porastającej roślinności i wykoszeniu jego skarpy. W zależności od sytuacji finansowej miasta w przyszłości będą możliwe prace związane z rewitalizacją Kanału.
3.	Dotyczy: częstszego kursowania linii tramwajowej nr 3.	Rozkłady jazdy dostosowuje się do realnie występującego zapotrzebowania. Linie tramwajowe skoordynowane są rozkładowo na węźle rondo Jagiellonów, co oznacza, że tramwaje pojawiają się tam w

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		ściśle określonej kolejności oraz odstępach czasu. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy cały czas monitoruje zainteresowanie pasażerów bydgoską komunikacją publiczną, a wszędzie gdzie to niezbędne dokonuje zmian.
4.	Dotyczy: prac budowlanych prowadzonych na terenie Bydgoszczy - brak estetyki, brak kontroli nad wykonawcami. Przykłady: siłownia w parku przy Placu Chełmińskim, rewitalizacja kanału przy Wrocławskiej.	W sprawie siłowni w parku przy Pl. Chełmińskim wyjaśniam, że zadanie to zostało wykonane w ramach dwóch edycji Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego. Zakres realizowanych przez Wydział Inwestycji Miasta prac był uzgodniony z wnioskodawcą i został zrealizowany do wysokości planowanego budżetu na ten cel. Ponadto nadmieniam, że Wydział Gospodarki Komunalnej, zleca i nadzoruje prace polegające na utrzymaniu w należytym stanie technicznym urządzeń na miejskich obiektach rekreacyjno – sportowych. Wykonawca prac jest na bieżąco kontrolowany w zakresie jakości wykonania powierzonych robót. Natomiast rewitalizacja części Parku nad Starym Kanałem Bydgoskim od Ronda Grunwaldzkiego do ul. Wrocławskiej została wykonana w 2011 roku w ramach inwestycji pilotażowej projektu REURIS. Nasadzenia – byliny, wykonane w tamtym czasie są w chwili obecnej systematycznie odchwaszczane, w ramach zawartych umów wieloletnich. Obecnie celem uzupełnienia ubytków roślinności systematycznie wykonywane są dodatkowe nasadzenia krzewów iglastych, które są odporne na panujące warunki atmosferyczne.
5.	Dotyczy: problemów z budową przy Placu Chełmińskim 1.	Ulica Chełmińska oraz Plac Chełmiński są drogami gminnymi, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku jednej osi do 8 ton. Na Placu Chełmińskim obowiązuje liniowe ograniczenie prędkości do 30 km/h, a więc prędkość zapewniająca bezpieczne poruszanie się pojazdów i pieszych. Zachowanie niektórych kierowców, a zwłaszcza trwająca budowa mogą powodować uciążliwości dla Mieszkańców. Nieprzestrzeganie obowiązujących norm i zasad ruchu drogowego przez kierowców należy zgłaszać do Policji i Straży Miejskiej.
6.	Kiedy zostanie uruchomiony/podpisany program dofinansowania pieców na ogrzewanie gazowe do 45%?	Miasto Bydgoszcz realizuje zadania dotyczące wymiany ogrzewania z nieekologicznego na ekologiczne źródła ciepła między innymi w ramach programu „KAWKA II". Wysokość dofinansowania wynosi w tym programie 50% poniesionych kosztów inwestycji. Termin realizacji zadania obejmuje lata 2016-2018. Podczas realizacji powyższego zadania, pojawiły się oszczędności pozwalające na wprowadzenie do wniosku o dofinansowanie dodatkowych beneficjentów. W związku z powyższym wśród osób fizycznych, które złożyły wnioski i zgłosiły wolę przeprowadzenia inwestycji polegającej na likwidacji pieców węglowych i założeniu ekologicznego ogrzewania zaproponowano zmianę na korzystniejszą formę dofinansowania i udział w programie „KAWKA II". Po zebraniu wszystkich dodatkowych osób chętnych do skorzystania z wyższego dofinansowania, należy dokonać korekty do wcześniej złożonego wniosku do programu „KAWKA II". Zakończenie sporządzenia powyższej korekty nastąpiło w dniu 18 czerwca 2018 roku. W dniu 20 czerwca 2018 roku, został złożony wniosek do WFOŚiGW w Toruniu, który został zweryfikowany i przekazany do NFOŚiGW w Warszawie, obecnie oczekuje na akceptacje do dalszej realizacji.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		Informacji, w sprawie dofinansowania, udzielają pracownicy Wydziału Zintegrowanego Rozwoju pod nr tel. 52 5858038, 52 5858270, 52 5858493.
7.	Dotyczy: informacji na temat planowanej przebudowy ul. Nakielskiej: 1. Informacja dot. kosztorysu realizacji zadania przebudowy ul. Nakielskiej od wiaduktu do Lisiej 2. Gdzie można zapoznać się z protokołami dot. weryfikacji koncepcji przebudowy ul. Nakielskiej po konsultacjach? 3. Gdzie można zapoznać się z opiniami poszczególnych środowisk zainteresowanych przebudową wskazanego odcinka ul. Nakielskiej? 4. Przewidywany okres realizacji zadania. 5. Źródło finansowania inwestycji wg struktury rzeczowej i ilościowej. 6. Kiedy i gdzie można zapoznać się z zatwierdzonym projektem przebudowy ul. Nakielskiej?	1. Prace związane z przygotowaniem do realizacji inwestycji polegającej na rozbudowie ul. Nakielskiej są w fazie opracowywania koncepcji programowo-przestrzennej opisywanego zamierzenia. Na obecnym etapie, przed ustaleniem niezbędnych zakresów robót w branżach towarzyszących inwestycji (np. budowa kanalizacji deszczowej i odwodnienia, budowa oświetlenia ulicznego, przebudowa urządzeń kolidujących z układem drogowym) nie są prowadzone analizy kosztowe. Ocena przewidywanych kosztów inwestycji planowana jest po zakończeniu prac koncepcyjnych. 2. Raport z konsultacji w sprawie budowy infrastruktury rowerowej na ul. Nakielskiej (na odcinku od ul. Bronikowskiego do ul. Łochowskiej) wraz z rozbudową jezdni został zamieszczony na stronie internetowej Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej pod adresem: http://www.zdmikp.bydgoszcz.pl/index.php/pl/aktualnosci-komunikacja/4703-raport-budowa-infrastruktury-rowerowej-na-ul-nakielskiej-na-odcinku-od-ul-bronikowskiego-do-ul-lochowskiej-wraz-z-rozbudowa-jezdni 3. Z opiniami środowisk zainteresowanych rozbudową odcinka ul. Nakielskiej w sprawie możliwych wariantów realizacji inwestycji, zapoznać się można w Zarządzie Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej po złożeniu wniosku o udzielenie informacji w trybie ustawy z 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 1330) 4. Zakłada się, że zadanie pn. „Budowa infrastruktury rowerowej na ul. Nakielskiej (na odcinku od ul. Bronikowskiego do ul. Łochowskiej) wraz z rozbudową jezdni" realizowane będzie nie wcześniej, niż po zakończeniu innej miejskiej inwestycji, tj. rozbudowy ul. Grunwaldzkiej na odcinku od Węzła Zachodniego do granicy miasta Bydgoszczy. Oznacza to, że roboty budowlane rozpoczęte zostaną nie wcześniej, niż w roku 2020. 5. Nie zostało jak dotąd ustalone źródło finansowania inwestycji. Realizowane obecnie prace koncepcyjne finansowane są z budżetu miasta. 6. Projekt rozbudowy ul. Nakielskiej zostanie zatwierdzony w efekcie postępowania administracyjnego, prowadzonego przez organ architektoniczno-budowlany (w przypadku ul. Nakielskiej – Prezydenta Miasta Bydgoszczy). Odbędzie się to na późniejszym etapie technicznego przygotowywania inwestycji. Koncepcja rozbudowy układu drogowego, uwzględniająca część uwag zgłoszonych w trakcie konsultacji, została zamieszczona wraz z raportem na stronie internetowej ZDMiKP.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
8.	Dotyczy: bezpieczeństwa korzystania z planowanych w ramach przebudowy ul. Nakielskiej bus pasów i przystanków wiedeńskich (autobusowych).	Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej jako Inwestor dołożył wszelkich starań, aby zaproponowane rozwiązania były bezpieczne i poprawiły przepustowość ul. Nakielskiej. Wewnętrzne pasy, przeznaczone na bus-pasy równocześnie będą wykorzystywane przez pojazdy skręcające w lewo do posesji. Będą również stanowiły azyl dla pojazdów wyjeżdżających z posesji w lewo i włączających się do ruchu. Takich funkcji nie da się połączyć w przypadku usytuowania bus-pasów na zewnątrz. Ma to istotne znaczenie wobec bardzo dużej ilości posesji, przylegających do pasa ulicznego. Ze względu na przystanki wiedeńskie zaproponowano ograniczenie prędkości do 40 km/h - co wpłynie na uspokojenie ruchu na trasie oraz na rozpoznawalność zagrożeń komunikacyjnych. Prędkość 40 km/godz. na ulicy o takim charakterze wydaje się akceptowalna i nie różni się istotnie od prędkości obserwowanych obecnie. Dodatkowo przed każdym przystankiem wiedeńskim zastosowano sygnalizację ostrzegawczą. Wewnętrzne bus-pasy to sposób na uzyskanie priorytetu dla autobusów bez dalszego poszerzania pasa drogowego, a przystanki wiedeńskie pojawiają się na ulicach miast coraz częściej. Przeniesienie ruchu autobusów oraz usunięcie z głównych pasów pojazdów skręcających w lewo powinno poprawić warunki ruchu, chociaż oczywiście zatrzymania na przystankach wystąpią.
9.	Konsultacje społeczne dot. przebudowy ul. Nakielskiej wykazały, że mieszkańcy dzielnicy Miedzyń-Prądy są przeciwni przedstawionej koncepcji. Ścieżka rowerowa jest potrzebna tylko z południowej strony (jezdni). Druga jest na ul. Spacerowej – do rozbudowy. Wycinka wielu drzew przy realizacji inwestycji to degradacja środowiska.	Ścieżka wzdłuż Kanału Bydgoskiego spełnia funkcję rekreacyjną i tranzytową, natomiast celem inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez m.in. wykonanie ścieżek rowerowych. W przypadku podobnego charakteru zabudowy po obu stronach ulicy, lokalizowanie ścieżek - podobnie jak i chodników - po obu stronach pasa drogowego jest rozwiązaniem najbardziej funkcjonalnym z punktu widzenia ruchu rowerowego i zgodnym ze *„Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy”.* W przypadku ruchu lokalnego obie strony ulicy będą jednakowo dostępne dla rowerzystów. Rezygnacja z jednej ze ścieżek na rzecz ciągu wzdłuż ul. Spacerowej byłaby odstępstwem od przyjętego modelu. Jedna ze stron ul. Nakielskiej byłaby „upośledzona” w zakresie lokalnego ruchu rowerowego, związanego z załatwianiem przez rowerzystów spraw w obrębie osiedla. Warunki istniejącego zagospodarowania terenu w ciągu ul. Nakielskiej są takie, że każde poszerzenie jezdni połączone z budową chodników, wiązać się będzie z koniecznością wycinki drzew. Skala wycinek zależeć będzie od zaplanowanego wyposażenia ulicy. Jednostki miejskie takie jak: Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej oraz Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta, na etapie prac projektowych będą kontrolowały racjonalność proponowanej gospodarki drzewostanem i dopuszczą wyłącznie te wycinki drzew, które będą miały uzasadnienie w występujących kolizjach z pro-

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		jektowaną infrastrukturą.
10.	Dotyczy: ul. Nakielskiej – ulica powinna być przebudowana, ale nie w tak drastyczny sposób (powinny być zachowane miejsca postojowe przed obiektami handlowymi).	Budowa infrastruktury rowerowej na ul. Nakielskiej (na odcinku od ul. Bronikowskiego do ul. Łochowskiej) wraz z rozbudową jezdni, będzie wymagała wykupów części nieruchomości przyległych do pasa drogowego. Zakres niezbędnych wykupów będzie uzależniony od konkretnych rozwiązań projektowych. Przy tak szeroko zakrojonej inwestycji, jak rozbudowa ul. Nakielskiej inwestor przedsięwzięcia, przed jego umieszczeniem w budżecie musi przeprowadzić dogłębną analizę przewidywanych kosztów, w której uwzględni również konieczność wypłaty odszkodowań za przejmowane nieruchomości. Celem opisywanej inwestycji jest wzbogacenie funkcji komunikacyjnych ulicy Nakielskiej poprzez wykonanie ścieżek rowerowych oraz dodatkowych buspasów. Wykonanie tych elementów odbywa się rzeczywiście kosztem miejsc postojowych, zarówno tych urządzonych, jak i stanowiących teren niezagospodarowany, a wykorzystywany zwyczajowo do parkowania, jak to ma miejsce w przypadku nieruchomości przy ul. Nakielskiej 180. Wyjaśniam również, iż zarządca drogi nie ma obowiązku i nie jest w stanie zagwarantować parkingów przy każdym z funkcjonujących w mieście sklepów. Zgodnie z opracowaną koncepcją, najbliższy parking zostanie urządzony w rejonie skrzyżowania z ul. Cieplicką.
11.	Czemu przebudowa ul. Nakielskiej obejmie odcinek od ul. Bronikowskiego do granic miasta? A co z odcinkiem do Centrum? (od ul. Bronikowskiego do Cz. Krzyża).	Koncepcja budowy infrastruktury rowerowej na tej ulicy od ul. Bronikowskiego do ulicy Łochowskiej wraz z rozbudową jezdni, w efekcie przeprowadzonych w 2017 r. konsultacji społecznych, zostanie rozszerzona o odcinek od ul. Bronikowskiego do ul. Nasypowej. Na przebudowę odcinka od ul. Czerwonego Krzyża do Ronda Grunwaldzkiego został w latach poprzednich opracowany projekt budowlany, który w przypadku planów realizacji inwestycji na całej długości ulicy Nakielskiej po niewielkich korektach zostanie wykorzystany jako koncepcja.
12.	Projekt rozbudowy Nakielskiej przewiduje jezdnię 4 pasmową, a pod wiaduktem będą tylko 2 pasy.	Obecnie nie planuje się budowy nowego wiaduktu kolejowego. Istniejący wiadukt nie stanowi największej przeszkody na przywołanym odcinku ulicy Nakielskiej. Ruch ograniczony jest przez dwa sąsiadujące skrzyżowania z ulicami Bronikowskiego i Nasypową. Przebudowa skrzyżowania z ulicą Bronikowskiego oraz odcinek obejmujący skrzyżowanie z ulicą Nasypową zostały ujęte w koncepcji przebudowy omawianej ulicy, co poprawi warunki ruchu.
13.	Dotyczy: budowy parkingów (Kujawska, Grudziądzka UM) umożliwiających ograniczenie ruchu samochodowego w Śródmieściu.	W ramach przebudowy ulicy Kujawskiej, przy Rondzie Kujawskim powstanie duży parking pomiędzy jezdniami. Przy ulicy Grudziądzkiej planowane jest przedsięwzięcie pn. Parking wielopoziomowy typu „Park&Ride” i „Park&Go” obejmuje budowę parkingu 5-kondygnacyjnego na ok. 550 miejsc postojowych.
14.	Dotyczy: walki ze smogiem.	Miasto podejmuje działania zmierzające do jego ograniczenia. W chwili obecnej trwają prace nad zmianą uchwały Rady Miasta Bydgoszczy dotyczącą udzielania mieszkańcom dofinansowania na wymianę pieców/kotłów, w celu zwiększenia ilości wymienianych urządzeń grzewczych na opał stały.
15.	Dotyczy: rozbudowy układu komunikacyjnego: ul. Kolbego –	Analizy prowadzone przez biuro projektów dotyczące rozbudowy ulicy Grunwaldzkiej, które oparte

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
	2bus pas, skrzyżowanie dwupoziomowe Kolbego / Grunwaldzka.	były na pomiarach i prognozowaniu ruchu drogowego nie wykazały konieczności budowy skrzyżowania dwupoziomowego przy ulicy Kolbego.
16.	Dotyczy: złej synchronizacji odjazdów miejskiej komunikacji przez zewnętrznego przewoźnika na linii autobusowej nr 58.	Nie planuje się zmian na linii 58, ponieważ linie 58 i 51 na wspólnym odcinku (Plac Kościeleckich – Rondo Maczka) funkcjonują jako jedno połączenie komunikacyjne. Jakakolwiek ingerencja w godziny odjazdów linii 58 skutkowałaby pogorszeniem oferty przewozowej dla pasażerów korzystających z tego połączenia.
17.	Uwaga do przewodniczącego RM o zdyscyplinowanie Radnych do pełnienia dyżurów w siedzibach Rad Osiedli.	Harmonogram dyżurów Radnych Rady Miasta Bydgoszczy znajduje się na stronie: http://bip.um.bydgoszcz.pl/rada_miasta/dyzury_radnych_rady_miasta/. Informacja na temat spotkań z przedstawicielami Rad Osiedli znajduje się pod adresem: http://bip.um.bydgoszcz.pl/rada_miasta/rady_osiedli/. Oba harmonogramy są na bieżąco aktualizowane.
18.	Połączenie tramwajowe Rycerska-Gdańska.	Projektanci, którzy projektują trasę W-Z, mają tak zaprojektować rozwiązania, aby została rezerwa na zbudowanie tam połączenia tramwajowego.
19.	Dotyczy: możliwości budowy nawierzchni dróg z płyt ażurowych na Miedzyniu.	Drogowcy rozpoczęli pilotażowy program budowy nawierzchni z płyt ażurowych w miejscu dróg gruntowych. Już wiemy, że jest to rozwiązanie tańsze, a na wielu drogach standard ten wystarczy. Jeżeli sprawdzi się ta metoda, to więcej środków skierujemy i szybciej drogi gruntowe będziemy budować. W ramach programu budowana będzie nawierzchnia m.in. ul. Ornej i ul. Liściastej, zadania są już po przetargach. Realizacja budowy nawierzchni dróg gruntowych może być również realizowana z programu inicjatyw lokalnych - Program „25/75”. Stwarza on możliwość realizacji zadania publicznego z inicjatywy i przy współudziale mieszkańców Bydgoszczy. Aby wystąpić z wnioskiem o realizację zadania publicznego, należy zgromadzić 25% wkładu własnego szacunkowego kosztu inwestycji, pozostałe 75% kosztów zadania pokrywa Miasto. W ramach Programu – „25/75” możliwa jest realizacja zadań publicznych, polegających między innymi na budowie, przebudowie dróg, parkingów, chodników stanowiących własność Miasta. Program nie określa w jakiej technologii powinny zostać utwardzone drogi. Możliwość realizacji w wybranej przez mieszkańców technologii uzależniona jest jednak od pozytywnej opinii zarządcy drogi tj. Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej.
20.	Dotyczy: planów budowy kanalizacji i utwardzenia ul. Siedleckiej (od ul. Karolewskiej do końca).	Budowa ulicy Siedleckiej na odcinku od ulicy Koronowskiej do ulicy Chmielnej, po podpisaniu przez Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej umowy z wykonawcą robót na realizację tej inwestycji w formule „zaprojektuj i wybuduj”, jest obecnie w fazie opracowywania dokumentacji projektowej. Procedury związane z technicznym przygotowaniem inwestycji przedłużają się z uwagi na konieczność skoordynowania prac projektowych i późniejszej realizacji prac budowlanych pomiędzy ZDMiKP, a planującymi budowę kanalizacji Miejskimi Wodociągami i Kanalizacją Sp. z o.o. Obecnie ZDMiKP zakłada rozpoczęcie robót budowlanych na miesiąc listopad 2018 roku i ich zakończenie na czerwiec

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		2019 roku.
21.	Dotyczy: planowanej budowy ekranów akustycznych przy ul. Grunwaldzkiej. – wnioski o rezygnację z planowanej budowy ekranów, – dlaczego zaplanowane są tylko po jednej stronie ulicy?	Inwestycja polegająca na rozbudowie ulicy Grunwaldzkiej na odcinku od Węzła Zachodniego do granicy miasta została przygotowana w oparciu o obowiązujące uregulowania prawne, zwłaszcza z uwzględnieniem ustaleń z ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.). W myśl przywołanego aktu prawnego, Inwestor przedsięwzięcia przed wystąpieniem o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej zobowiązany był do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W dniu 10 sierpnia 2015 roku wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr WGK/705/2015, która w części opisującej wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym, zawierała między innymi zapis: „Po stronie północnej ulicy Grunwaldzkiej, zastosować ekrany akustyczne obustronnie pochłaniające, wkomponowane w otoczenie, o minimalnej klasie właściwości pochłaniającej nie mniejszej niż A2” ze szczegółowym wskazaniem lokalizacji zalecanych ekranów. Niedotrzymanie warunków decyzji byłoby ze strony Inwestora poważnym naruszeniem obowiązujących przepisów i jako takie, skutkowałoby odmową udzielenia przez Nadzór Budowlany pozwolenia na użytkowanie obiektu, a przez instytucję dofinansowującą przedsięwzięcie ze środków unijnych, nałożeniem na beneficjenta kar finansowych lub odmową dofinansowania. Nie ma zatem możliwości ograniczenia robót budowlanych związanych z rozbudową ulicy Grunwaldzkiej.
22.	Jak Pan Prezydent widzi pomoc dla firm uczących zawodów technicznych w firmach?	Miasto Bydgoszcz udziela szerokiej pomocy materialnej i niematerialnej firmom współpracującym ze szkołami kształcenia zawodowego. Prawną możliwością wsparcia przedsiębiorstw jest dofinansowanie kształcenia praktycznego uczniów. Miasto (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Edukacji Narodowej z dnia 24 sierpnia 2017 r. w sprawie praktycznej nauki zawodu) zapewnia środki finansowe umożliwiające uczniom odbycie praktycznej nauki zawodu poza szkołą. Są one przeznaczone na refundowanie pracodawcom wynagrodzenia lub dodatków szkoleniowych dla instruktorów praktycznej nauki zawodu, kosztów odzieży i obuwia roboczego oraz środków ochrony indywidualnej, niezbędnych na stanowisku szkoleniowym. Miasto Bydgoszcz od lat promuje szkolnictwo zawodowe. Wspiera działania preorientacyjne prowadzone przez szkoły, pracodawców, media zachęcające młodzież do podjęcia nauki zwłaszcza w poszukiwanych zawodach. Organizuje targi edukacyjne, na których prezentuje ofertę edukacyjną bydgoskich szkół, w tym szkół oferujących kształcenie w zawodach na poziomie średnim technicznym i branżowym zawodowym. Uczestniczą w nich również lokalne firmy. Przy akceptacji Powiatowego Urzędu Pracy, miasto limituje nabór do liceów ogólnokształcących aprobując oferty naborowe szkół zawodowych. Uwzględniają one zapotrzebowanie lokalnego rynku pracy oraz preferencje i zainteresowania kształceniem w określonych typach szkół, w określonych zawodach. Konsultuje przygotowane oferty z

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		organizacjami zrzeszającymi pracodawców oraz PUP. Proponuje naukę w klasach zamawianych, w zawodach oczekiwanych przez lokalnych pracodawców. Działanie te będzie kontynuować w przyszłości.
23.	Dotyczy: realizacji przebudowy ul. Grunwaldzkiej (wykonanie przyłączy, parkingi, ekrany akustyczne, dalszego zamieszkania).	W ramach inwestycji „Rozbudowa ulicy Grunwaldzkiej na odcinku od Węzła Zachodniego do granicy miasta Bydgoszczy wraz z ulicami: Czapla, Wróblowa, Łowiskowa, Zimorodkowa, Wronia, Perlicza, Skośna, Papuzia, Kolbego, Przejście, Filtrowa, Wyrzyska, Okopowa, Zielona i Flisacka" na terenie działki 108/2 zostanie wykonane: przyłącze wodociągowe zakończone studnią wodomierzową; przyłącze gazowe, pod warunkiem dostarczenia przez właściciela nieruchomości dokumentacji projektowej oraz złącze kablowe energetyczne przy granicy z omawianą działką, które pozwoli na wykonanie przez właściciela wewnętrznych linii zasilających. Ponadto w ramach prowadzonej inwestycji zgodnie z dokumentacją projektową opracowaną na podstawie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach nr WGK/705/2015, zostaną wykonane ekrany akustyczne po stronie północnej ulicy Grunwaldzkiej, od ulicy Chojnickiej do mostu na Strudze Flis i od ulicy Kormoranów do ulicy Kolbego. Zostanie także wykonany parking po zachodniej stronie ulicy Chojnickiej. Zgodnie z umową z Wykonawcą robót, nieruchomość przy ulicy Grunwaldzkiej 204 winna zostać przekazana Wykonawcy do dnia 30 czerwca 2018 roku, w związku z czym Wykonawca wystąpił do Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej z powiadomieniem o Roszczeniu o możliwości przedłużenia terminu zakończenia robót. Nie ma więc możliwości dalszego zamieszkiwania na terenie wyżej wymienionej nieruchomości.
24.	Dotyczy: budowy basenu dla mieszkańców przy Szkole Podstawowej, ul. Koronowska.	Budowa basenów w mieście jest jedną ze spraw priorytetowych z uwagi na rozwój Miasta. Wprowadzany jest zatem „Program budowy basenów osiedlowych". Jednak ze względu na ograniczone możliwości finansowe Miasta oraz preferencje dla inwestycji, które mogą uzyskać dofinansowanie zewnętrzne, nie jest obecnie możliwa realizacja wszystkich potrzeb w zakresie budowy basenów osiedlowych. W pierwszej kolejności realizowane będą inwestycje dla których w latach wcześniejszych przygotowane zostały dokumentacje projektowe tj. baseny na osiedlach: Kapuściska, Leśne, Miedzyń i Fordon. W przypadku pojawienia się dodatkowych możliwości finansowych w budżecie Miasta nastąpi rozszerzenie zakresu omawianego programu.
25.	Spotkanie indywidualne Prezydentem Miasta z mieszkańcami ul. Grunwaldzkiej.	Prezydent spotyka się z mieszkańcami w każdy pierwszy poniedziałek miesiąca, od godziny 13.00 do 15.00. Rejestracja zainteresowanych osób odbywa się w pokoju 11A Urzędu Miasta Bydgoszczy – wejście od ulicy Niedźwiedzia 4, od poniedziałku do piątku, w godzinach urzędowania, gdzie sporządzany jest protokół określający przedmiot sprawy. Warunkiem przyjęcia osoby zainteresowanej jest wykorzystanie drogi służbowej. Można również skontaktować się poprzez adres: spotkania.prezydenta@um.bydgoszcz.pl. Spotkanie Prezydenta z mieszkańcami ul. Grunwaldzkiej odbyło się w dniu 9 lipca 2018 roku.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
26.	Dotyczy: zagospodarowania szlaku wodnego Brdy od Kanału do Brdyujścia. Utrzymanie stanu tranzytowego na tej drodze. Wykaszanie trawy w rzece.	W zakresie zagospodarowania szlaku wodnego Brdy od Kanału do Brdyujścia właściwym podmiotem odpowiedzialnym za krajową gospodarkę wodną jest Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Odrębnym pismem zwrócę się do tej instytucji z prośbą o poinformowanie mnie o planach dotyczących szlaku żeglugowego i stanu jego utrzymania.
27.	Jaki wydział zajmuje się wykonawstwem planu Osiedla?	Istniejący schemat osiedla w rejonie skrzyżowania ulic: Drzycimska i Smukalska w Bydgoszczy był realizowany przez osiedle w ramach własnej polityki informacyjnej i na własny koszt.
28.	Dlaczego nie można wykupić mieszkań należących do BTBS?	Ustawa z dnia 26 października 1995 r. o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego, po nowelizacji z dnia 19 sierpnia 2011 r. wprowadziła możliwość wyodrębniania na własność lokali mieszkalnych towarzystw budownictwa społecznego, wybudowanych na wynajem z udziałem środków z kredytu Banku Gospodarstwa Krajowego, uzyskanego na podstawie wniosków złożonych do dnia 30 września 2009 r. Możliwość taka dotyczy lokali w budynkach użytkowanych dłużej niż pięć lat i najemców jednocześnie partycypujących w kosztach budowy lokalu, ale przede wszystkim wymaga decyzji zgromadzenia wspólników lub walnego zgromadzenia akcjonariuszy Spółki. W przypadku Bydgoskiego TBS, aktualnie nie przewiduje się sprzedaży mieszkań pozostających w zasobie mieszkaniowym Spółki, jako wybudowanych w systemie budownictwa społecznego na wynajem, w sytuacji ciągle długiej listy osób zainteresowanych najmem mieszkania BTBS. Podana regulacja ustawowa, nie przewiduje preferencji lub bonifikaty finansowej dla najemców, stanowiąc w art. 33f, że cena sprzedaży lokalu nie może być niższa niż jego wartość rynkowa, ustalana każdorazowo przez rzeczoznawcę, w trybie przepisów ustawy o gospodarce nieruchomościami. Na poczet ceny sprzedaży lokalu, zalicza się jedynie kwotę partycypacji w kosztach budowy lokalu, wpłaconą przez najemcę jako warunek zawarcia umowy najmu lokalu. Ponadto umowy najmu z Bydgoskim TBS zawierane są na czas nieokreślony, a więc mają charakter trwały, a najemców poza treścią samej umowy najmu, chroni regulacja ustawy o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego. Według informacji uzyskanych w Banku Gospodarstwa Krajowego, na 81.000 mieszkań, które wybudowano w ramach rządowego programu wspierania społecznego budownictwa czynszowego z udziałem środków BGK, jedynie 11 zostało dotąd wyodrębnionych w celu dokonania sprzedaży.
29.	Dotyczy: budowy ścieżek rowerowych i chodników z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych.	Budowa dróg rowerowych na terenie Miasta Bydgoszczy oparta jest o standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej wprowadzone zarządzeniem nr 354/2014 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 12 czerwca 2014 roku. Powyższe dotyczy m. in. budowy nawierzchni dróg dla rowerów z betonu asfaltowego lub mastyksu grysowego. W ramach przebudowy infrastruktury standardem są wykonywane przy przejściach dla pieszych oraz przystankach transportu zbiorowego ułatwienia dla osób niepełnosprawnych w postaci płytek ostrzegawczych z wypustkami kierunkowych ryflowanych. Wytyczne do ich stosowania zostały opracowane w 2013 roku przez Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej przy współudziale Polskiego Związ-

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		ku Niewidomych oraz Specjalnego Ośrodka Szkolno – Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Bydgoszczy.
30.	Dlaczego nie jest remontowana kładka przy wiadukcie kolejowym, ul. Czarna Droga/Grunwaldzka?	W sprawie remontu „kładki" dla pieszych na wsporniku wiaduktu kolejowego nad ulicą Grunwaldzką informuję, że ruch w omawianym miejscu zostanie przywrócony do końca wakacji br. Umowa z Wykonawca robót awaryjno – utrzymaniowych, w ramach których naprawa tego przejścia będzie się odbywać, została już podpisana. Jednocześnie uzyskałem wyjaśnienia, że PKP PLK S.A. jako zarządca obiektu, przygotowała dokumentację projektową remontu całej konstrukcji wiaduktu i planuje roboty zrealizować w roku 2019.
31.	Dotyczy: poprawy bezpieczeństwa ruchu przy ul. Grunwaldzkiej na odcinku od Czarnej Drogi do ul. Kraszewskiego (droga serwisowa).	Na jezdni serwisowej ul. Grunwaldzkiej zastosowano szereg rozwiązań w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a mianowicie: – wprowadzono strefę zamieszkania, w której obowiązują trzy zasady: ograniczenie prędkości do 20 km/h, pierwszeństwo pieszych przed pojazdami i parkowanie w miejscach wyznaczonych (znak, poza podniesieniem bezpieczeństwa pieszych, umożliwia skuteczne egzekwowanie przepisów wobec kierowców stojących poza miejscami wyznaczonymi), – zamontowano liniowe progi zwalniające na całej szerokości jezdni (odpowiednie dla prędkości 20 km/h), – uporządkowano parkowanie poprzez wyznaczenie miejsc parkingowych.
32.	Dotyczy: rozwiązania problemu parkowania w okolicy Biznes Park, w tym możliwości budowy parkingu wielopoziomowego pomiędzy Zielenią Miejską i Unilever Bydgoszcz.	Biznes Park generuje zwiększone zapotrzebowanie na miejsca parkingowe. Wiele osób przyjeżdża i zostawia samochody byle gdzie. Pracodawca powinien albo zachęcać do skorzystania z komunikacji publicznej albo budować na swoim terenie parkingi. Sytuację należy przeanalizować, jednak w przypadku wprowadzenia zakazu parkowania, będzie to dotyczyło wszystkich, także mieszkańców. Droga serwisowa jest drogą publiczną, z równymi prawami dla wszystkich użytkowników. Budowa parkingu na osiedlu Okole, na terenach położonych na zapleczu terenów Unilever, w sąsiedztwie Zieleni Miejskiej (działki nr 18 obr. 57 orz nr 1 obr. 64) jest nieuzasadniona, przede wszystkim z uwagi na brak możliwości zapewnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej terenu. Główną przeszkodę stanowi usytuowanie obszaru pomiędzy Starym Kanałem Bydgoskim, a linią kolejową, która ogranicza dostęp do terenu od strony północnej i zachodniej. Na omawianym obszarze nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Bydgoszczy (dokumentu planistycznego określającego kierunki rozwoju na omawianym obszarze), wnioskowany teren położony jest w granicach strefy G2, w obszarze zieleni parkowej, krajobrazowej i ochronnej, stanowiąc naturalną otulinę sąsiadującego Starego Kanału Bydgoskiego.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
33.	Czy zostanie zachowana funkcja mieszkaniowa przy ul. Grunwaldzkiej od Czarnej Drogi do Kraszewskiego?	Dla terenu ul. Grunwaldzkiej od ul. Kraszewskiego do Czarnej Drogi nie ma aktualnie obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Jedynym dokumentem planistycznym określającym kierunki rozwoju miasta jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy uchwalone w 2009 roku. W Studium, zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, usytuowana wzdłuż ul. Grunwaldzkiej znajduje się w obszarze aktywności gospodarczo-produkcyjnej. Ustalenia Studium dopuszczają utrzymanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w rejonie ul. Grunwaldzkiej. Aktualnie opracowywane jest w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej nowe Studium, w którym przewidywane jest objęcie terenów położonych wzdłuż ul. Grunwaldzkiej ustaleniami określającymi funkcję mieszkaniową jako dominującą. Nie przewiduje się dyslokacji funkcji mieszkaniowej, jednak z uwagi na jej bezpośrednie sąsiedztwo i uciążliwość wskazane są przekształcenia funkcji mieszkalnych na usługowe.
34.	Dotyczy: regulacji rozkładu jazdy na przystanku Nakielska-Stawowa (zsynchronizowanie przyjazdu autobusu z odjazdami tramwajów).	Przystanek komunikacji miejskiej Nakielska/Stawowa obsługiwany jest przez 4 linie. Dwie tramwajowe nr 1 i 3 oraz dwie autobusowe 56 i 62. Tramwaje jadą w takcie co 10 min, autobusy nie są idealnie zsynchronizowane z liniami tramwajowymi z uwagi na różną częstotliwość kursowania. Zatem Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej szczegółowo przeanalizuje rozkład jazdy powyższych linii, a ewentualne korekty wprowadzone zostaną przy optymalizacji układu komunikacji zbiorowej w Bydgoszczy.
35.	Dotyczy: braku właściwego oznakowania miejsc dla osób niepełnosprawnych pomimo obowiązku ustawowego.	Obecnie trwają prace uzupełnienia nawierzchni stanowisk o brakujące fragmenty tła barwy niebieskiej. Prace wykonywane są obszarowo. W przypadku braku możliwości wykonania prac ze względu na zaparkowany pojazd, podejmowane zostają kolejne próby wykonania prac w późniejszych terminach, przez co można zauważyć sytuacje etapowego oznakowania kolejnych stanowisk przy danej ulicy.
36.	Dotyczy: egzekwowania zakazu przejazdu przez miasto samochodów ciężarowych.	Przygotowane zostało wystąpienie do Kujawsko-Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego z prośbą o przeprowadzenie kontroli w zakresie sprawdzania masy pojazdów przejeżdżających przez Bydgoszcz, zwracając uwagę, że na terenie miasta obowiązuje dla ruchu tranzytowego zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 10 t. Ponadto podkreślona została prośba o kontrolę na drogach gminnych na osiedlu Błonie (w szczególności na ulicy Schulza i Stawowej) i nakładanie kar względem kierowców pojazdów przekraczających dopuszczalne naciski pojedynczych osi.
37.	Dotyczy: budowy basenu na osiedlu Leśnym.	Nie później niż co 2 lata, rozpoczynamy w Bydgoszczy budowę kolejnego basenu. Kolejność budowy basenów została ustalona w głosowaniu mieszkańców: zwyciężył Fordon, na 2. miejscu Miedzyń, Leśne zajęło trzecie miejsce. Najpóźniej w 2021 r. rozpoczynamy budowę basenu na os. Leśnym.
38.	Dotyczy: oczyszczenia stawu na Osowej Górze przy szkole.	Linia brzegowa oraz powierzchnia lustra wody są oczyszczane na bieżąco. W chwili obecnej Miejskie Wodociągi i Kanalizacja Sp. z o. o. prowadzą postępowanie przetargowe na realizację zadania: „Budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej i dostosowanie sieci kanalizacji deszczowej do zmian kli-

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		matycznych na terenie miasta Bydgoszczy", w którym zbiorniki wodne zlokalizowane przy ulicach: Wielorybia- Kutrowa-Głębinowa oraz Rekinowa- Sumowa będą wykorzystywane do retencjonowania wód opadowych. W związku z powyższym do czasu rozstrzygnięcia procedury prowadzonej przez MWiK nie będą zlecane prace związane z oczyszczeniem dna zbiorników.
39.	Dotyczy: instrukcji ewakuacji miasta w przypadku awarii zapory w Koronowie – instrukcja nie obejmuje osiedli Czyżkówko i Flisy.	Zapora Koronowska jest zaporą ziemną jednorodną o wysokości 25 m i długości 34 m. Jest obiektem budowlanym najwyższej, pierwszej kategorii. Codziennie jest sprawdzana poprawność działania systemu drenażowego, działa też automatyczny system kontroli zapory, czujniki zamontowane w piezometrach dokonują pomiaru poziomu wody wewnątrz korpusu zapory. Każda budowla hydrotechniczna stale piętrząca wodę jest traktowana jako potencjalne źródło zagrożenia. Jednak aby doszło do katastrofy czynnikami ją wywołującymi musiały by być ruchy tektoniczne o znacznym nasileniu (trzęsienie ziemi) lub celowe działanie człowieka w szczególności działania związane z konfliktem zbrojnym i to w sytuacji gdyby zbiornik był w stanie pełnego spiętrzenia wody do poziomu 81,50 m nad poziomem morza. Awaryjne działania i obniżenie poziomu wody w zbiorniku koronowskim do 72 m.n.p.m. zmniejszyłyby skutki awarii dziesięciokrotnie, a taka procedura jest przewidywana. Opierając się o dane z opracowanego przez Hydroprojekt Gdańsk „Operatu przeciwpowodziowego dla rzeki Brdy" należy stwierdzić, że nawet zaistnienie awarii zapory nie stanowiłoby zagrożenia dla osiedla Czyżkówko, poza terenami bezpośrednio przyległymi do brzegów rzeki Brdy oraz dla osiedla Flisy.
40.	Kiedy na Miedzyniu powstanie basen?	Zgodnie z obowiązującą Wieloletnią Prognozą Finansową, zakończenie realizacji basenu na Miedzyniu, planowane jest na rok 2021.
41.	Dotyczy: kosztów pozyskania działki pod nową lokalizację tartaku z ul. Ujejskiego.	Ceny terenów inwestycyjnych w Bydgoskim Parku Przemysłowo-Technologicznym kształtują się na poziomie 150 – 160 zł/m^2 netto + 23% VAT. Dotyczy to gruntów własnościowych. Zależnie od lokalizacji, koniecznych do poniesienia nakładów, dostępności mediów, wielkości itp. Jeżeli chodzi o ceny gruntów będących w wieczystym użytkowaniu to ich cena jest niższa i wynosi 135 zł/m^2 netto + VAT 23%.
42.	Czy to prawda, co zeznał w sądzie jeden z pracowników ZDMiKP w Bydgoszczy, że ZDMiKP w Bydgoszczy bezkosztowo utwardził drogę prowadzącą do posesji byłego Wiceprezydenta Bydgoszczy – Pana Niedźwieckiego?	To jest nieprawda. Jest to zarzut, postawiony wcześniej przez Pana Radnego Bogdana Dzakanowskiego, który przegrał sprawę sądową za pomówienie. Potwierdzone to jest wyrokiem sądu. Nie wiem co mówił pracownik Zarządu, natomiast Sąd po zapoznaniu się z materiałem dowodowym stwierdził, że jest to nieprawda i pomówienie.
43.	Dotyczy: dodatkowych kosztów budowy II etapu Trasy Uniwersyteckiej związanych z opóźnieniami realizacji inwestycji.	Na dzień 3 lipca 2018 roku, wykonawca prac nie wystąpił o jakiekolwiek środki, związane z terminowością realizacji inwestycji.
44.	Dotyczy: budowy lub skutecznej naprawy 120-150 schodów od Toruńskiej (na wysokości Torbydu i HWS) na Wzgórze Wolności (lokalizacja za cmentarzem Bohaterów Bydgoszczy, idąc do Trasy Uniwersyteckiej)	Wybudowanie nowych schodów na skarpie ulicy Toruńskiej w kierunku Trasy Uniwersyteckiej wymagałoby opracowania dokumentacji technicznej, ujęcia w planie robót Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej oraz pozyskania środków finansowych. Zatem wykonanie opisywanych schodów w roku bieżącym nie jest możliwe.

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		W projekcie planu remontów na 2019 rok zostanie ujęty remont istniejących schodów.
45.	Dotyczy: wyasygnowania środków na opiekunów sportowych działających przy Orlikach szczególnie w godzinach późno popołudniowych i wieczornych.	W sprawie zabezpieczenia środków finansowych dla animatorów orlików, celem zapewnienia im wynagrodzenia za pracę w godzinach późno popołudniowych i wieczornych, wyjaśniam, że od 2009 roku jest realizowany projekt „Lokalny Animator Sportu", na obiektach powstałych w ramach rządowego programu „Moje Boisko Orlik 2012". Zasadą uczestnictwa w projekcie Ministerstwa Sportu i Turystyki, jest zatrudnienie i współfinansowanie przez Jednostki Samorządu Terytorialnego, jednego lub dwóch animatorów przez okres minimum 9 miesięcy w roku. W ramach programu JST zabezpiecza 50 % środków finansowych na wynagrodzenia dla animatorów, drugie 50 % pochodzi ze środków Funduszu Rozwoju Kultury Fizycznej, których dysponentem jest Ministerstwo Sportu i Turystyki.
46.	Kanał Bydgoski na odcinku Wrocławska – Czarna Droga – apeluję o przeprowadzenie nasadzeń drzew - w wyniku burz i wichur wiele drzew zostało złamanych i obalonych. Niezbędne jest uzupełnienie drzewostanu.	Na przedmiotowym terenie w okresie do listopada br. zaplanowano dosadzenie 4 szt. klonów jaworów. Ponadto w miarę możliwości finansowych Miasta zostaną również zaplanowane nasadzenia uzupełniające. W tym celu Wydział Gospodarki Komunalnej będzie wskazywał powyższy teren do wykonania nasadzeń zastępczych, w zamian za wycinkę drzew, instytucjom lub firmom, które nie mają możliwości ich realizacji na własnym terenie.
47.	Remont płyty Starego Rynku – wnioskuję o całkowity zakaz wjazdu dla samochodów – jednolita nawierzchnia na całej płycie Starego Rynku zamiast wydzielonej kolorystycznie „drogi" wokół placu.	W ramach programu pn. „Rewitalizacja Starego Rynku wraz z przyległymi ulicami oraz ulicy Mostowej wraz z ciągiem komunikacyjnym mostu J. Sulimy – Kamińskiego" powstało opracowanie dokumentacji projektowej i studialnej przebudowy ulic i obiektów mostowych wokół Starego Rynku w Bydgoszczy. Rewitalizacja Starego Rynku wraz z przyległymi do niego uliczkami pod względem organizacji ruchu ma na celu uporządkowanie ruchu drogowego (samochodowego, rowerowego i pieszego) oraz uspokojenie ruchu kołowego poprzez wprowadzenie strefy zamieszkania, strefy ograniczonej prędkości i ograniczonej dostępności. Zgodnie z projektem organizacji ruchu, strefa ograniczonej prędkości została już wprowadzona i okala swoim obszarem strefę zamieszkania. Strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h od strony północnej graniczy z ulicą Focha, od strony południowej z ulicą Wierzbickiego i Wały Jagiellońskie, a od strony wschodniej z ulicą Bernardyńską. Obecnie analizowane jest również poszerzenie strefy zamieszkania o ulicę Długą to jest na ciągach, gdzie ruch kołowy i pieszy odbywa się w jednej przestrzeni ulicznej oraz wprowadzenie w określonych godzinach strefy ograniczonej dostępności z wyłączeniem niektórych użytkowników dróg.
48.	Dotyczy: zwiększenia liczby patroli Straży Miejskiej w Centrum i karania kierowców mandatami za parkowanie w niedozwolonych miejscach.	Centrum miasta objęte jest działaniami dwóch referatów Straży Miejskiej: Śródmieście i Szwederowo oraz monitoringiem miejskim. Kontrole realizowane są zarówno na zgłoszenia mieszkańców o nieprawidłowym parkowaniu, jak również w ramach przyjętych do realizacji zadań własnych. Niestety zwiększenie ilości patroli, skutkowałoby zmniejszeniem ilości kontroli w innych rejonach miasta.
49.	Dotyczy: zmiany formuły Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego.	W znowelizowanej Strategii Bydgoszczy do 2030 roku zachowana zostanie konieczność prowadzenia programu Bydgoski Budżet Obywatelski. Ustalenie obecnych zasad funkcjonowania BBO poprzedzone zostało konsultacjami społecznymi, w których udział mogli wziąć wszyscy mieszkańcy Bydgoszczy. W

Lp.	Pytanie	Odpowiedź Prezydenta
		ramach konsultacji w sprawie rozwoju tego programu przeprowadzono szereg działań edukacyjnych i narzędzi, które pozwoliły poznać zdanie Bydgoszczan na temat dotychczasowych zasad jak np.: prowadzenie ankiety w formie internetowej i papierowej, zorganizowanie spotkania z mieszkańcami i Radami Osiedli. Wszystkie zebrane uwagi zostały przekazane do Rady ds. Partycypacji Społecznej. Rada ta pracuje także nad propozycją wprowadzenia projektów związanych z młodzieżowym BBO i tym przeznaczonym dla seniorów. Członkowie Rady zastrzegali, iż rozwiązania te nie zostaną wprowadzone wcześniej niż w przyszłorocznej edycji BBO. Ponadto uruchomiony zostanie również program „Ambasador BBO" dla osób, które będą chciały zaangażować się w edukację obywatelską. Będzie on skierowany przede wszystkim do szkół i młodych ludzi, tak by zaangażować młodzież w lokalne sprawy. Ustalenie kolejnej edycji BBO poprzedzone będzie przeprowadzeniem konsultacji społecznych, w tym również z aktywnym udziałem młodych mieszkańców.
50.	Dotyczy: realnego terminu budowy sieci gazowej w Opławcu.	Dla terenu Opławca obowiązują plany miejscowe: mpzp „Opławiec – Koronowska", mpzp „Opławiec – Meysnera" mpzp „Opławiec – Sanatoryjna" mpzp „Opławiec – Biwakowa". Dla wszystkich wyżej wymienionych planów miejscowych zostały opracowane ideogramy sieci gazowej opiniowane przez Zakład Gazowniczy w Bydgoszczy, który zlecił opracowanie projektu budowlanego „Budowa sieci gazowej średniego ciśnienia na terenie miasta Bydgoszczy – dzielnice Opławiec i Smukała". Zakres projektu obejmował tereny od ul. Chmurnej do ul. Biwakowej. Projekt uzyskał stosowne uzgodnienia, w tym: ZUDP Nr 63/2016 oraz Decyzję Nr 999/2016 zatwierdzającą projekt budowlany i udzielającą pozwolenia na budowę pn. „Budowa sieci gazowej średniego ciśnienia na terenie miasta Bydgoszczy w dzielnicy Opławiec i Smukała". Decyzja została wydana dla Polskiej Spółki Gazownictwa Warszawa, Oddział w Gdańsku, Zakład w Bydgoszczy. Następnym etapem jest wybór przez Inwestora wykonawcy zadania oraz realizacja inwestycji. Plany inwestycyjne sporządzane przez Zakład Gazowniczy w Bydgoszczy nie są opiniowane przez Urząd Miasta i nie mam wpływu na kolejność inwestycji realizowanych przez tę spółkę.
51.	Dotyczy: wydatków na realizację programu utwardzania dróg gruntowych.	Budżet na drogi – corocznie w budżecie miasta zapisywane są środki na budowę nawierzchni dróg gruntowych. W pierwszym okresie realizacji programu, trudno było je wykorzystać, ze względu na czasochłonność przygotowania inwestycji do realizacji. Trzeba było przygotować koncepcję, przygotować projekty, zdobyć pozwolenie na budowę. Ten pierwszy okres już mija i będziemy w stanie na bieżąco te inwestycje wszystkie realizować. Przy czym środki, których nie wykorzystaliśmy w tym pierwszym roku, czy drugim zostają na realizację programu i służą budowie dróg. One nie przepadają.

Podstawowe rekomendacje dla kierunków działań aktualizowanej Strategii Rozwoju Bydgoszczy

W pracach nad aktualizacją strategii wykorzystane zostało podejście do budowy miasta inteligentnego w oparciu o sześć kluczowych obszarów rozwoju miast (co było zaprezentowane na spotkaniach z mieszkańcami). Dla obszarów tych określone zostały propozycje zakresów interwencji w postaci celów kierunkowych i celów operacyjnych:

OBSZAR	CELE KIERUNKOWE I OPERACYJNE
Obszar I **SPRAWNE I EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE MIASTEM**	**CEL I.1. SPOŁECZEŃSTWO OBYWATELSKIE** I.1.1. Powszechność udziału mieszkańców w wyborach różnych szczebli I.1.2. Aktywny udział mieszkańców w decyzjach dotyczących funkcjonowania miasta CEL I.2. **METROPOLIA SPRAWNIE ZARZĄDZANA** I.2.1. Wysoka jakość usług publicznych I.2.2. Mocne powiązania funkcjonalne w ramach bydgoskiego obszaru metropolitalnego I.2.3. Bydgoszcz znaczącym krajowym i europejskim ośrodkiem metropolitalnym
Obszar II **AKTYWNI, OTWARCI I KOMPETENTNI OBYWATELE**	**CEL II.1. BYDGOSZCZANIE WYKORZYSTUJĄCY SWOJE UMIEJĘTNOŚCI I ROZWIJAJĄCY SWOJE TALENTY** II.1.1. Wysoki poziom edukacji na wszystkich etapach kształcenia II.1.2. Dogodne warunki do wszechstronnego rozwoju i ustawicznego kształcenia mieszkańców CEL II.2. **OTWARCI I ZAANGAŻOWANI MIESZKAŃCY** II.2.1. Silne i aktywne organizacje społeczne II.2.2. Otwartość społeczności bydgoskiej na osoby z różnych kręgów kulturowych i społecznych
Obszar III **PRZYJAZNE WARUNKI ŻYCIA**	**CEL III.1. AKTYWNY I ZDROWY STYL ŻYCIA** III.1.1. Szeroki udział mieszkańców w życiu kulturalnym miasta III.1.2. Bogata oferta sportowo-rekreacyjna sprzyjająca aktywności mieszkańców III.1.3. Powszechnie dostępna i wysokiej jakości opieka zdrowotna **CEL III.2. PRZYJAZNE WARUNKI ZAMIESZKANIA** III.2.1 Wysoki poziom bezpieczeństwa mieszkańców III.2.2. Dobry standard budynków mieszkalnych III.2.3. Przyjazne dla wszystkich mieszkańców rozwiązania funkcjonalne infrastruktury publicznej **CEL III.3. MIASTO WRAŻLIWE SPOŁECZNIE** III.3.1. Wsparcie dla osób potrzebujących i zagrożonych wykluczeniem społecznym na rzecz aktywizacji zawodowej i pozazawodowej
Obszar IV **ZDROWE ŚRODOWISKO**	**CEL IV.1. BEZPIECZNE ŚRODOWISKO** IV.1.1. Dobra jakość powietrza IV.1.2. Adaptacja do zmian klimatu IV.1.3. Utrzymywanie i przywracanie wysokiego poziomu walorów środowiska IV.1.4. Ład przestrzenny i przyjazna przestrzeń miasta **CEL IV.2. WYSOKI POZIOM PROŚRODOWISKOWYCH ZACHOWAŃ SPOŁECZNOŚCI BYDGOSKIEJ** IV.2.1. Wzmocnienie aktywności związanej z edukacją ekologiczną mieszkańców
Obszar V **NOWOCZESNY TRANSPORT I KOMUNIKACJA**	**CEL V.1. ZRÓWNOWAŻONY I SPÓJNY SYSTEM TRANSPORTOWY** V.1.1. Przyjazne, ekologiczne, funkcjonalne i bezpieczne rozwiązania transportowe V.1.2. Wewnętrzna i zewnętrzna dostępność transportowa bydgoskiego obszaru funkcjonalnego **CEL V.2. E-MIASTO** V.2.1. Powszechność dostępu do infrastruktury komunikacyjno-informacyjnej V.2.2. Dostępność informacji, danych i usług realizowanych elektronicznie
Obszar VI **NOWOCZESNA GOSPODARKA**	**CEL VI.1. KONKURENCYJNA GOSPODARKA** VI.1.1.Atrakcyjne miejsca pracy VI.1.2. Dogodne warunki dla rozwoju przedsiębiorczości VI.1.3. Rozwój sieci współpracy na rzecz rozwoju gospodarki obszaru metropolitalnego VI.1.4. Miasto atrakcyjne turystycznie **CEL VI.2. SILNY OŚRODEK NAUKOWY** VI.2.1. Efektywna współpraca nauki, biznesu i samorządu

Dyskusja na spotkaniach potwierdziła prawidłowość takiego podejścia, jak i proponowanych interwencji. Spotkania konsultacyjne z mieszkańcami dostarczyły również dużo materiału analitycznego do dalszych prac. W dyskusjach podejmowane były zagadnienia strategiczne, ale również poruszane były sprawy szczegółowe – interwencyjne, które jednak można zagregować w zagadnienia strategiczne. Dyskusję zdominowały tematy dotyczące codziennych warunków życia mieszkańców, związanych z funkcjonalnością oraz jakością przestrzeni publicznych.

Wśród spraw poruszanych na spotkaniach, cztery kwestie można uznać za najważniejsze dla mieszkańców, a mianowicie:

- poprawa warunków zamieszkania,
- budowa społeczeństwa obywatelskiego,
- zagadnienia komunikacyjne,
- problemy środowiskowe.

Oczywiście wszystkie one się przenikają i są ściśle ze sobą powiązane np. nie można mówić o poprawie warunków zamieszkania bez poprawy jakości powietrza. Poprawy jakości środowiska nie można uzyskać bez podnoszenia świadomości mieszkańców na temat odpowiedzialności za ich codzienne wybory itd.

Najsilniej akcentowane były zagadnienia związane z codziennym funkcjonowaniem w mieście, czyli **poprawa warunków zamieszkania**, a w konsekwencji poprawa jakości życia. W wielu przypadkach, dzisiejsze problemy to wynik wieloletnich zaległości. Osiągnięcie tego celu wymaga działań związanych z:

- jakością najbliższego otoczenia (drogi gruntowe, chodniki, kanalizacja deszczowa, oświetlenie ulic, stan techniczny budynków mieszkaniowych, hałas, jakość powietrza),
- rewitalizacją przestrzeni publicznych i stworzeniem miejsc rekreacji (place zabaw, zieleń urządzona, usprawnienie komunikacji, ciągi spacerowe itp.) nie tylko w centrum, ale przede wszystkim na osiedlach, blisko miejsca zamieszkania,
- zagospodarowaniem nabrzeży Brdy, Wisły i Kanału Bydgoskiego, stanowiących naturalne tereny rekreacyjne mieszkańców (większość bydgoszczan mieszka stosunkowo blisko rzek i kanału). Trzeba również podkreślić, że zadanie to, w badaniu ankietowym przeprowadzonym wśród uczestników spotkań, uzyskało największą liczbę wskazań wśród najważniejszych do realizacji zadań,
- warunkami mieszkaniowymi, w tym ich dostępnością dla osób z różnymi ograniczeniami,
- możliwościami komunikacyjnymi.

W tym temacie bardzo silnie wybrzmiał konflikt pomiędzy jakością warunków zamieszkania, a działalnością gospodarczą prowadzoną w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, na łagodzenie którego należy poszukiwać rozwiązania.

Drugim zagadnieniem jest kwestia szeroko rozumianego **społeczeństwa obywatelskiego** i wysokiej jakości kapitału społecznego. Budowa tych wartości wiąże się z wymaganiami w stosunku do mieszkańców, ale również, a może przede wszystkim, w stosunku do administracji samorządowej. Na pierwszy plan wysuwa się kwestia debaty publicznej, jej jakości oraz większej aktywności mieszkańców. Niezwykle istotna będzie tu edukacja obywatelska, szczególnie skierowana do dzieci i młodzieży w celu wyrobienia „potrzeby i poczucia obowiązku" zaangażowania się w sprawy miasta i działanie na rzecz wspólnoty. Ważną kwestią jest również wykształcenie umiejętności wykorzystywania instytucji demokratycznych do realizacji spraw publicznych.

Uczestnicy spotkań przedstawiali różne pomysły na działania dotyczące dyskusji nad sprawami miasta, np. platforma dyskusji obywatelskiej, panele dyskusyjne, kanały tematyczne, cykliczne spotkania dotyczące strategii, zmiany formuły programu Bydgoski Budżet Obywatelski, spotkania z Radami Osiedli.

Ideą spotkań konsultacyjnych, a szerzej debaty publicznej jest to, żeby rozmawiać i zastanawiać się nad uwagami i racjami innych, być może zweryfikować własne poglądy czy spojrzenie na omawiane tematy.

Celem dyskusji jest szukanie pomysłów na rozwój miasta oraz na rozwiązywanie pojawiających się sprzeczności interesów. W promowaniu działania na rzecz wybranych osiedli czy grup społecznych, należy przedstawiać rzetelną argumentację przemawiającą za zwiększeniem interwencji publicznych w danym obszarze.
Jeśli chodzi o działania administracji, zadania wynikające z dyskusji, które należy realizować to przede wszystkim poprawa komunikatywności przekazów oraz poprawa dostępności do informacji.

Ważnym zagadnieniem, utwierdzającym w słuszności dotychczasowych działań, który wybrzmiał z dużą siłą na wszystkich spotkaniach, jest zgoda społeczna na **preferencje dla komunikacji publicznej** w stosunku do indywidualnej komunikacji samochodowej. Wymaga ona jednak pracy nad jakością tego transportu. Mówimy tu przede wszystkim o synchronizacji rozkładów jazdy, częstotliwości kursowania, nowoczesnej infrastrukturze przystankowej, dostępności dla osób z różnymi niepełnosprawnościami, bezpieczeństwie (przystanki wiedeńskie) itp. Kwestią bezpośrednio wiążącą się z komunikacją publiczną jest przyzwolenie na ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta.
To jest bardzo mocne założenie, które daje mandat, do ujęcia komunikacji publicznej jako priorytetu w strategii, co będzie się wiązało z pewnymi konsekwencjami, tzn. konsekwentnie projekt po projekcie, decyzja po decyzji, należy preferować rozwiązania „pro" transportu publicznego, co będzie się też wiązało ze sposobem rozwiązywania konfliktów w tej sprawie.

Kolejną sprawą są **zagadnienia środowiskowe**, a szczególnie: smog, hałas i zanieczyszczenia na terenie byłego Zachemu. Są to kwestie, które bezpośrednio oddziałują nie tylko na jakość zamieszkania, ale przede wszystkim na zdrowie mieszkańców.
W kwestii smogu, badania wykazały, że największy udział w niskiej emisji mają zanieczyszczenia komunalne z ogrzewania mieszkań. Miasto wprowadza instrumenty wspomagające wymianę nieekologicznych systemów grzewczych, ale ostateczna decyzja w tej sprawie zależy od właścicieli nieruchomości. Należy podkreślić, że bardzo wzrasta świadomość mieszkańców w zakresie zanieczyszczenia powietrza, jego przyczyn i skutków. Świadczą o tym, chociażby wyniki ankiety przeprowadzonej wśród uczestników spotkań. Inwestycje związane z likwidacją smogu znalazły się na drugiej pozycji wśród najważniejszych zadań do realizacji.
Kwestia skażeń terenów po Zachemie to bardzo złożone zagadnienie, wymagające interwencji z różnych szczebli decyzyjnych, ze względu na skalę problemu oraz podmiot winny zanieczyszczeń – przede wszystkim szczebla krajowego.
Natomiast poprawa klimatu akustycznego to przede wszystkim działania związane z ograniczeniem hałasu komunikacyjnego.

Wszystkie wymienione zagadnienia były już uwzględnione w dotychczasowych pracach nad aktualizacją strategii, natomiast tak silne ich wyartykułowanie na spotkaniach, daje asumpt do silniejszego ich zaakcentowania w dokumencie.

Zagadnienia i problemy poruszane przez mieszkańców na spotkaniach wyraźnie wpisują się w zaproponowane dla strategii kluczowe obszary rozwoju miasta. Wskazywane tematy w największym stopniu dotyczą dwóch obszarów:

- **Obszaru I SPRAWNE I EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE MIASTEM**
- **Obszaru III PRZYJAZNE WARUNKI ŻYCIA**

Powiązanie poruszanych zagadnień z obszarami Strategii ilustruje poniższe zestawienie:

OBSZAR	Zagadnienia podkreślane na spotkaniach
Obszar I **SPRAWNE I EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE MIASTEM**	– edukacja obywatelska, szczególnie ukierunkowana na dzieci i młodzież, – umiejętność wykorzystania instytucji demokratycznych do załatwienia spraw publicznych, – budowa platformy dyskusji publicznej, – dialog wokół kryteriów wyboru kolejności zadań do realizacji, który pozwala na spojrzenie na potrzeby całego miasta (interakcja pomiędzy różnymi grupami interesariuszy), – zwiększenie aktywności mieszkańców, – konieczność częstszych spotkań mieszkańców z Prezydentem i Radnymi, – poprawa dostępności do informacji, komunikacja społeczna, – poprawa komunikatywności na linii administracja - mieszkańcy, – promocja miasta wśród mieszkańców, – zwiększenia wartości i znaczenia programu Bydgoski Budżet Obywatelski, – rola rad osiedli, – podniesienie jakości pracy urzędników, – konieczność brania pod uwagę specyfiki miejsca w podejmowaniu decyzji o interwencji, – jakość realizacji inwestycji miejskich, – likwidowanie dysproporcji pomiędzy poszczególnymi obszarami miasta w dostępie do usług publicznych, – współpraca z administracją wojewódzką i krajową na rzecz działań rozwojowych, – monitorowanie sytuacji makroekonomicznej,
Obszar II **AKTYWNI, OTWARCI I KOMPETENTNI OBYWATELE**	– realizacja projektów stymulujących rozwój intelektualny dzieci i młodzieży, – modernizacja infrastruktury placówek oświatowych, – podniesienie statusu bydgoskich uczelni,
Obszar III **PRZYJAZNE WARUNKI ŻYCIA**	– potrzeba długofalowej polityki miejskiej, zintegrowanego podejścia do zagadnień w skali całego miasta, a nie jednorazowych, pojedynczych rozwiązań, – budowa nawierzchni dróg gruntowych, oświetlenia, chodników, – modernizacja zniszczonych nawierzchni ulic i chodników, – zagospodarowanie najbliższego otoczenia budynków mieszkaniowych, – dostosowywanie oferty mieszkaniowej do potrzeb osób z ograniczeniami, – rewitalizacja obszarów zdegradowanych, – zagospodarowanie niszczejących obiektów zabytkowych, – modernizacja kamienic, – uciążliwość sąsiedztwa działalności gospodarczej, – uciążliwość sąsiedztwa stadionu żużlowego, – zwiększenie dostępności osiedli położonych na obrzeżach miasta, – bezpieczeństwo w ruchu drogowym, – rozwój infrastruktury rekreacyjnej, w tym obiektów sportowych i terenów zieleni urządzonej, – wyjście naprzeciw potrzebom osób niepełnosprawnych, – zwiększenie różnorodności oferty kulturalnej, – działania na rzecz rozwoju sportu wyczynowego,
Obszar IV **ZDROWE ŚRODOWISKO**	– walka ze smogiem, – ochrona mieszkańców przez hałasem komunikacyjnym, – działania remediacyjne zanieczyszczonych terenów Zachemu, – ochrona obszarów cennych przyrodniczo, – dbałość o jakość zieleni w mieście,

OBSZAR	Zagadnienia podkreślane na spotkaniach
Obszar V **NOWOCZESNY TRANSPORT I KOMUNIKACJA**	– preferencje dla komunikacji publicznej, – jakość komunikacji publicznej m.in. synchronizacja rozkładów jazdy, częstotliwość kursowania, dostępność taboru i infrastruktury przystankowej dla osób z różnymi niepełnosprawnościami, – ograniczenie ruchu samochodów w centrum miasta, – budowa spójnego systemu infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, – problem parkowania,
Obszar VI **NOWOCZESNA GOSPODARKA**	– budowa silnego ośrodka naukowego, – integracja bydgoskich uczelni.

Szczegółowy materiał analityczny, zebrany w trakcie spotkań, będzie służyć do weryfikacji bądź potwierdzenia dotychczas wypracowanych propozycji dla Strategii. Bardzo silne zaakcentowanie niektórych zagadnień znajdzie swoje odzwierciedlenie w projekcie dokumentu. Najtrudniejszą sprawą będą rekomendacje dla rozstrzygnięć pojawiających się konfliktów i sprzeczności interesów różnych grup, oczywiście rozpatrywane z punktu widzenia rozwoju całego miasta.

Zgodnie z wcześniej przyjętymi założeniami, nie chcemy w strategii mówić o konkretnych przedsięwzięciach, ale wskazać, na bazie wskaźników i norm, co chcemy osiągnąć w danej dziedzinie, np.: własne regulacje bardziej ostre niż normy krajowe dotyczące wskaźników hałasu. Nie możemy wymieniać wszystkich pojedynczych miejsc, gdzie może dojść do przekroczenia hałasu, ale możemy się zdecydować jakiego wskaźnika/parametru „bronimy” w całym mieście.

Przy takim podejściu wskazane zostaną jednak w dokumencie kierunki działań, które należy realizować dla osiągnięcia wyznaczonych celów i do tego przede wszystkim posłuży materiał ze spotkań i wyniki badania ankietowego.

RAPORT Z BADANIA ANKIETOWEGO

AKTUALIZACJA STRATEGII ROZWOJU BYDGOSZCZY DO 2030 ROKU

Bydgoszcz, sierpień 2018 roku

Spis treści

1. 1. Wprowadzenie 3

1.2. Priorytety rozwojowe 4

1.3. Preferowane metody partycypacji społecznej 13

Załącznik: 14

1. 1. Wprowadzenie

Badanie ankietowe zostało przeprowadzone w czerwcu i lipcu 2018 roku, podczas sześciu spotkań z mieszkańcami w ramach aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy. Badanie zrealizowano za pomocą formularza papierowego.

Jego głównym celem było poznanie opinii mieszkańców w zakresie priorytetów rozwojowych oraz uzyskanie informacji o preferowanych metodach partycypacji społecznej.

Łącznie zwrócono 192 formularze. Najwięcej ankiet wypełniono na spotkaniach, które odbyły się w Nowym Fordonie (46 formularzy), na Kapuściskach (39) oraz na Okolu (34).

Wykres 1. Struktura zwróconych formularzy według poszczególnych spotkań.

Wykres 2. Struktura uczestniczących w badaniu.

Na pytanie *Jaką grupę mieszkańców Pan/Pani reprezentuje?* odpowiedzi udzieliło 178 osób.

Ponad 65% z nich nie wskazało przynależności do żadnej z grup i określiło się jako mieszkaniec (117 osób), kolejną kategorię pod względem liczebności stanowili przedstawiciele rad osiedla (28) i przedstawiciele instytucji miejskich (16 osób, w tym jedna, która określiła się także jako przedstawiciel organizacji pozarządowych).

Wykres 3. Struktura źródeł informacji o spotkaniu.

Na pytanie *Skąd Pan/Pani dowiedział/a się o organizowanym spotkaniu?* odpowiedzi udzieliło 177 osób. Było to pytanie wielokrotnego wyboru, dlatego liczba wskazań była wyższa niż liczba respondentów. Wśród 205 wskazań, najwięcej otrzymały media (73) i Rady Osiedli (44). Jako *Inne źródła* respondenci określali przede wszystkim kanały społecznościowe oraz wiadomości e-mail.

1.2. Priorytety rozwojowe

Najważniejszym punktem formularza była prośba o wskazanie 5 najistotniejszych dla rozwoju Bydgoszczy zadań do realizacji. Do wyboru było 18 przedsięwzięć oraz 2 dodatkowe rubryki na wpisanie własnych propozycji. Odpowiedzi na to pytanie udzieliło 188 osób, oddając łącznie 868 głosów. Najwięcej wskazań uzyskały następujące zadania: *Zagospodarowanie i rewitalizacja nabrzeży Brdy, Wisły i Kanału Bydgoskiego* (96 wskazań), *Inwestycje związane z likwidacją smogu* (94), *Utwardzenie dróg gruntowych* (70), *Inne* (68) i *Budowa osiedlowych parkingów samochodowych* (67).

Wykres 4. Najistotniejsze dla rozwoju Bydgoszczy zadania według respondentów.

Zadania zaproponowane przez respondentów w kategorii *Inne* w większości dotyczyły najbliższego otoczenia miejsca zamieszkania, choć pojawiły się też takie obejmujące swym oddziaływaniem całe miasto.

Tab. 1. Zadania najistotniejsze dla rozwoju Bydgoszczy – odpowiedzi respondentów zakwalifikowane do kategorii *INNE*

Zadania najistotniejsze dla rozwoju Bydgoszczy – odpowiedzi w kategorii *INNE*	Liczba wskazań
RAZEM	**68**
1. Wymiana ogrzewania, przyłączenia do sieci KPEC oraz wsparcie wymiany pieców	**11**
w tym: ul. Smoleńska	9
Osowa Góra	1
2. Budowa i renowacja chodników	**8**
w tym: ul. Smoleńska	5
ul. Jarzębinowa	1
3. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	**8**
w tym: oświetlenie ulic i pasy dla pieszych na osiedlu Leśnym	1
przebudowa infrastruktury komunikacyjnej na Górzyskowie (przystanki i przejścia dla pieszych na ulicach: Inowrocławska, Skorupki, Żwirki i Wigury)	2
przebudowa torowisk i budowa przystanków wiedeńskich	1
rozbudowa systemu ITS	1
wyłączenie przestrzeni publicznych z ruchu kołowego	1
zmniejszenie liczby samochodów	1
4. Zagospodarowanie i rewitalizacja terenów	**6**
Nowy Fordon	2
Stary Fordon	1
Łęgnowo i Łęgnowo Wieś	1
po Zakładach Chemicznych Zachem	1
przy zajezdni tramwajowej na Kapuściskach	1
5. Budowa przeprawy mostowej przez Kanał Bydgoski	**4**
na przedłużeniu ulic Kruszyńskiej i Żywieckiej	3
na przedłużeniu ul. Staroszkolnej	1
6. Wymiana nawierzchni ulic osiedlowych	**3**
ul. Smoleńska	2
ul. Jarzębinowa	1
7. Renowacja kamienic	**3**
w tym Śródmieście i Stary Rynek	1
8. Rozwój uczelni wyższych, stworzenie dużego ośrodka akademickiego, wsparcie utworzenia Uniwersytetu Bydgoszcz	**3**
9. Modernizacja zieleni, odtwarzanie oczek wodnych	**2**
10. Utworzenie kompleksu basenów otwartych, Aquaparku	**2**
11. Wsparcie dla klubu piłkarskiego Zawisza (finansowe i powrót na stadion przy ul. Gdańskiej)	**2**
12. Modernizacja i budowa schodów	**1**
13. Dostawianie wind lub schodów ruchomych do przejść podziemnych, kładek	**1**
14. Dostawianie wind do 4-piętrowych bloków	**1**
15. Promocja miasta	**1**
16. Zmniejszenie zadłużenia i kosztów funkcjonowania miasta	**1**
17. Inwestycja „na skalę europejską”	**1**
18. Budowa muzeum historii Bydgoszczy	**1**
19. Centrum wczesnej profilaktyki zdrowotnej dla dzieci w LPKiW lub w budynku na ul. Orlej	**1**
20. Budowa żłobków i przedszkoli	**1**
21. Adaptacja pustostanów na domy seniora	**1**
22. Asygnacja środków na opiekunów sportowych na Orlikach	**1**
23. Przeniesienie lub wyciszenie stadionu żużlowego	**1**
24. Budowa kynoparków	**1**
25. Odwodnienie ulic	**1**
26. Likwidacja ekranów pry ul. Grunwaldzkiej	**1**
27. Utworzenie nowej linii autobusowej z Mariampola przez Bartodzieje do Wojskowego Szpitala Klinicznego	**1**

Można zauważyć, że zadania wskazane w pozycji 1 powyższej tabeli można uznać za przykłady konkretnych programów dla zadania *Inwestycje związane z likwidacją smogu*, mimo że tylko trzy osoby z jedenastu wybrały to zadanie. Dlatego, gdyby dodać te osiem głosów do sumy wskazań dla *Inwestycji związanych z likwidacją smogu,* to właśnie to przedsięwzięcie znalazłoby się na pierwszej pozycji listy najistotniejszych dla respondentów zadań rozwojowych (102 głosy, czyli 11,8% sumy wskazań).

Tab. 2. Sugerowane lokalizacje realizacji zadań według liczby wskazań.

Budowa osiedlowych parkingów samochodowych	
wskazane lokalizacje	**liczba wskazań**
Razem	**49**
Fordon	**12**
w tym: Przylesie	3
Bajka	1
Bohaterów	1
ul. M. Cassino	1
przystanek tramwajowy	1
Kapuściska	**5**
w tym: ul. H. Dobrzańskiego (Szpital Miejski)	1
ul. Śliwińskiego	1
Leśne	**5**
w tym: ul. Jarzębinowa	1
ul. Topolowa	1
ul. Czerkaska	1
ul. Sułkowskiego	1
Górzyskowo	**4**
w tym: ul. Kossaka	1
ul.Żwirki i Wigury	1
osie Górzyskowa	1
Okole	**4**
w tym: droga serwisowa	1
teren Pollena	1
Wyżyny	**4**
w tym ul. Grzymały Siedleckiego	2
Błonie	**3**
Zimne Wody	**3**
Bielawy	**2**
Szwederowo	**2**
w tym: ul. Konopnickiej	1
Bartodzieje	**1**
w tym ul. Bałtycka	1
Brdyujście	**1**
Śródmieście	**1**
Wzgórze Wolności	**1**
w tym: Kujawska (wyburzenia parzyste)	1
całe miasto	**1**

W przypadku jedenastu zaproponowanych zadań respondenci mieli możliwość wpisania sugerowanej lokalizacji, w której inwestycja miałaby być zrealizowana. Poniżej przedstawiono listy wskazanych lokalizacji dla zadań (zachowując zapis oryginalny), zaczynając od tych, które uzyskały najwyższą liczbę głosów ogółem.

Rozbudowa infrastruktury ruchu rowerowego	
wskazane lokalizacje	**liczba wskazań**
Razem	**43**
Zimne Wody	**4**
Całe miasto	**3**
Nowy Fordon	**3**
Fordon	**2**
Fordon – Śródmieście	**2**
Trasa Uniwersytecka	**2**
ul. Smoleńska	**2**
ul. Toruńska	**2**
ul. Wojska Polskiego	**2**
Bartodzieje	**1**
Brdyujście	**1**
Bulwary	**1**
Dookoła Fordonu	**1**
Jachcice	**1**
Linia brzegowa Brdy	**1**
Miedzyń	**1**
Park nad Kanałem Bydgoskim	**1**
przy Balatonie	**1**
Smukała – Opławiec	**1**
Śródmieście	**1**
ul. Akademicka	**1**
ul. Andersa	**1**
ul. Fordońska	**1**
ul. Grunwaldzka	**1**
ul. Kujawska	**1**
ul. Pod Skarpą	**1**
ul. Twardzickiego	**1**
ul. Zawiszy Czarnego	**1**
Wały ul. Brzegowa Zofin	**1**
Wzdłuż Kanału Bydgoskiego	**1**

Przebudowa ulic na głównych ciągach komunikacyjnych	
wskazane lokalizacje*	**liczba wskazań**
Razem	**30**
ul. Kamienna	**7**
ul. Nakielska	**4**
ul. Kujawska	**2**
Bielawy	**1**
Bielawy - przejazd kolejowy	**1**
Miedzyń	**1**
połączenie ul. Mazowieckiej z ul. Mickiewicza	**1**
Trasa Uniwersytecka	**1**
ul. G. Siedleckiego	**1**
ul. Gdańska - chodnik od ul. Focha do ul. Świętojańskiej	**1**
ul. Grunwaldzka	**1**
ul. Koronowska i ul. Smukalska - budowa ronda	**1**
ul. Pod Skarpą	**1**
ul. Porzeczkowa	**1**
ul. Powstania Listopadowego	**1**
ul. Powstańców Warszawy	**1**
ul. Powstańców Wielkopolskich	**1**
ul. Skromna	**1**
ul. Stawowa	**1**
ul. Szczytowa	**1**

* Dodatkowo jeden zapis brzmiał: *skrzyżowania bezkolizyjne typu "ślimak"*

Tworzenie osiedlowych miejsc zieleni i rekreacji	
wskazane lokalizacje	**liczba wskazań**
Razem	**24**
Fordon	**8**
w tym: okolice Glinianki	3
górny taras Nowego Fordonu	1
między ulicami: Akademicką, Fordońską i Rejewskiego	1
Eskulapa	1
Park Akademicki	1
Okole	**3**
w tym: droga serwisowa przy ul. Grunwaldzkiej	1
pl. Chełmiński	1
Bartodzieje	**2**
w tym: ul. Głowackiego – ul. Bałtycka	1
Zimne Wody – Czersko Polskie	**2**
ul. Smoleńska	2
Szwederowo	**1**
ul. Kossaka – ul. Głowackiego – skwer przy przystankach autobusowych	1
Wyżyny	**1**
ul. Szpitalna 25	1
Kapuściska	**1**
Miedzyń – Prądy	**1**
ul. Widok (dokończenie placu zabaw i rozbudowa o przyrządy dla dorosłych)	1
Leśne	**1**
skwer Pomorskiego Okręgu Wojskowego	1
ul. Kamienna	**1**
ul. Nakielska	**1**
całe miasto	**2**

Budowa przeprawy mostowej na Brdzie	
wskazane lokalizacje	**liczba wskazań**
Razem	**23**
ul. Kazimierza Wielkiego – ul. Łęczycka	**12**
ul. Bałtycka	**2**
Fordon – Łęgnowo	**1**
obwodnica południowa	**1**
obwodnica wschodnia	**1**
ul. Toruńska - ul. Fordońska	**1**
ul. Toruńska - ul. Witebska	**1**
ul. Perłowa - most tramwajowy	**1**
ul. Saperów	**1**
ul. Unii Lubelskiej - ul. Graniczna	**1**
ul. Wyszyńskiego - ul. Sporna	**1**

Budowa nowych ciągów komunikacyjnych, obwodnic	
wskazane lokalizacje	**liczba wskazań**
Razem	**10**
obwodnica południowo--wschodnia	**2**
Trasa Uniwersytecka	**2**
Brdyujście	**1**
Fordon – Śródmieście	**1**
połączenie DW nr 256 z DK nr 5	**1**
ul. Ciszewskiego - ul. Rydygiera	**1**
ul. Gdańska – wyjazd w stronę Bydgoskiego Centrum Targowo--Wystawienniczego	**1**
w kierunki S5 i S10	**1**

Budowa kolejnych basenów osiedlowych	
wskazane lokalizacje*	**liczba wskazań**
Razem	**23**
Leśne	**6**
w tym ul. 11 Listopada (VII LO)	1
Fordon**	**4**
w tym ul. Kromera	2
Miedzyń – Prądy	**4**
w tym ul. Pijarów	2
Bielawy	**1**
Brdyujście	**1**
Czyżkówko	**1**
Kapuściska	**1**
Szwederowo	**1**
w tym ul. Jesionowa	1
Wilczak	**1**
Wzgórze Wolności	**1**
Zimne Wody	**1**
ul. Koronowska	**1**

*Dodatkowo jedno wskazanie brzmiało: „baseny otwarte”.
**Jedno wskazanie dotyczyło Aquaparku.

Tworzenie osiedlowych ośrodków kultury	
wskazane lokalizacje	**liczba wskazań**
Razem	**22**
Fordon	**8**
w tym: Bohaterów	1
ul. Pelplińska - ul. Orląt Lwowskich	1
ul. Tatrzańska 21 (dawniej SP nr 9)	1
Miedzyń – Prądy	**3**
w tym ul. Nakielska	1
Okole	**3**
w tym: ul. Grunwaldzka	1
ul. Staroszkolna 10	1
Bielawy	**1**
Skrzetusko	**1**
Szwederowo	**2**
ul. Terasy - schody	1
Wieża Ciśnień	1
Leśne	**1**
Piaski	**1**
ul. Gdańska	**1**
Zimne Wody	**1**

Rozbudowa sieci linii tramwajowych	
wskazane lokalizacje	liczba wskazań
Razem	**21**
Błonie	**3**
ul. Szubińska	**2**
ul. Szubińska – ul. Grunwaldzka	**1**
Fordon	**2**
Łęgnowo	**2**
ul. Gdańska – ul. Rycerska	**2**
do Bydgoskiego Centrum Targowo-Wystawienniczego	**1**
do Myślęcinka	**1**
Myślęcinek	**1**
Okole	**1**
Osowa Góra	**1**
R. Fordońskie – ul. Chodkiewicza	**1**
ul. Toruńska – ul. Fordońska	**1**
ul. Chodkiewicza – ul. Wyszyńskiego	**1**
ul. Kujawska	**1**

Uruchomienie osiedlowych świetlic i miejsc spotkań	
wskazane lokalizacje	liczba wskazań
Razem	**15**
Zimne Wody – Czersko Polskie	**4**
w tym ul. Smoleńska	2
Okole	**3**
w tym ul. Staroszkolna	1
Śródmieście	**2**
w tym ul. Gdańska	1
Bielawy	**1**
Fordon	**1**
Jary	**1**
Osowa Gora	**1**
Wzgórze Wolności	**1**
całe miasto	**1**

Rozbudowa ogólnomiejskich terenów rekreacji	
wskazane lokalizacje	liczba wskazań
Razem	**22**
LPKiW w Myślęcinku	**4**
Zimne Wody	**2**
wzdłuż Kanału Bydgoskiego	**1**
Astoria	**1**
Babia Wieś	**1**
Brdyujście	**1**
Eskulapa	**1**
Górzyskowo	**1**
Młyny Rothera	**1**
nabrzeża Brdy skarpa południowa	**1**
Okole	**1**
Bajka	**1**
park przy ul. Monte Cassino	**1**
przy Balatonie	**1**
Stary Fordon	**1**
Śródmieście	**1**
ul. GOPR-u	**1**
Wyżyny B VI	**1**

Wykres 5. Najistotniejsze dla rozwoju zadania na poszczególnych spotkaniach.

Analizując informacje o najważniejszych zadaniach do realizacji, wybranych na poszczególnych spotkaniach można zauważyć, że *Zagospodarowanie i rewitalizacja nabrzeży Brdy, Wisły i Kanału Bydgoskiego* oraz *Inwestycje związane z likwidacją smogu* znalazły się w pierwszej piątce inwestycji na wszystkich spotkaniach, a na pierwszym miejscu: rewitalizacja nabrzeży – trzy razy, a likwidacja smogu – dwa razy, chociaż biorąc pod uwagę, że na spotkaniu nr 3 dla mieszkańców osiedli: Kapuściska, Łęgnowo, Łęgnowo Wieś, Wyżyny, Zimne Wody – Czersko Polskie w pozycji *Inne* aż 9 osób wpisało konkretne zadania związane z wymianą pieców, to można uznać, że likwidacja smogu jest najważniejszą potrzebą także dla mieszkańców tych osiedli. Kolejne w klasyfikacji całościowej pozycja, czyli *Utwardzanie dróg gruntowych* znalazła się cztery razy wśród najważniejszych zadań, a dwa razy na drugim miejscu (spotkanie nr 4 i 6). Podobnie kategoria *Inne* aż cztery razy pojawiła się w pierwszej

Spotkanie nr 4 - 26.06.2018
Błonie, Górzyskowo, Szwederowo

Spotkanie nr 5 - 02.07.2018
Bocianowo- Śródmieście – Stare Miasto, Jachcice, Glinki – Rupienica, Wzgórze Wolności

Spotkanie nr 6 - 03.07.2018
Czyżkówko, Flisy, Miedzyń – Prądy, Okole, Osowa Góra, Piaski, Smukała – Opławiec – Janowo, Wilczak – Jary

piątce zadań, w tym na spotkaniu nr 3 na pierwszym miejscu. Natomiast *Budowa osiedlowych parkingów samochodowych*, która zajęła piąte miejsce w całościowej klasyfikacji, trzy razy znalazła się wśród najistotniejszych zadań na poszczególnych spotkaniach. Poza tym do pięciu najważniejszych zadań na dwóch spotkaniach włączono też *Budowę mieszkań komunalnych* (czwarte miejsce na spotkaniach nr 4 i 5) oraz *Rozbudowę infrastruktury ruchu rowerowego* (drugie miejsce na spotkaniu nr 6 i piąte na spotkaniu nr 1), a jednokrotnie: *Przebudowę ulic na głównych ciągach komunikacyjnych* i *Rozbudowę sieci linii tramwajowych* (odpowiednio: trzecie i piąte miejsce na spotkaniu nr 5) oraz *Tworzenie osiedlowych miejsc zieleni i rekreacji* (czwarte miejsce na spotkaniu nr 2).

1.3. Preferowane metody partycypacji społecznej

Aby uzyskać opinie o stosowanych formach partycypacji, zostały zadane 2 pytania. Na pierwsze z nich *Czy forma spotkań z mieszkańcami jest dobrym sposobem na zapewnienie możliwości udziału każdego bydgoszczanina w decyzjach dotyczących funkcjonowania i rozwoju miasta?* odpowiedziały 174 osoby, z czego pozytywnie 169 (97,1%), a negatywnie – 5 (2,9%).

Pytanie *Jakie formy udziału mieszkańców w procesach decyzyjnych uważa Pan/Pani za najbardziej efektywne?* było pytaniem otwartym, chociaż podane były stosowane w Urzędzie przykłady narzędzi partycypacyjnych, takie jak: spotkania z mieszkańcami, konsultacje metodą ankietową, Bydgoski Budżet Obywatelski oraz gremia doradcze i opiniodawcze. Te 4 narzędzia uzyskały najwyższą liczbę wskazań, i tak: spotkania z mieszkańcami (łącznie z bezpośrednimi) – 100 głosów, Bydgoski Budżet Obywatelski – 55, konsultacje metodą ankietową (łącznie z ankietą internetową na portalu lub Facebooku) – 53, a gremia doradcze i opiniodawcze – 20 wskazań. Poza tym 11 wskazań dotyczyło konsultacji z Radami Osiedli, w tym przedkładanie projektów inwestycyjnych do opiniowania, a 2 – paneli dyskusyjnych.

Wykres 6. Preferowane metody konsultacji społecznych.

Pozostałe formy udziału mieszkańców w procesach decyzyjnych, których dotyczyły pojedyncze wskazania, wchodzące w skład kategorii *Inne* na wykresie nr 6 to:

- referenda,
- spotkania Prezydenta z ekspertami,
- spotkania z przedsiębiorcami,
- debaty,
- spotkania mieszkańców z Radami Osiedli,
- spotkania poszczególnych komórek organizacyjnych z Radami Osiedli w sprawie inwestycji,
- informacje na tablicach informacyjnych,
- rozpatrywanie korespondencji listowej i mailowej od mieszkańców,

- skrzynka kontaktowa w Ratuszu do Prezydenta - uwagi i życzenia na piśmie,
- zgłaszanie inicjatyw,
- współpraca z NGO,
- Bydgoskie Forum Obywatelskie,
- pogłębione analizy jakości życia/przestrzeni,
- festyny osiedlowe,
- wypowiedzi w prasie,
- aplikacja na telefony komórkowe,
- inne.

Ostatnie z pytań, służące poznaniu opinii mieszkańców na temat procesu konsultacji społecznych brzmiało *Jakie tematy powinny być poruszane podczas spotkań w zakresie aktualizacji Strategii Rozwoju? N*ależało ono do pytań otwartych, odpowiedziało na nie 100 osób, często podając kilka propozycji. Tematy wskazywane przez respondentów obejmowały bardzo szerokie spektrum zagadnień, od kwestii bezpośrednio dotyczących procesu aktualizacji strategii, jak np. cele operacyjne i programy wdrożeniowe do spraw dotyczących konkretnych inwestycji, jak np. Trasa Uniwersytecka, czy Park Akademicki. Niektórzy respondenci poruszali bardzo ogólne kwestie dotyczące wszystkich bydgoszczan, jak np. dobro mieszkańców, ekologia, infrastruktura czy rozwój gospodarczy, inni sprawy dotyczące ich bezpośrednio, np. budowę lub odśnieżanie chodników przy konkretnej ulicy.
Jednak przyjmując pewne uogólnienie można stwierdzić, że najwięcej tematów podanych przez respondentów dotyczyło przyjaznej przestrzeni publicznej, inwestycji miejskich, a w szczególności rozbudowy infrastruktury drogowej oraz działań na rzecz konkretnych osiedli.
Nieco mniej odpowiedzi wskazywało na konieczność poruszania na spotkaniach z mieszkańcami kwestii związanych z planowaniem strategicznym i bieżącym zarządzaniem miastem, a także ładem przestrzennym, komunikacją publiczną, jakością środowiska naturalnego oraz edukacją, a w szczególności rozwojem szkolnictwa wyższego.
Respondenci wykazali także zainteresowanie tematami, takimi jak: działania na rzecz rozwoju metropolii, bezpieczeństwo w mieście, mieszkalnictwo, infrastruktura rekreacyjna, rewitalizacja miejsc zdegradowanych, przyszłość gospodarcza miasta czy rozwój oferty kulturalnej i budowa społeczeństwa obywatelskiego.
Pojawiły się też propozycje tematów spotkań strategicznych dotyczących poprawy dostępności infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami oraz przepustowości ruchu drogowego, budowy ścieżek rowerowych, rozwoju sportu, modernizacji zieleni miejskiej, rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego oraz zachowania dziedzictwa kulturowego.

Załącznik:

Formularz ankiety

Konsultacje społeczne dot. aktualizacji Strategii Rozwoju Bydgoszczy – ankieta

Termin spotkania: ..... 2018 r.

1. Czy forma spotkań z mieszkańcami jest dobrym sposobem na zapewnienie możliwości udziału każdego bydgoszczanina w decyzjach dotyczących funkcjonowania i rozwoju miasta?

prosimy wpisać „X" w odpowiednim polu

Tak		*Nie*	

2. Jakie formy udziału mieszkańców w procesach decyzyjnych uważa Pan/Pani za najbardziej efektywne? - *np. spotkania z mieszkańcami, konsultacje metodą ankietową, Bydgoski Budżet Obywatelski, działalność gremiów doradczych i opiniodawczych, inne, jakie?*

3. Prosimy o wybranie 5 najistotniejszych dla rozwoju Bydgoszczy zadań do realizacji.

prosimy wpisać „X" przy maksymalnie 5 zadaniach

Propozycja zadania		Propozycja zadania	
Utwardzenie dróg gruntowych		Budowa mieszkań komunalnych	
Przebudowa ulic na głównych ciągach komunikacyjnych (lokalizacja . . . . .)		Tworzenie osiedlowych ośrodków kultury (lokalizacja . . . . . .)	
Rozbudowa infrastruktury ruchu rowerowego (lokalizacje: . . . . .)		Rozbudowa i modernizacja istniejących placówek kultury	
Rozbudowa sieci linii tramwajowych (lokalizacja . . . . .)		Rozbudowa ogólnomiejskich terenów rekreacji (lokalizacja . . . . . .)	
Budowa nowych ciągów komunikacyjnych, obwodnic (lokalizacja . . . . .)		Tworzenie osiedlowych miejsc zieleni i rekreacji (lokalizacja . . . . . .)	
Budowa przeprawy mostowej na Brdzie (lokalizacja. . . . . .)		Zagospodarowanie i rewitalizacja nabrzeży Brdy, Wisły i Kanału Bydgoskiego	
Budowa osiedlowych parkingów samochodowych (lokalizacja. . . . . .)		Uruchomienie osiedlowych świetlic i miejsc spotkań (lokalizacja. . . . .)	
Budowa kolejnych basenów osiedlowych (lokalizacja . . . . . .)		Rozbudowa i modernizacja placówek oświatowych	
Inwestycje w infrastrukturę sportową np. hale sportowe, stadion żużlowy		Inwestycje związane z likwidacją smogu	
Inne, jakie.		Inne, jakie.	

4. Jakie tematy powinny być poruszane podczas spotkań w zakresie aktualizacji Strategii Rozwoju? *prosimy wpisać jakie*

5. Skąd Pan/Pani dowiedział/a się o organizowanym spotkaniu? *prosimy wpisać „X" w odpowiednim polu*	
media	
miejski portal informacyjny	
portal poświęcony Strategii Miasta	
Rady Osiedli	
inne osoby	
inne źródła (jakie?)	

6. Jaką grupę mieszkańców Pan/Pani reprezentuje? *prosimy wpisać „X" w odpowiednim polu*			
Przedstawiciel Rady Osiedla		**Przedstawiciel organizacji pozarządowej**	
Przedstawiciel instytucji miejskich		**Mieszkaniec**	
Inna (jaka?)			

Dziękujemy za wypełnienie ankiety!