



# Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

## Plan działania

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

**Opracował zespół:**

- Katarzyna Świokła-Łukiańczyk, Miasto Kwidzyn
- Paulina Kaszuba, Miasto Kwidzyn
- Aleksandra Tuptyńska, Miasto Kwidzyn
- Jakub Kołodziejczyk, Miasto Kwidzyn
- Joanna Piłat, Gmina Kwidzyn
- Joanna Malinowska, Gmina Sadlinki
- Sławomir Pulkowski, Gmina Gardeja
- Agnieszka Pasztaleniec-Szczerkowska, Agencja Rozwoju Pomorza S.A.
- Anna Hasiuk, Agencja Rozwoju Pomorza S.A.
- Adam Marynkiewicz, Agencja Rozwoju Pomorza S.A.
- Piotr Borkowski, Agencja Rozwoju Pomorza S.A.

**Agencja Rozwoju Pomorza S.A.**



Spółka Samorządu  
Województwa Pomorskiego

---

# 1 Spis treści

2	Wprowadzenie .....	4
3	Przyjęta koncepcja metodologiczna opracowania .....	6
4	Diagnoza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna .....	7
4.1	Położenie MOF Kwidzyna, powiązania funkcjonalne, opis partnerstwa .....	7
4.2	Sfera społeczna .....	9
4.2.1	Demografia .....	9
4.2.2	Rynek pracy .....	12
4.2.3	Edukacja .....	14
4.2.4	Kultura .....	19
4.2.5	Ochrona zdrowia .....	23
4.2.6	Sport i rekreacja .....	29
4.2.7	Integracja społeczna .....	31
4.3	Sfera gospodarcza .....	36
4.3.1	Liczba i struktura podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 .....	36
4.3.2	Podmioty gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w 2021 roku według Polskiej Klasyfikacji Działalności .....	38
4.3.3	Przedsiębiorczość mieszkańców terenu MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 .....	40
4.3.4	Oferta inwestycyjna MOF Kwidzyna .....	43
4.3.5	Oferta turystyczna .....	45
4.4	Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa .....	50
4.4.1	Transport i dostępność komunikacyjna .....	50
4.4.2	Infrastruktura techniczna .....	104
4.4.3	Energetyka .....	106
4.4.4	Środowisko naturalne .....	111
5	Wyniki badania ankietowego .....	118
6	Bilans strategiczny .....	119
6.1	Sfera społeczna .....	119
6.2	Sfera gospodarcza .....	120
6.3	Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa .....	120
6.3.1	Transport i dostępność komunikacyjna .....	120

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

6.3.2	Infrastruktura techniczna i środowisko .....	122
6.4	Analiza SWOT .....	123
6.5	Identyfikacja obszarów wsparcia oraz wspólnych celów rozwojowych.....	129
7	Założenia rozwojowe.....	131
7.1	Misja i wizja rozwoju MOF Kwidzyna do roku 2030.....	131
7.2	Cele strategiczne, operacyjne, kierunki interwencji, źródła finansowania .....	131
7.3	Projekty rozwojowe i źródła finansowania projektów .....	138
7.3.1	Projekty strategiczne .....	138
7.3.2	Projekty uzupełniające .....	142
8	Opis udziału partnerów w przygotowaniu strategii i jej realizacji .....	147
9	System wdrażania.....	150
9.1	Założenia wdrożeniowe.....	150
9.2	Opis procesu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych .....	150
9.3	Struktura i mechanizmy Zarządzania .....	151
9.4	Monitoring i ewaluacja.....	153
10	Zbieżność Strategii z obowiązującymi dokumentami strategicznymi w kraju i regionie .....	155
11	Spis tabel .....	166
12	Spis wykresów .....	168
13	Spis rysunków .....	172
14	Bibliografia.....	173
15	Załączniki .....	174
15.1	Raport z konsultacji społecznych.....	174
15.2	Odniesienie do zapisów oczekiwań wobec powiatów i gmin określonych w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji (RPT) .....	174
15.3	Fiszki projektowe (ZIT).....	174

## 2 Wprowadzenie

Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Kwidzyna 2030+ jest narzędziem realizacji wspólnej polityki społeczno-gospodarczej z wykorzystaniem zintegrowanych przedsięwzięć strategicznych.

Strategia (Plan Działania ZIT) powstała na podstawie przepisów art. 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. i zawiera wszelkie niezbędne elementy wskazane w/w dokumentach, tj.:

- obszar geograficzny, którego dotyczy dana Strategia,
- analiza potrzeb rozwojowych i potencjał danego obszaru, w tym wzajemnych powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych,
- opis zintegrowanego podejścia służącego zaspokojeniu zidentyfikowanych potrzeb rozwojowych i wykorzystaniu potencjału danego obszaru,
- opis udziału partnerów w przygotowaniu Strategii i jej realizacji,
- plan finansowy Strategii.

Zasięg terytorialny analiz danych statystycznych oraz realizacji badań ilościowych i jakościowych pokrywa się z obszarem MOF Kwidzyna. Zakres analizy rozszerzony na obszary obejmujące województwo pomorskie i cały kraj dotyczyć będzie w szczególności trendów demograficznych i gospodarczych oraz zapisów zawartych w dokumentach strategicznych, odnoszących się do badanego tematu.

Dane niezbędne do przeprowadzenia diagnozy i wyciągnięcia strategicznych wniosków gromadzone były na podstawie analiz danych statystycznych i dokumentów zastanych – gotowych raportów, sprawozdań, dokumentów strategicznych, a także badań realizowanych wśród mieszkańców MOF Kwidzyna. Diagnoza została sporządzona na dzień 30.09.2022 r. Przeanalizowane dane stanowiły podstawę do wypracowania wniosków i wskazania rekomendacji dotyczących kierunków rozwoju i wyzwań strategicznych dla MOF Lęborka na lata 2022-2030+, które to poddano weryfikacji w trakcie konsultacji społecznych i warsztatów strategicznych z interesariuszami MOF. Opracowano również założenia projektów strategicznych i uzupełniających, w tym obszarze inwestycji i działań wpływających na rozwój MOF Kwidzyna oraz opracowania system zarządzania proces wdrażania Strategii i jej ewaluacji.

Sprawną realizacją Strategii wymagać będzie zintegrowanego zarządzania, na które składa się współpraca i koordynacja prac poszczególnych samorządów terytorialnych tworzących obszar funkcjonalny. Koordynacja działań i wielosektorowa współpraca przyczyni się do wzrostu konkurencyjności i utrzymania rozwoju MOF Kwidzyna. Strategia przygotowana została w wyniku współpracy samorządów tworzących MOF Kwidzyna z ekspertami zewnętrznymi. Prace diagnostyczne i koncepcyjne w obszarze transportu i mobilności zostały przeprowadzone wraz z interesariuszami polityki transportowej MOF Kwidzyna podczas spotkań grup roboczych, konsultacji dokumentu. W ramach prac organizowane były warsztaty, spotkania robocze oraz konsultacje, podczas których zdiagnozowane zostały problemy związane z transportem i mobilnością oraz wskazane cele, działania i projekty poprawiające sytuację w tym zakresie. Proces budowy Strategii wsparty został metodą konsultacji i partycypacji społecznej. Opracowanie Strategii obejmowało szereg analiz i wyodrębnienie działań strategicznych dla lokalnego rozwoju, przy aktywnym udziale szerokiej grupy odbiorców z terenów MOF Kwidzyna (mieszkańcy, lokalne grupy działania, organizacje pozarządowe, liderzy społeczni, przedsiębiorcy, lokalne władze

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

samorządowe itd.), zachowując transparentność prac nad Strategią oraz działając zgodnie z zasadą dobrego rządzenia (społeczeństwo obywatelskie).

Proces budowy Strategii wsparty został metodą konsultacji i partycypacji społecznej. Opracowanie Strategii obejmowało szereg analiz i wyodrębnienie działań strategicznych dla lokalnego rozwoju, przy aktywnym udziale szerokiej grupy odbiorców z terenów MOF Kwidzyna (mieszkańcy, lokalne grupy działania, organizacje pozarządowe, liderzy społeczni, przedsiębiorcy, lokalne władze samorządowe itd.), zachowując transparentność prac nad Strategią oraz działając zgodnie z zasadą dobrego rządzenia (społeczeństwo obywatelskie).

Strategia Rozwoju MOF Kwidzyna 2030 pozwoli na efektywne pozyskanie zewnętrznych źródeł finansowania poszczególnych projektów, w tym funduszy europejskich (w tym realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych), jak również środków od inwestorów prywatnych, np. w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego.

### 3 Przyjęta koncepcja metodologiczna opracowania

Część diagnostyczna przedmiotowej Strategii opracowana została z wykorzystaniem *analizy ex post* następujących rodzajów danych i dokumentów źródłowych (*desk research*):

- dokumenty strategiczne – europejskie, krajowe, powiatowe i gminne, w tym m.in. strategie rozwoju oraz raporty,
- publicznie dostępne dane statystyczne.

Analiza *desk research* uzupełniona została badaniem ankietowym zrealizowanym na obszarze MOF Kwidzyna, zarówno w formule on-line, jak również w formie dystrybucji papierowej. Badanie pozwoliło na poznanie opinii mieszkańców MOF odnośnie aktualnego potencjału i zasobów MOF Kwidzyna, jak również oczekiwanych kierunków zmian i rozwoju w obszarze środowiska naturalnego i infrastruktury, kultury i rekreacji, ochrony zdrowia, gospodarki, rynku pracy, czy też oferty turystycznej.

Badania ankietowe pogłębione zostały rozmowami i warsztatami z przedstawicielami kluczowych organizacji i społeczności funkcjonujących na terenie MOF Kwidzyna, z wykorzystaniem włączających, kreatywnych metod i narzędzi pracy, takich jak Design Thinking, co zapewniło uwzględnianie w procesie tworzenia poszczególnych celów strategicznych i projektów rzeczywistych potrzeb odbiorców poszczególnych działań rozwojowych specyficznych dla całego obszaru objętego instrumentem ZIT.

## 4 Diagnoza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna

Analizę obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna przeprowadzono zasadniczo w 3 obszarach:

- sfera społeczna,
- sfera gospodarcza,
- sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa.

### 4.1 Położenie MOF Kwidzyna, powiązania funkcjonalne, opis partnerstwa

Pierwsza delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych przeprowadzona została na terenie województwa pomorskiego w 2013 roku<sup>1</sup> i została potwierdzona w aktualnych dokumentach strategicznych województwa pomorskiego:

- Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030,
- Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030.

Delimitacja wskazuje, iż obszar funkcjonalny przy Kwidzynie ma charakter ponadlokalny, ze wskazaniem Kwidzyna jako ośrodka węzłowego o znaczeniu ponadlokalnym. Gminy wchodzące w skład MOF Kwidzyna zawierają się w obrębie wyznaczonego obszaru obsługi, a ich badane relacje przestrzenne (suburbanizacja, dojazdy do pracy, dojazdy do szkół, połączenia komunikacyjne) były i są silne lub bardzo silne.

Na podstawie delimitacji obszar MOF Kwidzyna obejmuje 4 gminy powiatu kwidzyńskiego (Miasto Kwidzyn, Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki, o łącznej powierzchni 534 km<sup>2</sup> (2,91% powierzchni województwa pomorskiego, 63,95% powierzchni powiatu kwidzyńskiego) (Rycina 1). Miasto Kwidzyn jest jedną z 6 gmin powiatu kwidzyńskiego i zajmuje obszar o wielkości 22 km<sup>2</sup>. Miasto Kwidzyn uznane zostało za miasto z obszarem obsługi przekraczającym granice powiatu, oddziałującym na Partnerów i świadczącym funkcje usługowe, w tym głównie w zakresie szkolnictwa ponadpodstawowego, usług publicznych i zdrowotnych dla poszczególnych Partnerów MOF, których terytoria stanowią obszar powiązany z nimi funkcjonalnie.

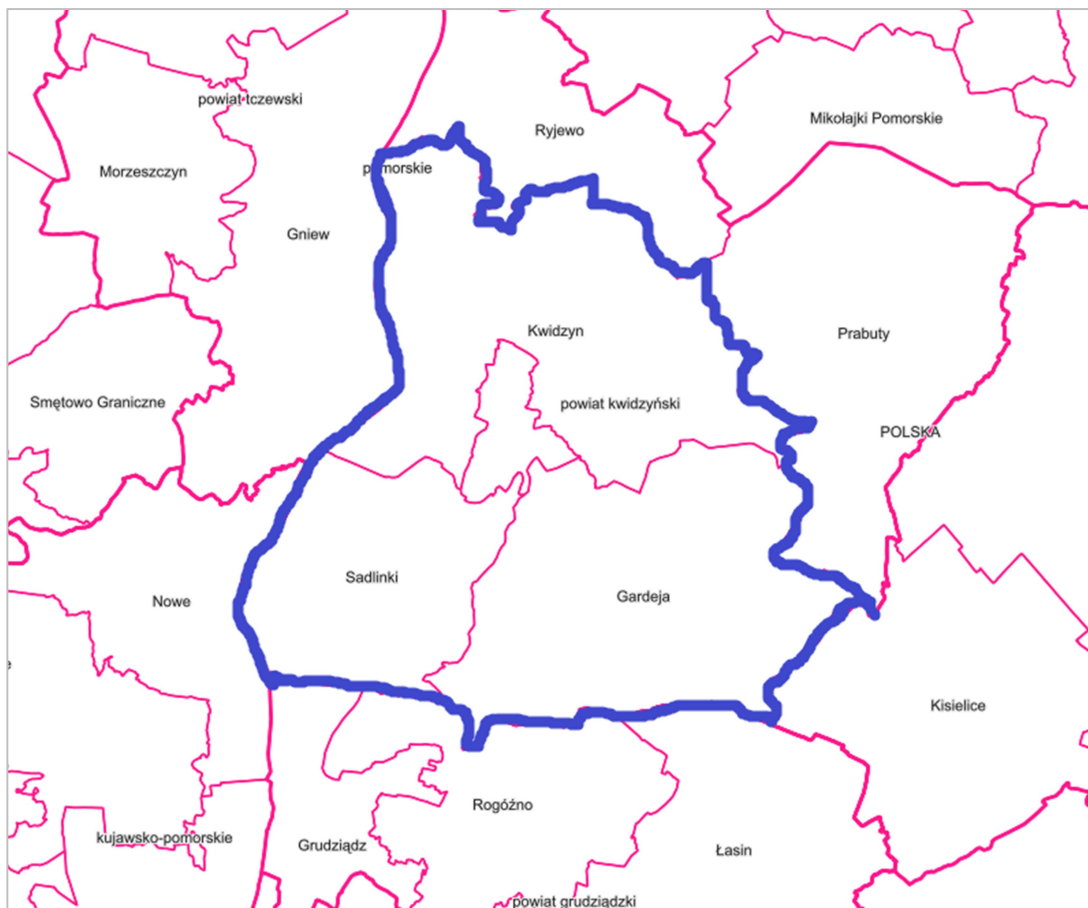
---

<sup>1</sup> Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego, Gdańsk, marzec 2013



## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Rysunek 1. Obszar MOF Kwidzyna



Legenda: kolorem niebieskim zaznaczono obszar MOF Kwidzyna.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/lmgp\\_2.html](https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/lmgp_2.html)

Na podstawie Porozumienia międzygminnego wraz z Aneks nr 1 w sprawie współdziałania celem opracowania i realizacji Strategii rozwoju Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego MOF Kwidzyna z dnia 4 listopada 2021 roku oraz 30 marca 2023 roku, Partnerami MOF Kwidzyna są następujące jednostki samorządu terytorialnego:

- Miasto Kwidzyn,
- Gmina Kwidzyn,
- Gmina Sadlinki,
- Gmina Gardeja.

Porozumienie z dnia 4.11.2021 roku wskazuje, iż Partnerzy MOF Kwidzyna, zawarli przedmiotowe Porozumienie wraz z Aneks nr 1 w celu:

- opracowania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
- wspólnej realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna,
- utworzenia związku ZIT.

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Liderem Partnerstwa jest Miasto Kwidzyn, będzie ono reprezentowało Partnerów w procesie programowania, negocjacji i przygotowania dokumentów strategicznych oraz wszelkich innych dokumentów niezbędnych do realizacji ZIT w ramach perspektywy finansowej 2021-2027.

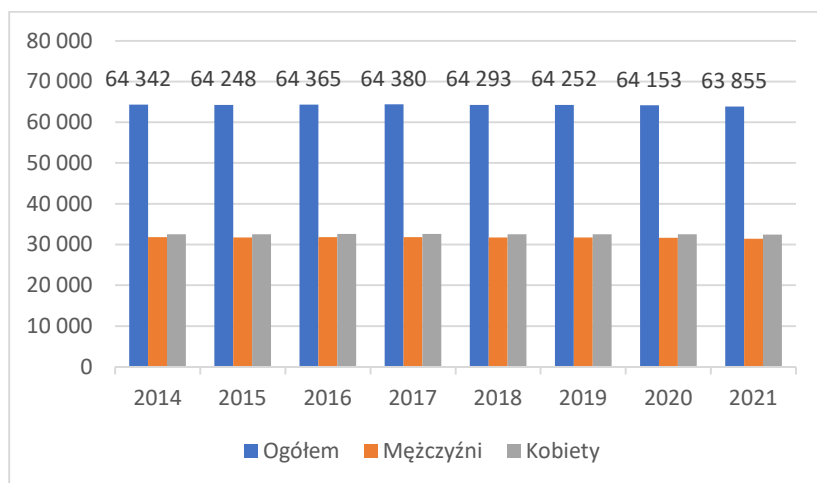
Jedną ze struktur organizacyjnych działających przy MOF Kwidzyna jest Zespół Strategiczny Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna, powołany na podstawie Zarządzenia nr 464/2022 Burmistrza Miasta Kwidzyna z dnia 21 kwietnia 2022 roku. Zespół Strategiczny stanowi forum współpracy i dialogu z organami MOF Kwidzyna i przedstawicielami lokalnych NGO, organizacji zrzeszających przedsiębiorstwa, liderów społeczno-gospodarczych. Zespół opiniuje i współuczestniczy w tworzeniu Strategii ZIT, zarówno na poziomie diagnostycznym, jak i strategicznym, w tym w zakresie wyboru projektów strategicznych (współtworzenie kryteriów oceny, ocena zgłoszonych propozycji projektów).<sup>2</sup>

## 4.2 Sfera społeczna

### 4.2.1 Demografia

Liczba ludności MOF Kwidzyna w 2021 roku wyniosła 63 855 osób (Wykres 1), co stanowi 2,72% ogółu ludności województwa pomorskiego. Średnia gęstość zaludnienia wynosi średnio 479 mieszkańców na 1 km<sup>2</sup>. Liczba ludności w całym okresie analizy charakteryzowała się śladową tendencją spadkową (0,76% w całym badanym okresie).

Wykres 1. Liczba ludności MOF Kwidzyna wg płci w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

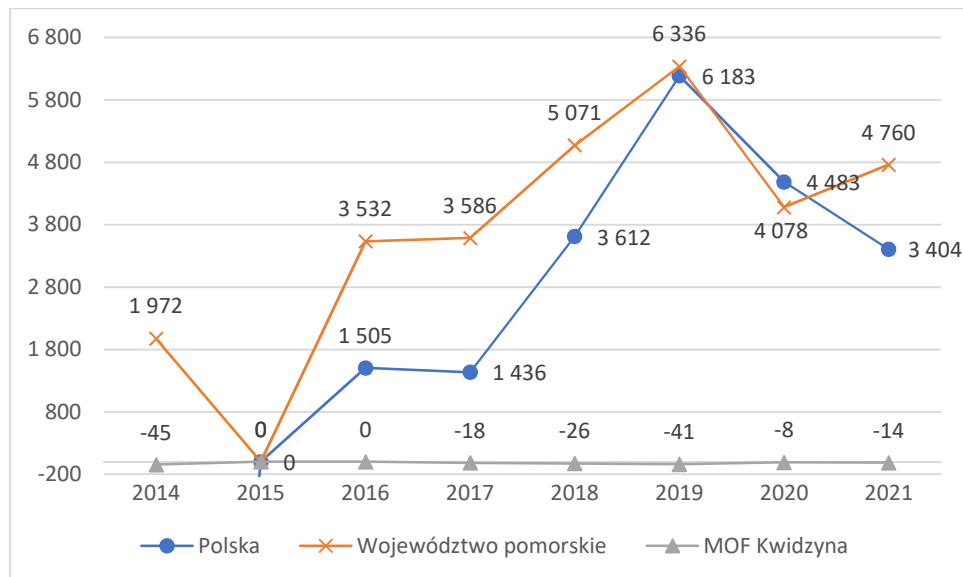
W celu przedstawienia ruchów migracyjnych na terenie MOF Kwidzyna przeanalizowano saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na całym obszarze funkcjonalnym w porównaniu do danych krajowych i wojewódzkich. W całym okresie analizy na obszarze MOF Kwidzyna odnotowano ujemne saldo migracji, utrzymujące się na stosunkowo stałym i niskim poziomie (Wykres 2). Dodatkowo saldo migracji odnotowano

<sup>2</sup> Szczegółowy opis struktur i procesów zarządzania w ramach Partnerstwa przedstawiony jest w punkcie 8.3 niniejszego dokumentu.

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

na terenie całego województwa pomorskiego. W skali krajowej saldo migracji było ujemne w pierwszym analizowanym roku (2014), natomiast do roku 2021 uzyskiwało już wartości dodatnie. Dla roku 2015 dane migracyjne nie są dostępne.

Wykres 2. Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

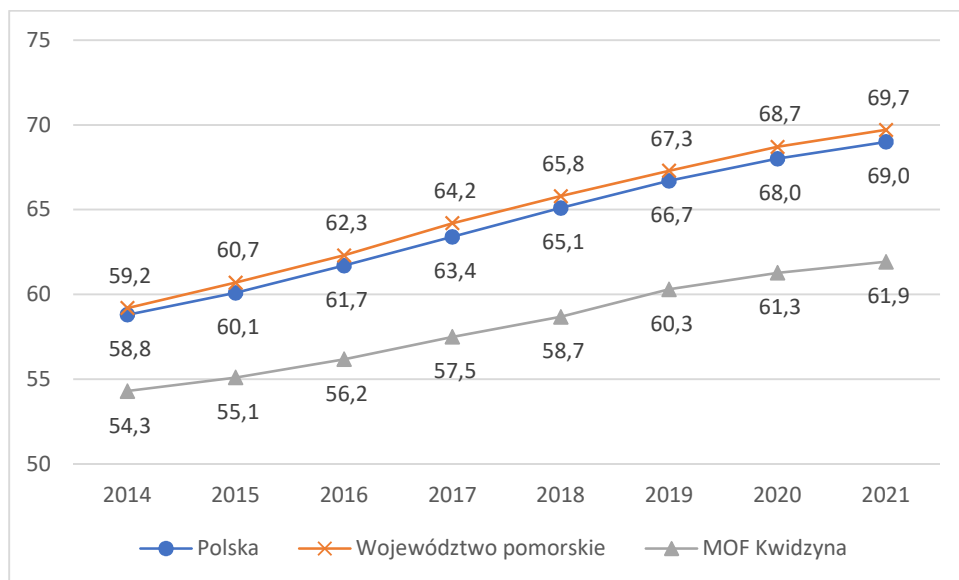
Analizując wskaźnik obciążenia demograficznego<sup>3</sup> stwierdzić można, iż sytuacja w MOF Kwidzyna kształtuje się korzystniej od sytuacji krajowej i wojewódzkiej – w roku 2021 na 100 osób w wieku produkcyjnych przypadają na terenie MOF Kwidzyna 61,9 osoby w wieku nieprodukcyjnym (69,7 osoby na terenie województwa pomorskiego, Wykres 3). Należy podkreślić, iż MOF Kwidzyna wpisuje się w rosnący trend liczby mieszkańców w wieku nieprodukcyjnym przypadającej na 100 osób w wieku produkcyjnym, co spowodowane jest głównie zjawiskiem starzenia się społeczeństwa.

Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym przypadająca na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym na terenie MOF Kwidzyna wpisuje się w ogólnokrajowy negatywny trend rosnący (Wykres 4), przy czym sytuacja MOF Kwidzyna w tym zakresie kształtuje się korzystnie w porównaniu do danych krajowych (84,5 osoby w stosunku do wyników krajowych 124,2 osoby w 2021 roku).

<sup>3</sup> Współczynnik obciążenia demograficznego wyrażony jest jako stosunek osób w wieku nieprodukcyjnym do liczby osób w wieku produkcyjnym. Na wiek nieprodukcyjny składa się: wiek przedprodukcyjny, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0-14 lat oraz wiek poprodukcyjny, tj. dla mężczyzn – 65 lat i więcej, dla kobiet – 60 lat i więcej. Dane GUS.

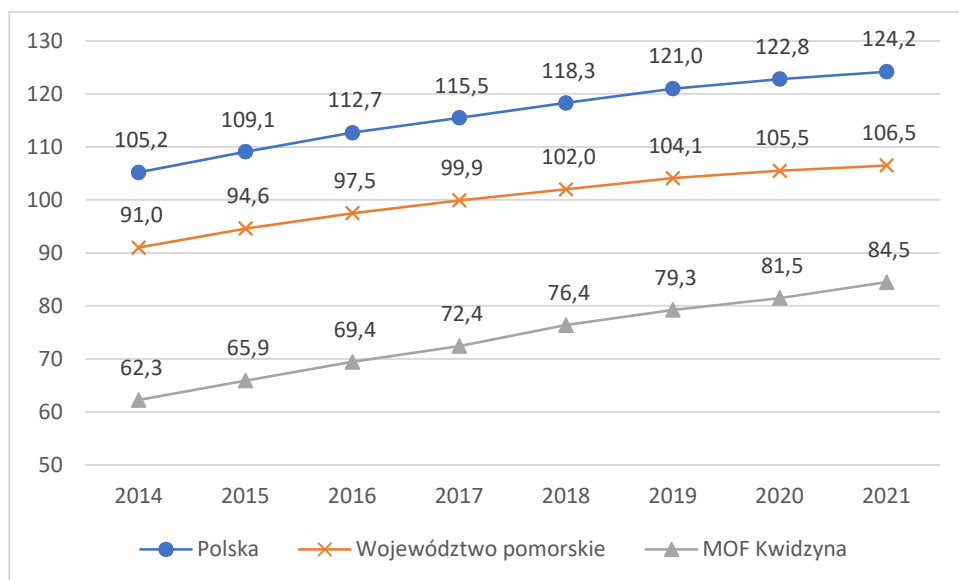
Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Wykres 3. Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w latach 2014-2021 (osoby)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 4. Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

#### 4.2.1.1 Migracje

W latach 2014-2021 na terenie MOF Kwidzyna odnotowywano niewielkie ujemne saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych, co świadczyło o odpływie ludności z tego obszaru (-14 osób w 2021 roku) (Wykres 2).

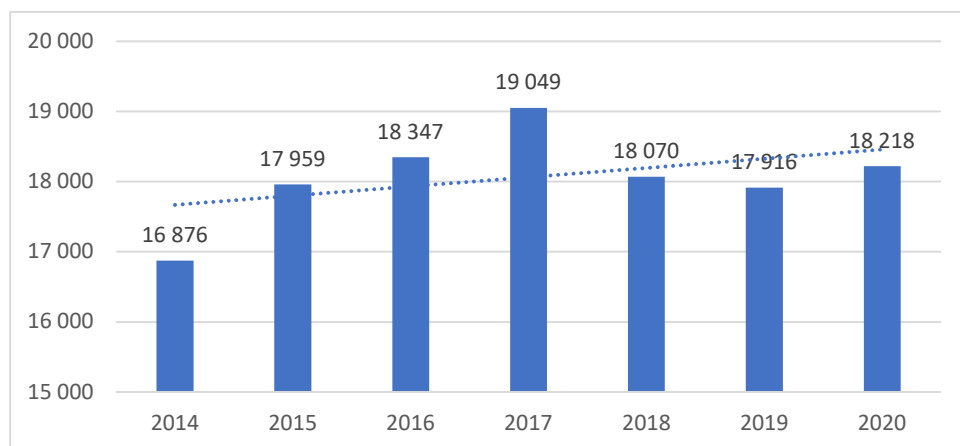
Wybuch wojny na Ukrainie spowodował masowy napływ uchodźców na terytorium Polski<sup>4</sup>, w tym na terytorium MOF Kwidzyna. Z uwagi na fakt, iż nie wszyscy uchodźcy rejestrują się w poszczególnych Urzędach Gminy, a część z tychże osób opuszcza terytorium MOF Kwidzyna bez poinformowania danej jednostki podanie precyzyjnej liczby uchodźców z Ukrainy w chwili obecnej jest trudne, a posiadane dane statystyczne obciążone są błędem statystycznym. Na podstawie danych podanych przez Partnerów MOF Kwidzyna szacuje się, iż w chwili obecnej na terenie MOF przebywa ok. 706 uchodźców z Ukrainy, w tym w około 90% są to kobiety i dzieci. W związku z faktem, iż konflikt zbrojny w Ukrainie może trwać jeszcze od kilku miesięcy do kilku lat, co może spowodować wzrost liczby uchodźców, niezwykle ważnym aspektem jest budowanie systemu integracji migrantów w MOF, który obejmować będzie zarówno część infrastrukturalną, jak i usługową (pakiety usług).

#### 4.2.2 Rynek pracy

Podstawowym elementem kształtującym rynek pracy jest aktywność ekonomiczna ludności. Obejmuje ona zarówno liczbę osób pracujących, bezrobocie oraz bierność zawodową.

Liczba osób pracujących w okresie od 2014 do 2020 roku wzrosła na terenie MOF Kwidzyna o 7,95% (Wykres 5). W tym samym okresie liczba pracujących w Polsce wzrosła o 8,99%, a w województwie pomorskim 12,58% co oznacza, że na diagnozowanym obszarze występuje pozytywny trend dotyczący liczby pracujących.

Wykres 5. Liczba pracujących na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020<sup>5</sup> (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

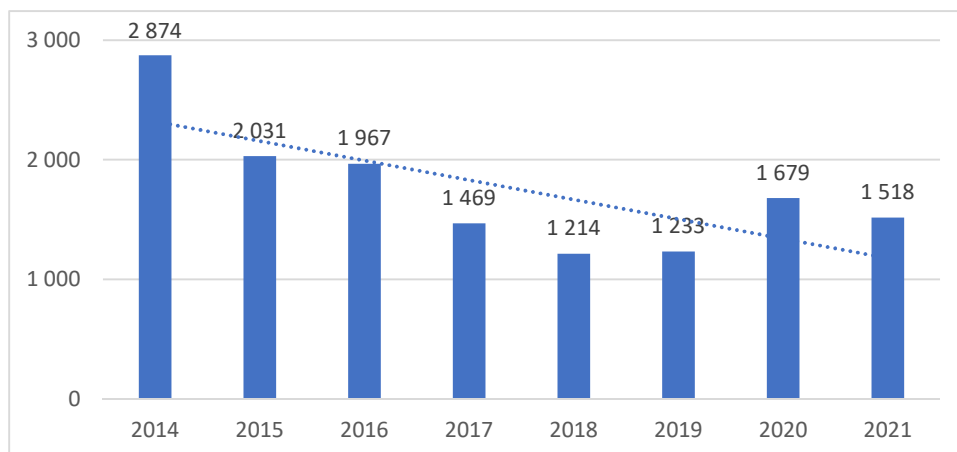
<sup>4</sup> Saldo na dzień 7 lipca 2022 r. wyniosło 1,934 mln osób

<sup>5</sup> Brak danych za 2021 rok

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

W analizowanym okresie lat 2014-2021 bezrobocie rejestrowane na terenie MOF Kwidzyna charakteryzuje się tendencją malejącą – spadek o 47,18% (Wykres 6), co spowodowane było ogólnym wzrostem gospodarczym, który jednak w okresie pandemii COVID-19 nieco wyhamował. W obydwu obszarach spadek bezrobocia był niższy niż na terenie kraju i województwa, gdyż w tym samym okresie w Polsce bezrobocie spadło o 50,95%, a województwie pomorskim o 50,72%.

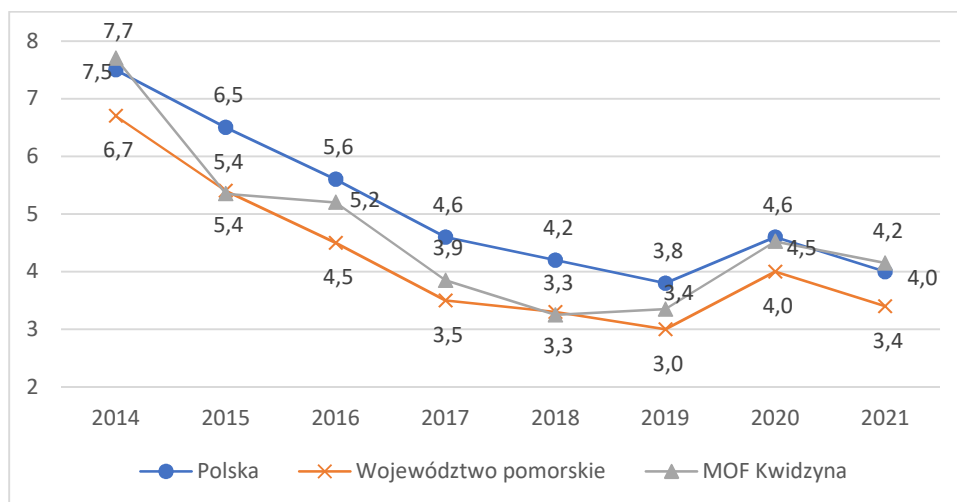
Wykres 6. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych na terenie MOF Kwidzyna 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Sytuacja na rynku pracy MOF Kwidzyna kształtuje się nieco gorzej w stosunku do sytuacji na krajowym i wojewódzkim rynku pracy – w 2021 roku udział osób bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wielu produkcyjnym na terenie MOF Kwidzyna wyniósł 4,2%, przy średniej stopie bezrobocia kształtującej się na poziomie 4,0% w kraju oraz 3,4% w województwie pomorskim, gdzie dane kształtuje głównie trójmiejski rynek pracy (Wykres 7). Należy również zwrócić uwagę, że negatywne zjawisko wzrostu udziału osób bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wielu produkcyjnym w ostatnim badanym okresie, tj. roku 2020, zostało zniwelowane w 2021 roku.

Wykres 7. Udział osób bezrobotnych w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym w latach 2014-2021 (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Około 1/3 mieszkańców MOF ocenia dobrze i bardzo dobrze możliwość uzyskania zatrudnienia (32%), przy czym ten sam aspekt jednocześnie negatywnie postrzega 26% ankietowanych. Podobna sytuacja jest w przypadku oceny poziomu przedsiębiorczości w regionie (powstawania nowych przedsiębiorstw).

Najgorzej oceniono różnorodność i jakość form wsparcia skierowanych do przedsiębiorców, rolników i osób planujących podjąć takie działalności (39-43%) oraz promocję przedsiębiorczości wśród mieszkańców MOF Kwidzyna (41%).<sup>6</sup>

### 4.2.3 Edukacja

#### 4.2.3.1 Edukacja a rynek pracy

Edukacja stanowi jeden z najważniejszych czynników decydujących o atrakcyjności inwestycyjnej MOF Kwidzyna. Występowanie wysokiej jakości infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej determinuje jakość kapitału ludzkiego, kapitału strukturalnego, kapitału społecznego i kapitału relacyjnego – składowych kapitału intelektualnego.

Jednym z działań Powiatowego Urzędu Pracy w Kwidzynie jest coroczne stworzenie barometru zawodów deficytowych na terenie powiatu. Efektem końcowym prac zespołu eksperckiego jest lista zawodów dla których wystąpi niedobór pracowników, nadmiar lub równowaga popytu i podaży pracy na terenie powiatu.

Na podstawie barometrów przygotowanych w roku 2022 przez Powiatowy Urząd Pracy w Kwidzynie można zaobserwować niedobór pracowników w takich zawodach jak m.in.:

- betoniarze i zbrojarze, murarze i tynkarze,
- blacharze i lakiernicy samochodowi,
- cieśle i stolarze budowlani, dekarze i blacharze budowlani,
- elektrycy, elektromechanicy i elektromonterzy,
- fizjoterapeuci i masażyści,
- inżynierowie budownictwa, kierownicy budowy,
- kierowcy autobusów, samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych,
- kucharze, piekarze,
- lekarze, pielęgniarki i położne,
- magazynierzy,
- mechanicy pojazdów samochodowych, spawacze,
- nauczyciele, pedagodzy,
- operatorzy maszyn i urządzeń,

---

<sup>6</sup> Raport z konsultacji społecznych, s. 18

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

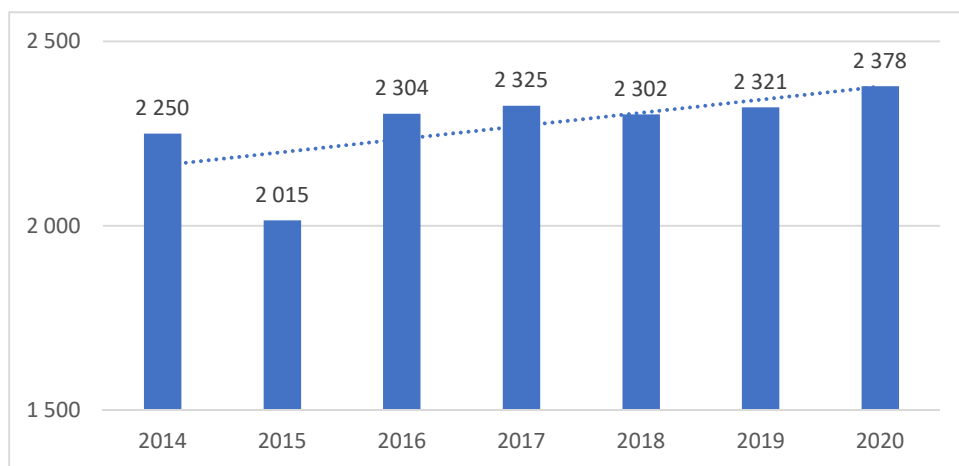
- pracownicy socjalni, opiekunowie osoby starszej lub niepełnosprawnej,
- pracownicy służb mundurowych,
- pracownicy fizyczni w produkcji i pracach prostych,
- psycholodzy i psychoterapeuci.

Na terenie powiatu kwidzyńskiego zidentyfikowano 45 zawodów deficytowych. Wśród grup zawodów deficytowych znalazła się m.in. szeroka gama zawodów z sektora usług budowlanych, monterskich i operatorskich, a także pozostałych technicznych zawodów jak np. elektrycy, spawacze. Deficyt występuje również wśród zawodów nauczycielskich, związanych z opieką zdrowia oraz gastronomią. W celu zapewnienia większego dopasowania kierunków kształcenia w szkołach MOF Kwidzyna do potrzeb rynku pracy, konieczna jest współpraca między przedsiębiorcami, a instytucjami publicznymi (takimi jak Powiatowy Urząd Pracy) i szkołami. Biorąc pod uwagę grupy zawodów deficytowych, istotnym elementem dopasowania edukacji do rynku pracy jest podnoszenie poziomu kształcenia, w szczególności na poziomie szkół ponadpodstawowych, przygotowujących do zawodów (tj. technika i szkoły branżowe).

### 4.2.3.2 Edukacja przedszkolna

Na terenie MOF Kwidzyna funkcjonuje 28 przedszkoli, które w 2020 roku objęły opieką 2 378 dzieci (Wykres 12). Należy zwrócić uwagę na fakt, iż liczba dzieci w przedszkolach na terenie MOF Kwidzyna wykazuje wzrostowy trend, co świadczyć może o wzroście liczby miejsc w placówkach oraz zainteresowania tymi placówkami wychowawczo – opiekuńczymi wśród aktywnych zawodowo rodziców.

Wykres 8. Liczba dzieci w przedszkolach na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020<sup>7</sup> (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

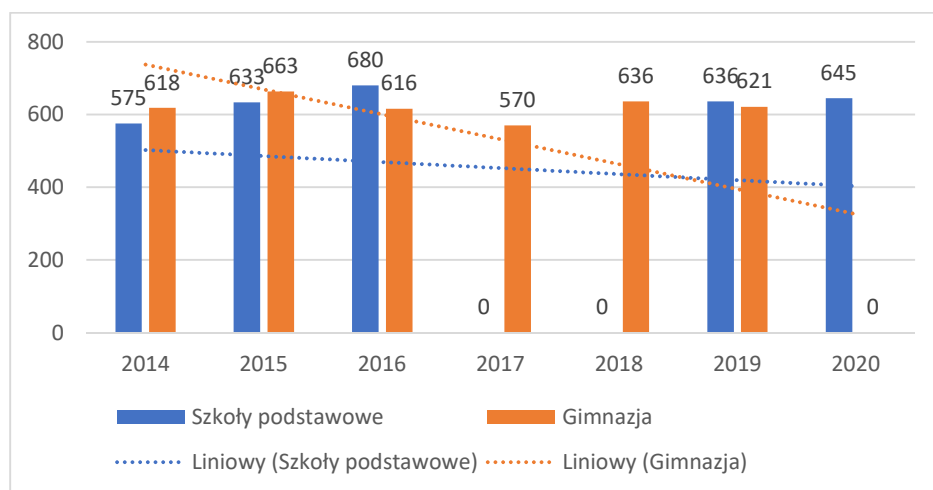
<sup>7</sup> Brak danych za rok 2021



#### 4.2.3.3 Edukacja podstawowa i gimnazjalna

Na terenie MOF Kwidzyna na koniec 2020 r. funkcjonowały 22 szkoły podstawowe. Z roku na rok maleje liczba ich absolwentów (Wykres 11), co wynika z niskiego przyrostu naturalnego.

Wykres 9. Liczba absolwentów szkół podstawowych i gimnazjów na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020<sup>8</sup> (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS (w przypadku szkół podstawowych – brak danych za lata 2017-2018)

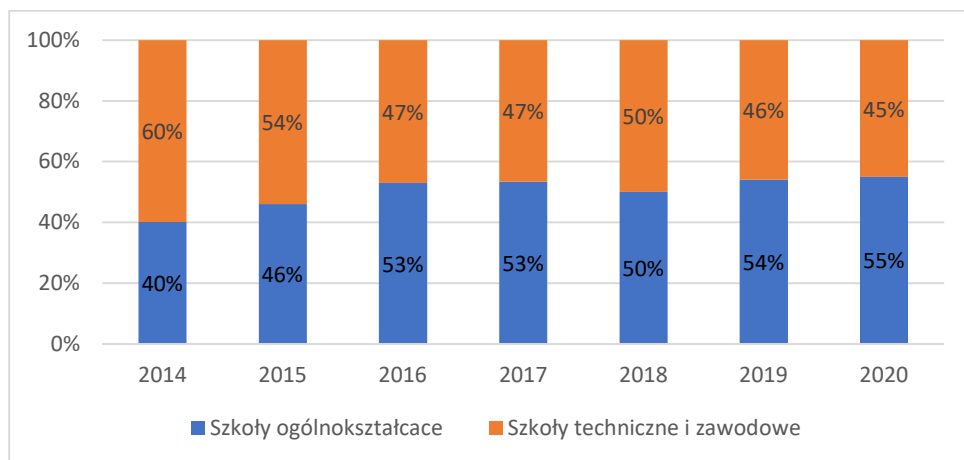
#### 4.2.3.4 Szkolnictwo ogólnokształcące, techniczne i branżowe

Na terenie MOF Kwidzyna szkoły dysponują bogatą ofertą edukacyjną, zarówno w zakresie kształcenia zawodowego jak i ogólnokształcącego. Młodzież może dokonywać wyboru oferty edukacyjnej spośród publicznych liceów ogólnokształcących, techników, szkół branżowych i szkół policealnych. Struktura kształcenia w szkołach, zainteresowanie ofertą edukacyjną oraz liczebność absolwentów w poszczególnych typach szkół, wskazują na nieco wyższe zainteresowanie ofertą edukacyjną szkół ogólnokształcących w porównaniu do oferty edukacyjnej szkół technicznych i branżowych (Wykres 8). Oczekiwania rynku pracy, pociągają za sobą konieczność unowocześnienia zaplecza praktycznego kształcenia w zawodzie w stosunku do uczniów oraz budowania nowoczesnych programów i współpracy z pracodawcami w zakresie doksztalcania młodocianych pracowników. Wskazane działania powinny mieć na celu zwiększenie zainteresowania oferta szkół technicznych i branżowych wśród młodzieży.

<sup>8</sup> Brak danych za rok 2021

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

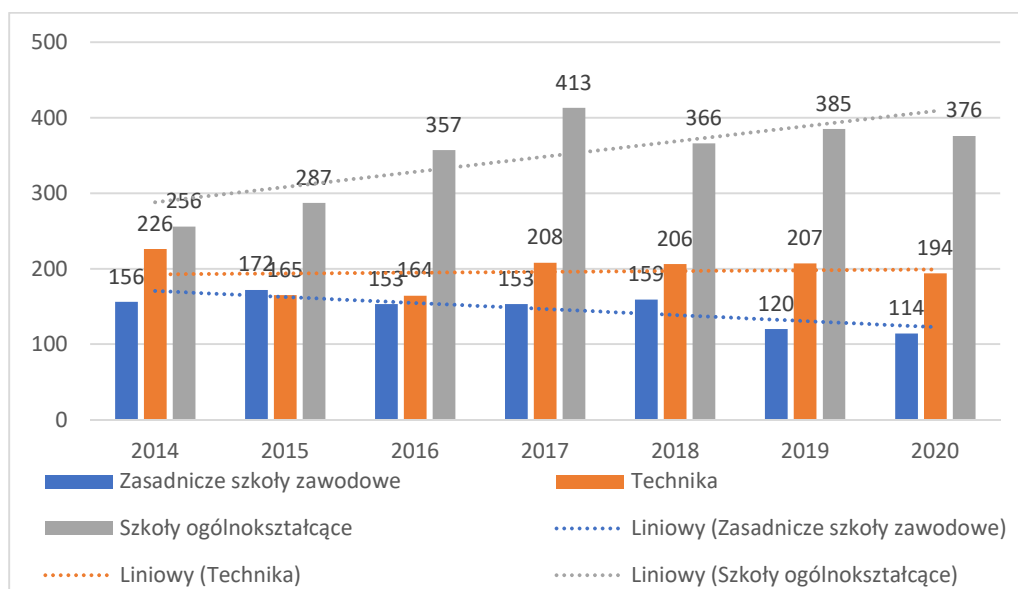
Wykres 10. Udział absolwentów poszczególnych typów szkół w ogólnej liczbie absolwentów szkół ponadpodstawowych na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020<sup>9</sup>



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W badanym okresie zarysowuje się tendencja wzrostowa udziału absolwentów szkół ogólnokształcących, a ich liczba wzrosła w roku 2020, w stosunku do 2014 o 46,9% (120 osób). Jednocześnie maleje udział absolwentów szkół technicznych i branżowych (spadek o 19,4%, 74 osoby). Na wskazane zmiany wpływ mają czynniki demograficzne. Szczegółowe dane dotyczące liczby absolwentów w poszczególnych typach szkół przedstawiono na Wykresie 9.

Wykres 11. Liczba absolwentów poszczególnych typów szkół na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020 (osoba)<sup>10</sup>



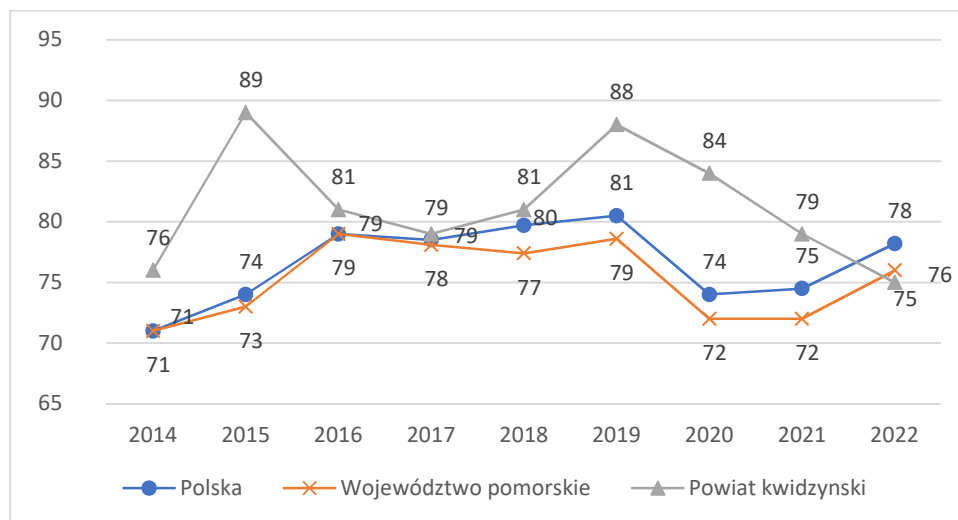
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

<sup>9</sup> Brak danych za rok 2021

<sup>10</sup> Brak danych za rok 2021

Zdawalność egzaminów maturalnych przez uczniów z terenu MOF Kwidzyna (dostępność danych w układzie powiatowym) historycznie kształtowała się na poziomie wyższym w stosunku do wyników krajowych i wojewódzkich. Od roku 2019 wskaźnik zdawalności egzaminów maturalnych na terenie MOF Kwidzyna podlega tendencji spadkowej i w roku 2022 osiągnął poziom poniżej wyników wojewódzkich i krajowych (Wykres 10). Może być to sygnał dotyczący podjęcia działań w kierunku poprawy jakości nauczania w powiecie kwidzyńskim.

Wykres 12. Zdawalność egzaminu maturalnego w latach 2014-2022 (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS (dane krajowe i wojewódzkie) oraz Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej w Gdańsku (powiaty)

#### 4.2.3.5 Szkoły wyższe

Od 1999 roku na terenie MOF Kwidzyna funkcjonuje 1 szkoła wyższa - Powiślańska Szkoła Wyższa (PSW), jako jedna z najstarszych niepublicznych szkół wyższych w województwie. Uczelnia posiada trzy oddziały zamiejscowe w Gdańsku, Toruniu i Kościerzynie. PSW proponuje studia licencjackie i magisterskie. W siedzibie w Kwidzynie istnieje możliwość studiowania następujących kierunków:

1. Studia licencjackie:

- Ekonomia,
- Pielęgniarstwo,
- Pielęgniarstwo w ramach studiów pomostowych,
- Położnictwo,
- Ratownictwo medyczne,
- Kosmetologia,
- Dietetyka.

2. Studia magisterskie:

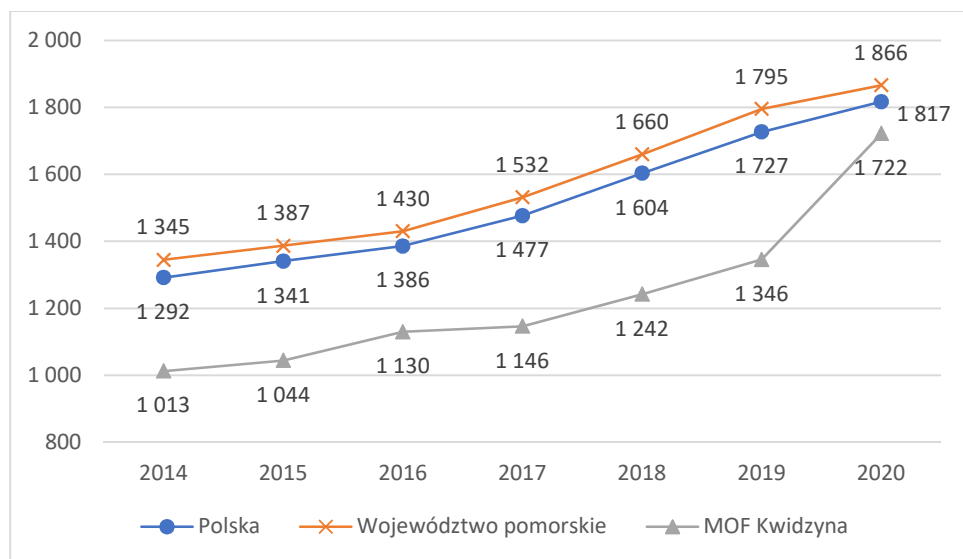
- Pielęgniarstwo.

Oferta edukacyjna PSW odpowiada głównie na potrzeby w zakresie lokalnych potrzeb rynku pracy, wpisujących się w trendy ogólnokrajowe, dotyczących kadry medycznej.

#### 4.2.3.6 Wydatki na oświatę i wychowanie w przeliczeniu na 1 mieszkańca

Analizując wydatki ogółem na oświatę i wychowanie w przeliczeniu na 1 mieszkańca podkreślić należy, iż na terenie MOF Kwidzyna mają one tendencję rosnącą (70% w badanym okresie 2014-2020), szczególnie w 2020 roku. Są jednak na niższym poziomie niż średnia krajowa i wojewódzka (Wykres 13).

Wykres 13. Wydatki ogółem na oświatę i wychowanie na 1 mieszkańca w latach 2014-2020<sup>11</sup> (PLN)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Podkreślić należy, iż badanie ankietowe wśród mieszkańców MOF wskazało, iż obszar oświaty jest dobrze oceniany przez większość ankietowanych. Istotne aspekty, które wymagają poprawy to dostosowanie oferty edukacyjnej i poziomu nauczania do potrzeb rynku pracy, dostępność żłobków i przedszkoli.<sup>12</sup>

#### 4.2.4 Kultura

Zadania z zakresu rozwoju i promocji kultury na terenie MOF Kwidzyna realizowane są przez gminne i miejskie ośrodki kultury, świetlice wiejskie i inne jednostki organizacyjne. Do najważniejszych imprez kulturalnych na terenie MOF Kwidzyna należą m.in.:

- Międzyszkolny Turniej „Alfabet Savoir-Vivre” w Rakowcu,
- Konkurs Wiedzy Historycznej „Powiśle i Kwidzyn w 20-lecie międzywojennym” w Liczu,
- Dzień Działacza Kultury „Anioły Kultury” i Gminny Przegląd Teatralny „Teatralia” w Rakowcu,

<sup>11</sup> Brak danych za rok 2021

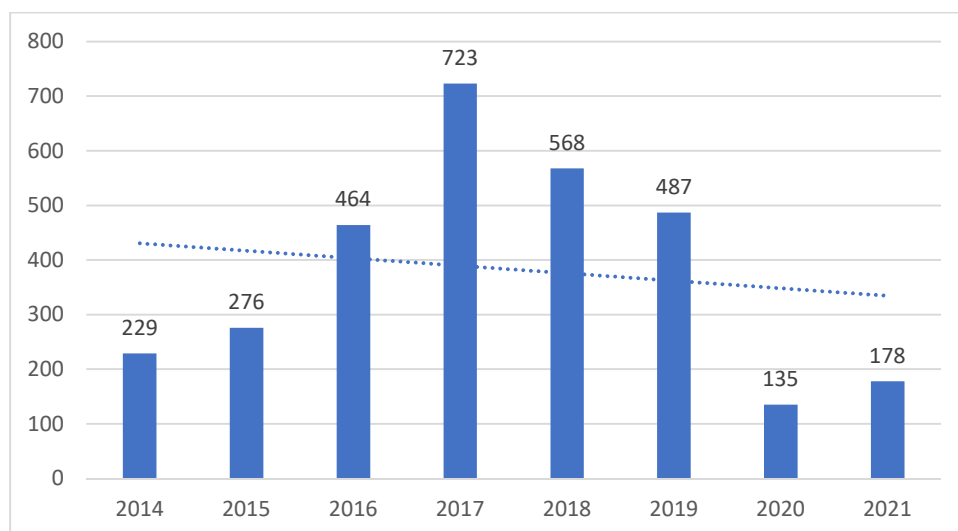
<sup>12</sup> Raport z konsultacji społecznych, s. 15

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

- Obchody Plebiscytu na Powiśli, Warmii i Mazurach w Janowie,
- Karawana Teatralna – Cykl plenerowych spektakli teatralnych dla dzieci – Kwidzyn,
- Obchody „Cudu nad Wisłą” – Korzeniewo,
- Konkurs recytatorski „Poetycki Październik” w Gurczu,
- Teatralne Czwartki w Gardej,
- Wiosenne i Jesienne Spotkania z Kulturą w Gardej,
- Plener Malarski dla Dzieci w Gardej,
- Plener Malarsko-Rzeźbiarski dla Dorosłych w Gardej,
- Dzień Pieczonego Ziemniaka w Gardej,
- Wojewódzki Festiwal Kolęd i Pastorałek w Sadlinkach,
- Spotkanie Trzech Pokoleń „Dzieci seniorom” w Nebrowie Wielkim,
- Święto Powideł Nebrowskich w Nebrowie Wielkim.

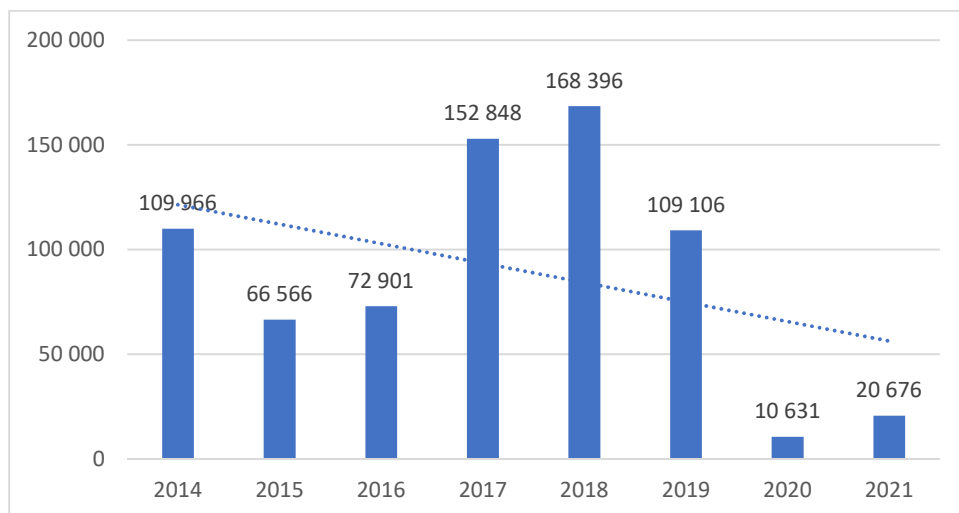
Liczba imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Kwidzyna wykazuje tendencję spadkową, podobnie jak malejąca liczba uczestników tychże imprez. Dane roku 2020-2021 uwzględniają już ograniczenia w organizacji imprez masowych z powodu pandemii COVID-19. Jednak dane z lat 2018-2019 wskazują na negatywne zjawisko zmniejszającej się liczby imprez i ich uczestników (Wykresy 14, 15). Niezwykle istotną kwestią jest ciągłe udoskonalanie obecnych oraz rozwój nowych wydarzeń i usług z zakresu kultury na terenie MOF Kwidzyna, w szczególności imprez o charakterze ponadlokalnym, które mogą zainteresować turystów z odleglejszych obszarów województwa i kraju.

Wykres 14. Liczba imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 (sztuka)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

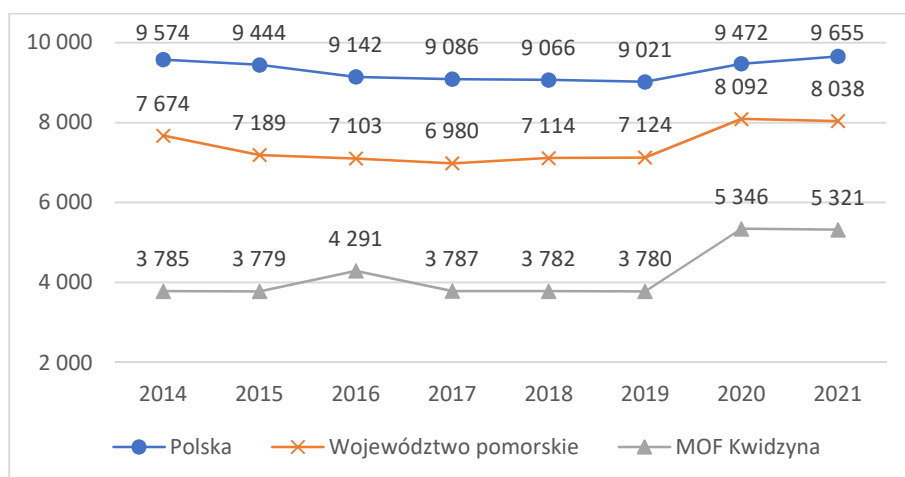
Wykres 15. Liczba uczestników imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Liczba ludności przypadająca na 1 obiekt kultury na terenie MOF Kwidzyna kształtowała się na poziomie istotnie niższym od wartości krajowych i wojewódzkich, co statystycznie oznacza większą dostępność obiektów kultury na terenie MOF Kwidzyna w porównaniu z analizowanymi obszarami (Wykres 16). W 2019 roku zauważalne jest pogorszenie się sytuacji MOF Kwidzyna w zakresie omawianego wskaźnika.

Wykres 16. Ludność przypadająca na 1 obiekt kultury w latach 2014-2021 (osoba)

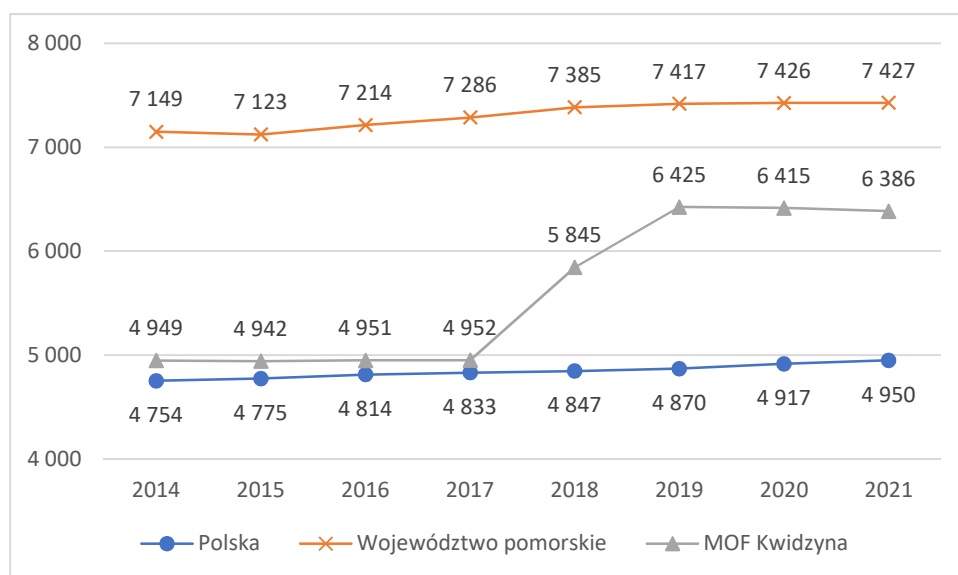


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W 2021 roku na terenie MOF Kwidzyna funkcjonowało 10 bibliotek i filii bibliotecznych. Liczba ludności przypadająca na 1 placówkę biblioteczną na terenie MOF Kwidzyna w 2021 roku wyniosła 6 386 osób i podlegała znacznemu wzrostowi od roku 2017. Liczba ludności przypadająca na 1 placówkę biblioteczną na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 kształtowała się poniżej wartości wojewódzkich, jednak powyżej wskaźników krajowych (Wykres 17).

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

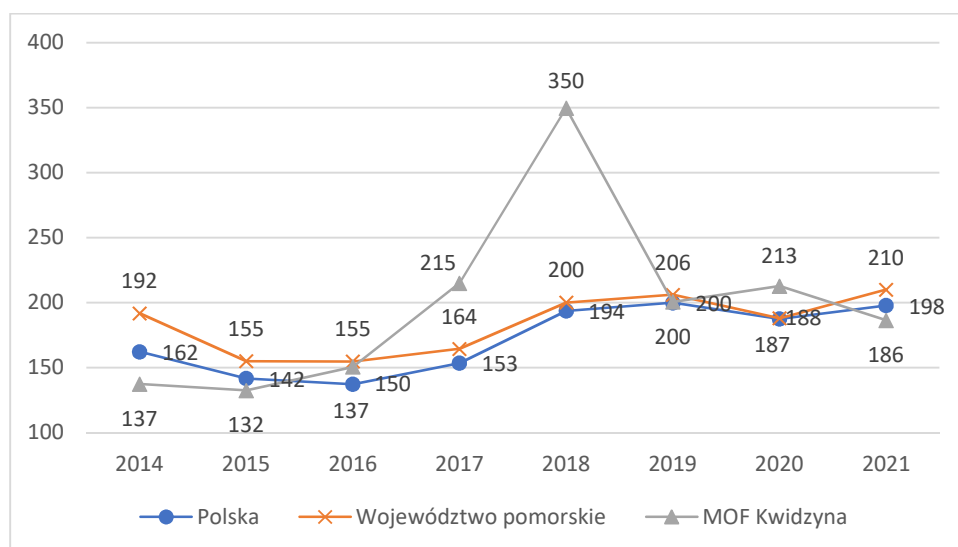
Wykres 17. Ludność przypadająca na 1 placówkę biblioteczną w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wydatki na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w przeliczeniu na jednego mieszkańca MOF Kwidzyna kształtują się na poziomie zbliżonym do średniej krajowej i wojewódzkiej i w 2021 roku wyniosły 186,3 zł na 1 mieszkańca MOF Kwidzyna, podczas gdy wartość na poziomie krajowym wyniosła 197,7 zł, a na poziomie wojewódzkim 210,0 zł (Wykres 18)<sup>13</sup>.

Wykres 18. Wydatki na 1 mieszkańca na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w latach 2014-2021 (PLN)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

<sup>13</sup> W 2018 roku Miasto Lębork zakupiło Kino Tęcza od prywatnego właściciela celem jego renowacji i przygotowania oferty kulturalnej, co związane było ze wzrostem wydatków w obszarze kultury.

Ponadto wskazać należy, iż Mieszkańcy MOF pozytywnie oceniają ofertę i jakość obiektów kulturalnych, należy jednak zwrócić uwagę na potrzebę poprawy atrakcyjności organizowanych imprez i wydarzeń oraz zwiększenie poziomu uczestnictwa mieszkańców.<sup>14</sup>

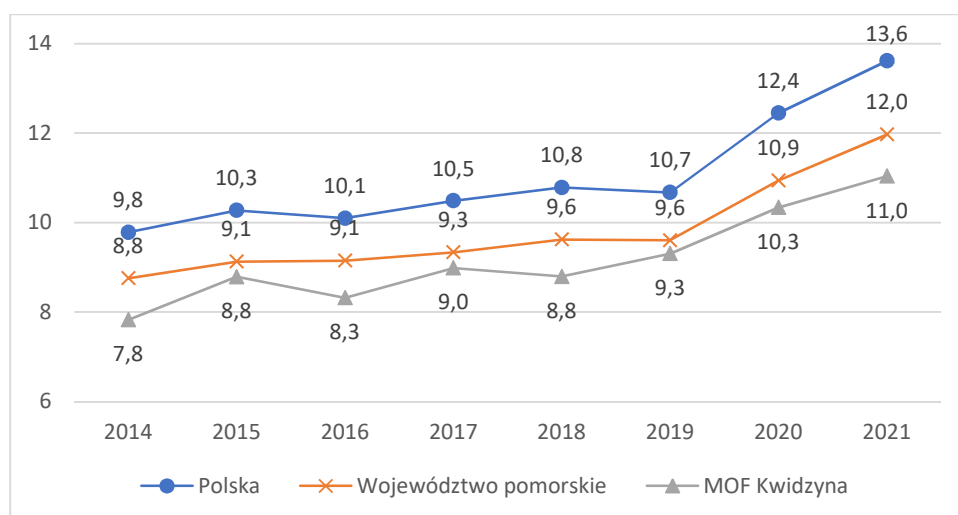
## 4.2.5 Ochrona zdrowia

### 4.2.5.1 Stan zdrowia

Stan zdrowia mieszkańców terenów MOF Kwidzyna przeanalizowano na podstawie współczynnika zgonów na 1000 mieszkańców oraz przyczyn zgonów wśród ogółu społeczeństwa, co kierunkować może przyszłe akcje profilaktyczne i prozdrowotne.

Współczynnik zgonów na 1000 mieszkańców na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 kształtował się na poziomie niższym niż średnia krajowa i wojewódzka (Wykres 19). Zauważalna jest również tendencja wzrostowa wartości wskaźnika w badanym okresie we wszystkich analizowanych obszarach.

Wykres 19. Współczynnik zgonów na 1000 mieszkańców w latach 2014-2021



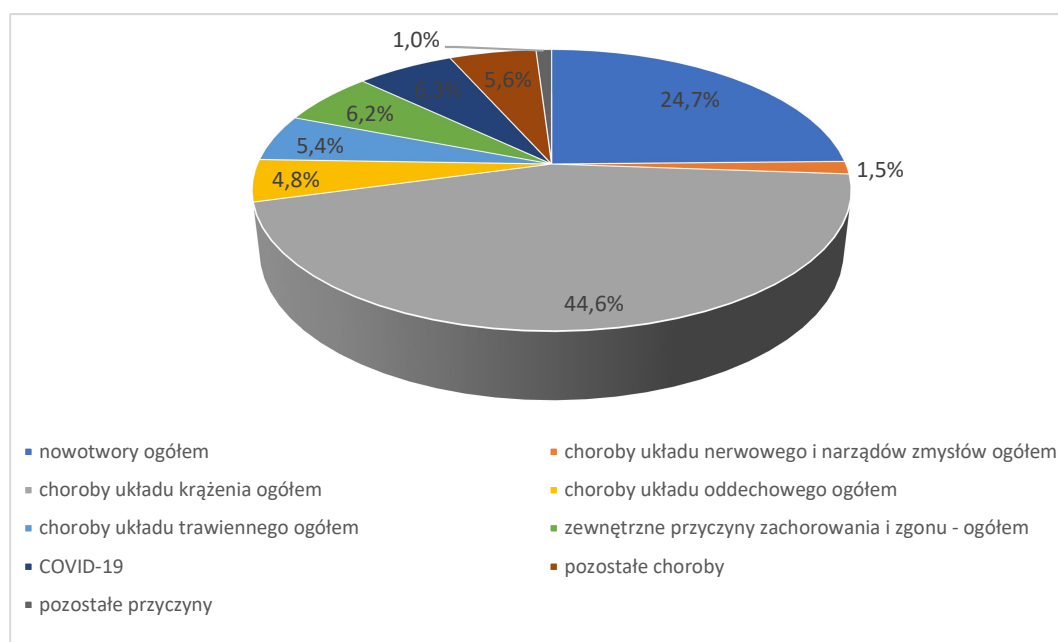
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Główną przyczyną zgonów mieszkańców na terenie powiatu kwidzyńskiego w 2020 były choroby układu krążenia – odsetek zgonów wyniósł 44,6% (Wykres 20). Drugim najwyższym odsetkiem zgonów na terenie powiatu były choroby nowotworowe. Należy wskazać, iż oba rodzaje chorób należą do chorób cywilizacyjnych XXI wieku.

<sup>14</sup> Raport z konsultacji społecznych, s. 15



Wykres 20. Przyczyny zgonów na terenie powiatu kwidzyńskiego w roku 2020



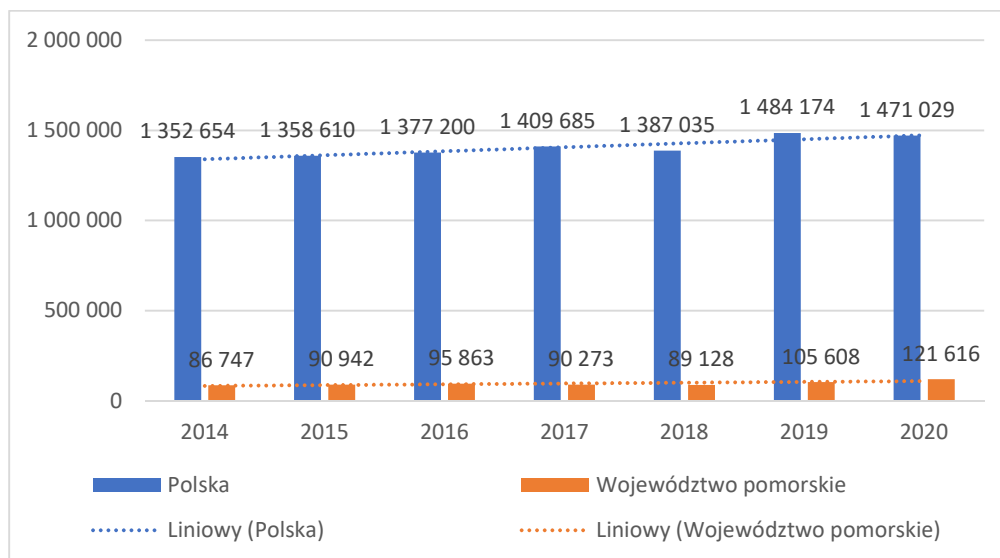
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Niezwykle ważnym obszarem dotyczącym stanu zdrowia ludności jest ich zdrowie psychiczne, szczególnie w okresie po pandemicznym oraz zagrożenia działaniami wojennymi ze strony Federacji Rosyjskiej. W latach 2014-2020 na terenie województwa pomorskiego z roku na rok rosła liczba osób z zaburzeniami psychicznymi i zaburzeniami zachowania, osiągając wartość ponad 121 tys. osób w 2020, tj. o ponad 40% więcej niż w roku 2014 (Wykres 21).

Dane dotyczące województwa pomorskiego wyprzedzają de facto trendy krajowe (wzrost o 8,8% w roku 2020 w porównaniu do roku 2014), a tym samym trendy na terenie MOF Kwidzyna. Przedstawione dane nie obejmują lat 2020-2022, tj. okresu pandemii oraz wybuchu wojny w Ukrainie, które miały zdecydowanie negatywny wpływ na stan zdrowia psychicznego ludności Polski, województwa pomorskiego i MOF. Należy podkreślić, iż w chwili obecnej na terenie MOF Kwidzyna funkcjonują jedynie 2 poradnie zdrowia psychicznego (w Kwidzynie), które nie są w stanie pomóc wszystkim zgłaszającym się pacjentom w wymaganym dla poprawy zdrowia psychicznego czasie. Wpływ pandemii na stan psychiczny populacji można określić. Jest to nieodzowne do zaplanowania krótko- i długoterminowej interwencji w obszarach: organizacyjnym, informacyjnym, medycznym.<sup>15</sup> Niezwykle ważnym aspektem jest więc konieczność rozwoju systemu, w tym w obszarze infrastrukturalnym, ochrony zdrowia psychicznego na terenie MOF Kwidzyna.

<sup>15</sup> Wpływ pandemii COVID-19 na zdrowie psychiczne, Janusz Heitzman, Instytut Psychiatrii i Neurologii, Klinika Psychiatrii Sądowej, 2020

Wykres 21. Zaburzenia psychiczne i zaburzenia zachowania (bez uzależnień) ogółem na terenie Polski i województwa pomorskiego w latach 2014-2020 (osoba)<sup>16</sup>



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

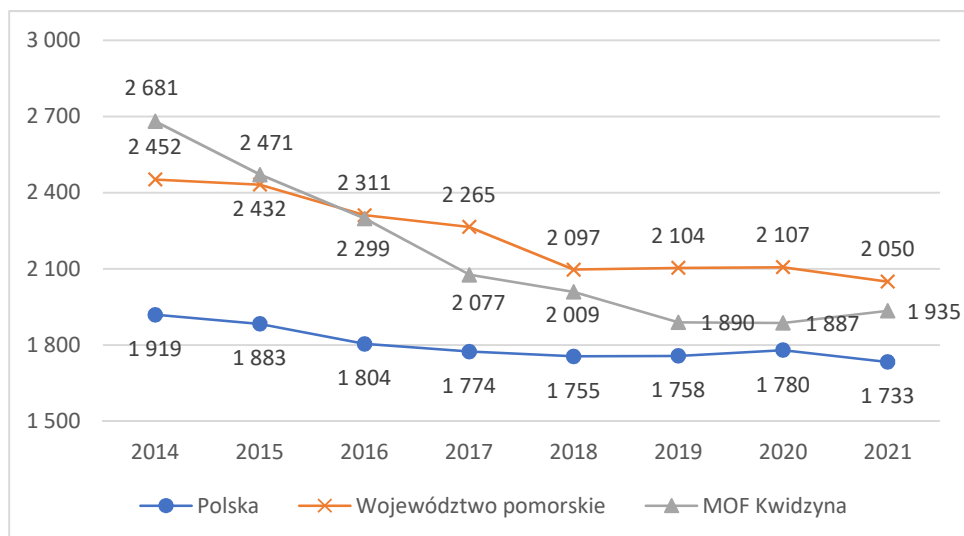
#### 4.2.5.2 Infrastruktura ochrony zdrowia

Liczba ludności z terenów MOF Kwidzyna przypadająca na 1 przychodnię zmniejszyła się w 2021 roku w stosunku do roku 2014 o 27,82% i wyniosła 1 935 osób na 1 przychodnię. Pomimo spadku wskaźnik osiągnął lepszy wynik niż dla Polski (1733 mieszkańców na 1 przychodnię), jednakże niższy dla średniej wojewódzkiej (2050 osoby na 1 przychodnię). Generalnie tendencja wskaźnika jest korzystna w analizowanym okresie (Wykres 22). Niezwykle ważnym aspektem w zakresie ochrony zdrowia mieszkańców MOF, w kontekście przedstawionych wskaźników, jest konieczność rozwoju i modernizacji placówek i systemu Podstawowej Opieki Zdrowotnej oraz ambulatoryjnej opieki specjalistycznej.

<sup>16</sup> Brak danych za rok 2021

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

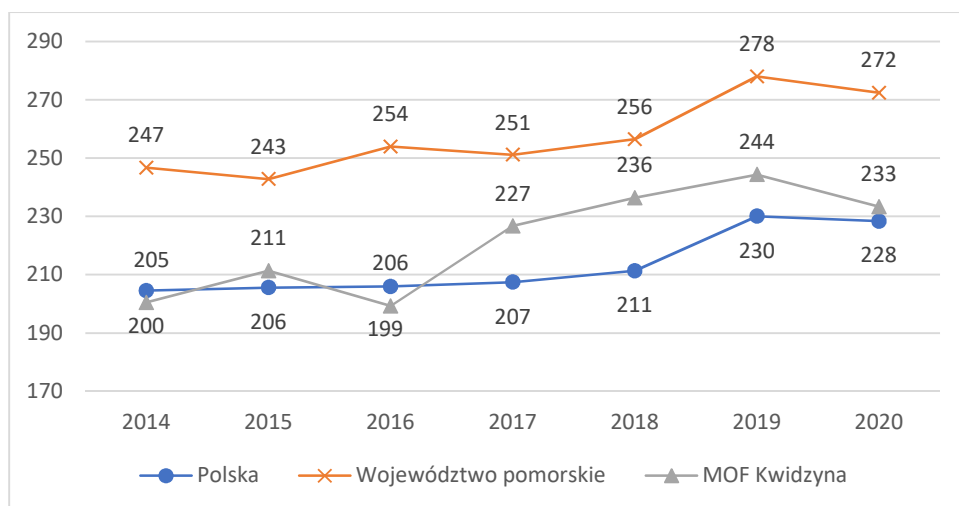
Wykres 22. Liczba ludności przypadająca na 1 przychodnię w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Średnia liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne w latach 2014-2020 na terenie powiatu kwidzyńskiego kształtowała się nieco powyżej wskaźnika dla kraju oraz poniżej średniej wojewódzkiej (233 osoby na 1 łóżko szpitalne w 2020 roku, w stosunku do 272 osób w województwie i 228 w Polsce). W całym badanym okresie i obszarach występuje tendencja wzrostu liczby osób na 1 łóżko szpitalne (Wykres 23).

Wykres 23. Liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne w latach 2014-2020<sup>17</sup> (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W nawiązaniu do powyższego niezwykle ważnym aspektem jest wspieranie rozwoju podstawowej opieki zdrowotnej i ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, w tym ambulatoryjnej opieki specjalistycznej,

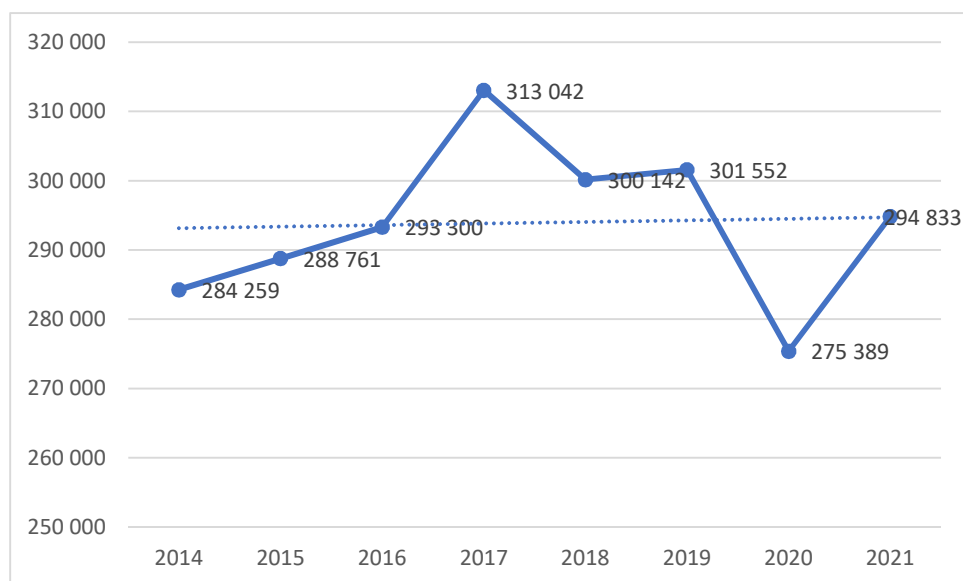
<sup>17</sup> Brak danych za rok 2021

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

co umożliwi nie tylko leczenie specjalistyczne przedstawionych powyżej głównych jednostek chorobowych, ale także odpowiedni poziom profilaktyki.

W latach 2014 -2021 liczba porad udzielonych pacjentom w ramach podstawowej opieki zdrowotnej (POZ) na terenie MOF Kwidzyna charakteryzowały się rosnącym trendem liniowym, przy spadku odnotowanym w roku 2020- z uwagi na pandemię Covid-19 dane z tego roku mogą być znacznym odchyleniem od średniej (Wykres 24). Wsparcie rozwoju POZ ma wpłynąć na wzrost liczby tychże porad, aby odciążyć system zdrowotny i zapewnić wymagany poziom profilaktyki zdrowotnej.

Wykres 24. Liczba udzielonych porad w ramach podstawowej opieki zdrowotnej w MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 (w tys. sztuk)

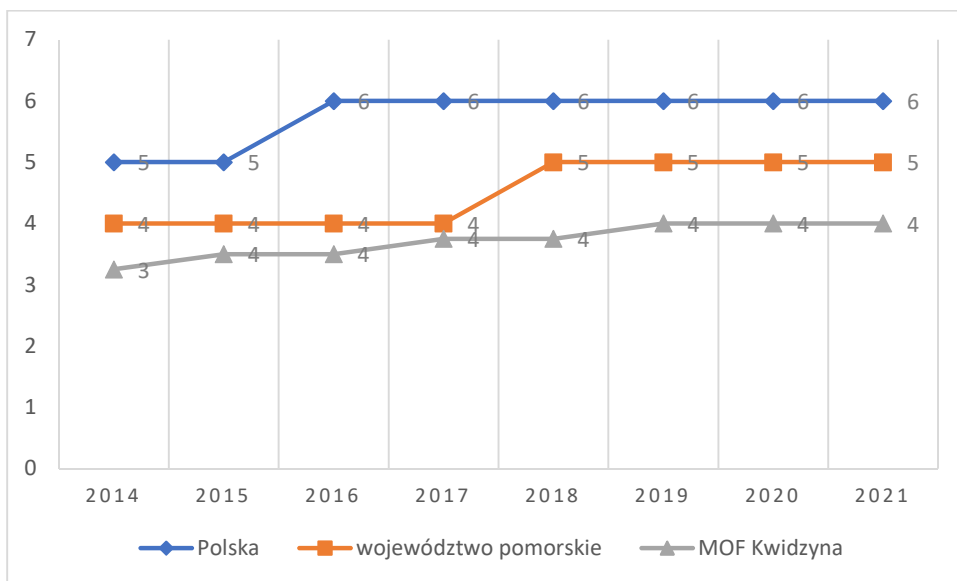


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W latach 2014-2021 liczba podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej przypadająca na 10 tys. mieszkańców na terenie MOF kształtowała się na stabilnym poziomie, zbliżonym do poziomu wskaźnika dla województwa pomorskiego, poniżej wskaźnika dla Polski (Wykres 25). Rozwój ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, w tym ambulatoryjnej opieki specjalistycznej (AOS) umożliwić ma poprawę jakości i efektywności leczenia i odciążenia podmiotów szpitalnych. Poprawa dostępu do AOS będzie możliwa nie tylko dzięki inwestycjom w infrastrukturę zdrowotną w tym obszarze, a przede wszystkim w poprawie dostępu do lekarzy specjalistów, przy czym gminy nie mają bezpośredniego wpływu na poprawę sytuacji w tym właśnie zakresie- problem ten powinien zostać rozwiązany systemowo, na szczeblu centralnym.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

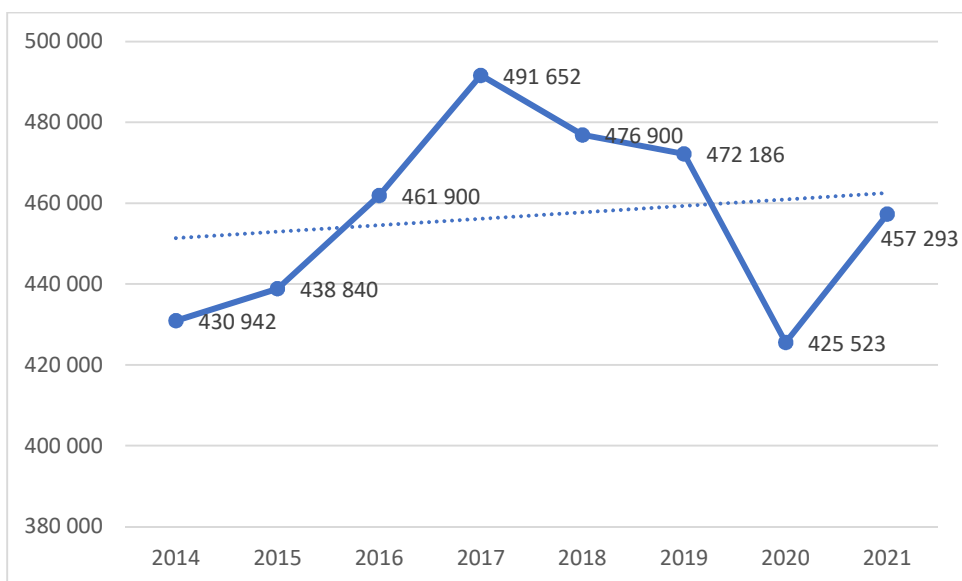
Wykres 25. Liczba podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej przypadających na 10 tys. mieszkańców w poszczególnych obszarach w latach 2014-2021 (sztuki)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Liczba porad udzielonych w MOF w roku 2021 wyniosła ponad 425 tys., tj. o ponad 6% więcej w porównaniu do roku 2014 (Wykres 26), co jest pozytywnym trendem, który powinien być wspierany, również w obszarze infrastrukturalnym.

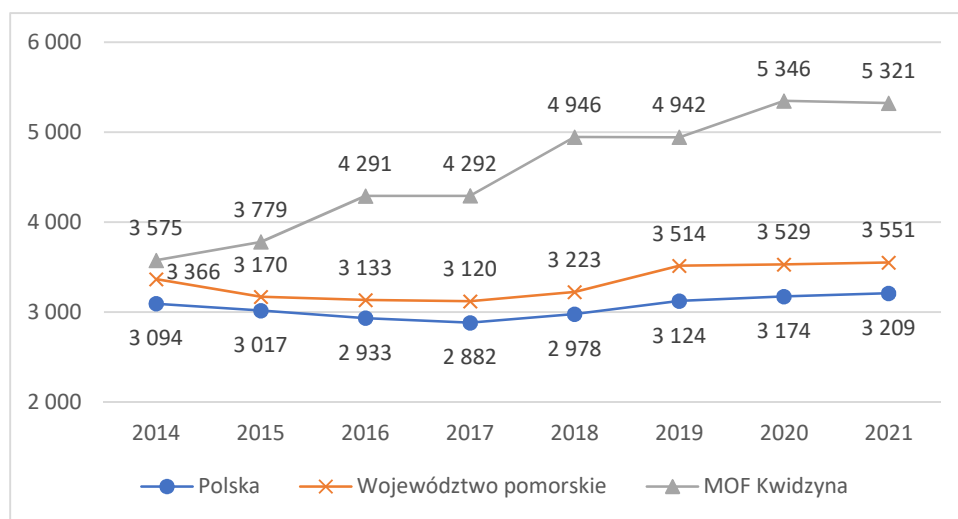
Wykres 26. Liczba udzielonych porad w ramach opieki ambulatoryjnej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (w tys. sztuk)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Średnia liczba ludności przypadającej na 1 aptekę ogólnodostępną na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 była istotnie wyższa od średnich krajowych i wojewódzkich. Na obszarze MOF obserwowana jest tendencja o charakterze zbliżonym do krajowego i wojewódzkiego tj. wzrost liczby mieszkańców przypadających na jedną aptekę ogólnodostępną. Taka tendencja może być wypadkową zmniejszającej się populacji oraz spadkiem liczby aptek (Wykres 27).

Wykres 27. Liczba ludności przypadająca na 1 aptekę ogólnodostępną w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Podkreślić należy, iż w badaniu ankietowym mieszkańcy MOF bardzo źle i źle ocenili dostępność oraz jakość opieki zdrowotnej (68-71% odpowiedzi).<sup>18</sup>

#### 4.2.6 Sport i rekreacja

Na terenie MOF Kwidzyna w 2018 roku zarejestrowane było 27 klubów i stowarzyszeń sportowych, przy czym żaden nie występował w najwyższej klasie rozgrywkowej w swojej dyscyplinie.

Główna infrastruktura sportowa i rekreacyjna znajduje się w największym mieście MOF Kwidzyna na terenie miasta Kwidzyna. Odpowiednio gminy wiejskie oraz sołectwa w ich ramach dysponują uboższą infrastrukturą sportową i rekreacyjną.

Miasta i wsie na terenie MOF Kwidzyn oferują szereg obiektów sportowych, m.in.:

- hale sportowe i widowiskowo-sportowe,
- stadion i boiska do piłki nożnej typu Orlik,
- boiska do koszykówki,
- bieżnie do uprawiania joggingu i organizowania zawodów biegowych,

<sup>18</sup> Raport z konsultacji społecznych, s. 19

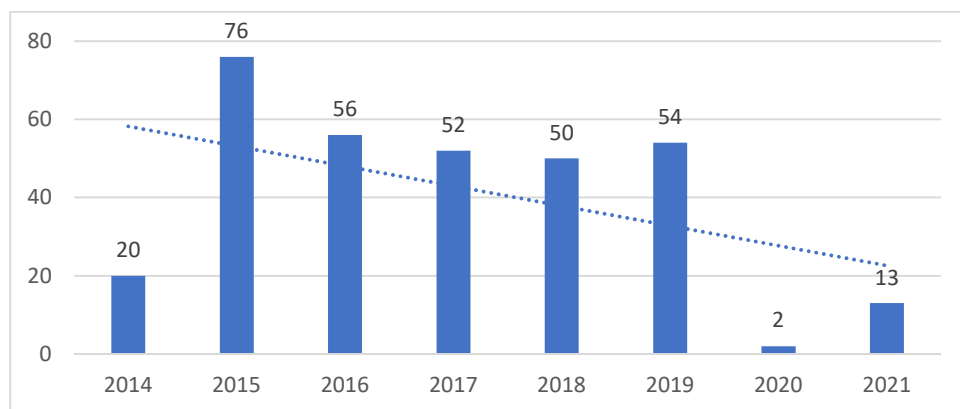
## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

- siłownie,
- pływalnie i kąpielisko,
- wiejskie boiska sportowe,
- siłownie plenerowe

Liczba imprez turystycznych i sportowo-rekreacyjnych, organizowanych w latach 2014-2021 na terenie MOF Kwidzyna charakteryzowała się malejącym trendem (Wykres 28), przy jednoczesnym trendzie wzrostowym liczby uczestników tychże imprez (Wykres 29). Okres pandemii COVID-19, szczególnie rok 2020, wpłynął na zmniejszenie ilości zarówno imprez turystycznych i sportowo-rekreacyjnych, jak i liczby ich uczestników. Natomiast w roku 2021 obserwujemy powolny wzrost ilości imprez i liczby ich uczestników.

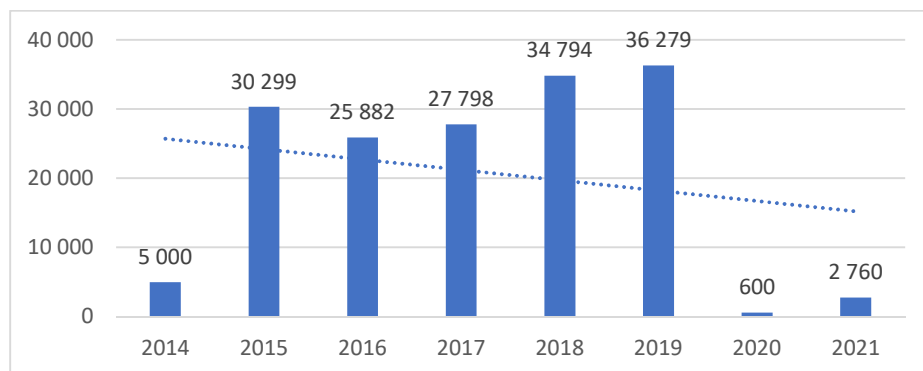
Kwidzyn jako miasto wiodące zabezpiecza potrzeby dla całego MOF w zakresie sportu i rekreacji, co przy dalszym rozwoju mobilności mieszkańców MOF potrzeby te będą zabezpieczone w długim terminie, co potwierdzone jest również opiniami mieszkańców MOF, wskazanymi w dołączonym Raporcie z konsultacji społecznych.

Wykres 28. Liczba imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 (sztuka)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 29. Liczba uczestników imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Mieszkańcy MOF stosunkowo dobrze oceniają dostępność i jakość infrastruktury sportowo-rekreacyjnej (boisk, placów zabaw, basenów). Negatywnie postrzegają w głównej mierze dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (29% odpowiedzi) oraz dostępność i jakości parków, ławek (25-26% respondentów).<sup>19</sup>

## 4.2.7 Integracja społeczna

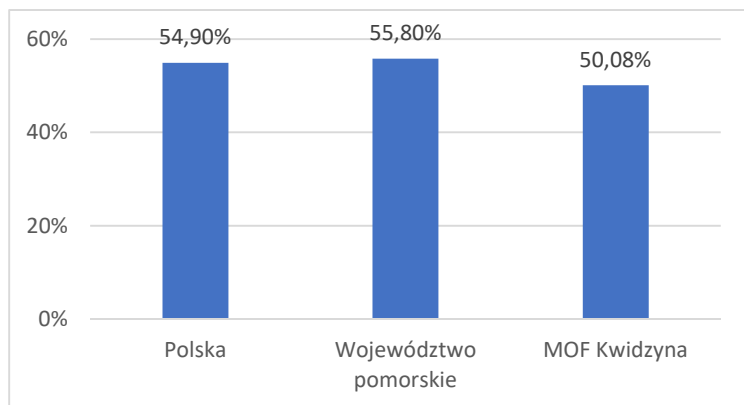
### 4.2.7.1 Aktywność społeczna i organizacje pozarządowe

Ważnym elementem rozwoju kapitału społecznego jest zaangażowanie mieszkańców MOF Kwidzyna w życie społeczno-polityczne regionu.

W latach 2018-2020 na terenie kraju odbyły się wybory samorządowe, wybory do Sejmu i Senatu oraz wybory prezydenckie. W celu zbadania aktywności społecznej mieszkańców, dokonano porównania frekwencji w poszczególnych wyborach, w odniesieniu do frekwencji na terenie województwa pomorskiego oraz frekwencji na poziomie całego kraju.

W wyborach samorządowych w roku 2018, średnia frekwencja na terenie całego kraju wyniosła 54,90%, natomiast w województwie pomorskim 55,80%. Na podstawie danych z poszczególnych gmin wchodzących w skład MOF Kwidzyna, obliczono frekwencję w wyborach, która wyniosła 50,08% (Wykres 30).

Wykres 30. Wybory samorządowe w roku 2018 – frekwencja na poszczególnych obszarach



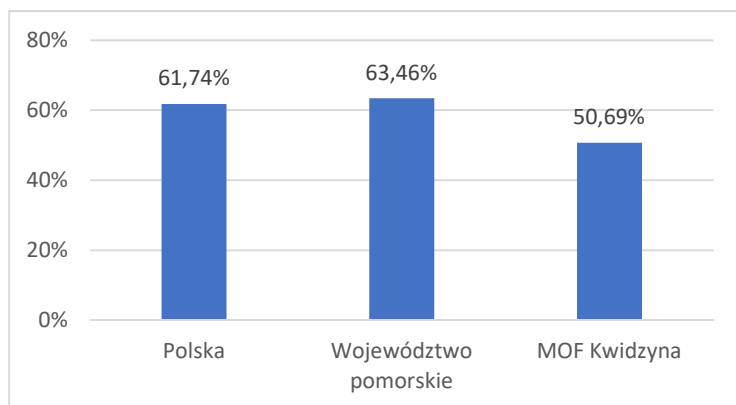
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych [www.wybory.gov.pl](http://www.wybory.gov.pl)

Kolejnymi wyborami, które odbyły się na terenie kraju były wybory do Sejmu i Senatu w roku 2019. Frekwencja na terenie całego kraju wyniosła 61,74%, natomiast w województwie pomorskim 63,46%. Także we wskazanych wyborach, frekwencja na obszarze MOF Kwidzyna była niższa, niż na poziomie województwa oraz kraju i wyniosła 50,69% (Wykres 31).

<sup>19</sup> Raport z konsultacji społecznych, s. 17



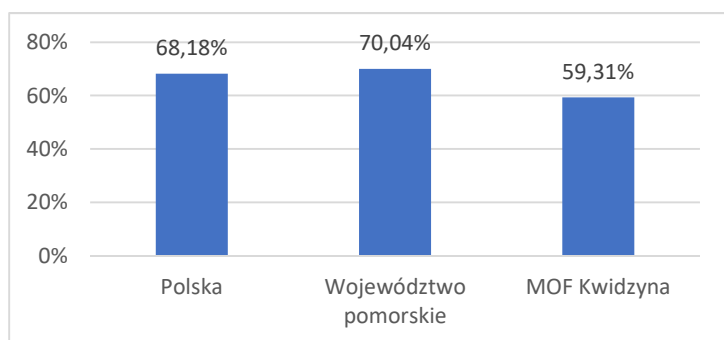
Wykres 31. Wybory do Sejmu i Senatu w roku 2019 – frekwencja na poszczególnych obszarach



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych [www.wybory.gov.pl](http://www.wybory.gov.pl)

Wyborami, które cieszyły się najwyższą frekwencją wśród mieszkańców kraju były wybory prezydenckie w roku 2020. Frekwencja, na terenie całego kraju wyniosła 68,18%, natomiast w województwie pomorskim 70,04%. Frekwencja na terenie MOF Kwidzyna była wyższa niż w poprzednich wyborach, natomiast nadal zauważalnie niższa w stosunku do frekwencji na poziomie całego kraju oraz województwa, wyniosła 59,31% (Wykres 32).

Wykres 32. Wybory prezydenckie 2020 – frekwencja na poszczególnych obszarach

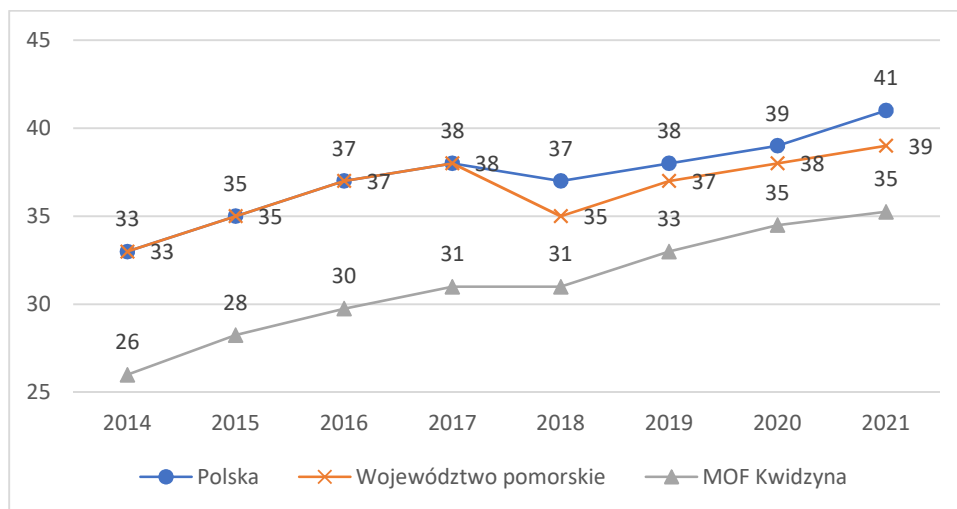


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych [www.wybory.gov.pl](http://www.wybory.gov.pl)

Na podstawie przeprowadzonych analiz można zaobserwować, iż aktywność społeczna mieszkańców MOF Kwidzyna jest zauważalnie niższa niż aktywność społeczna mieszkańców województwa i mieszkańców całego kraju. Niska frekwencja w ogólnokrajowych wyborach powinna być sygnałem dla władz samorządowych, że mieszkańcy nie są w odpowiedni sposób aktywizowani do życia społecznego.

Średnia liczba fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych przypadających na 10 tys. mieszkańców na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 kształtowała się na niższym poziomie od średnich krajowych i wojewódzkich (Wykres 33).

Wykres 33. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w latach 2014-2021 (sztuki)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Na podstawie raportu z badania przeprowadzonego przez Stowarzyszenie Klon/Jawor w roku 2021 pn. „Kondycja organizacji pozarządowych - najważniejsze fakty”, wskazać można, iż organizacje pozarządowe w Polsce działają na rzecz dzieci i młodzieży (74%), lokalnej społeczności (63%), senierek i seniorów (44%), osób chorych, osób z niepełnosprawnością (27%), co odzwierciedla również strukturę działania NGOs działających na terenie MOF.<sup>20</sup> Raport wskazuje również, iż organizacje pozarządowe mierzą się głównie z problemami finansowymi (67%), nadmiernym poziomem komplikacji w obszarze pozyskania grantów (64%) i biurokracji publicznej (63%), a także brak osób chcących angażować się w działania organizacji pozarządowych (62%), co świadczy o małym zaangażowaniu społeczeństwa w lokalne działania.

Raport pn. „Kondycja III sektora w województwie pomorskim 2020/2021” wskazuje, iż organizacje najczęściej działają w takich obszarach, jak: edukacja i wychowanie, sport i turystyka oraz kultura i sztuka. Dominującymi formami działań są: organizowanie wydarzeń, bezpośrednie świadczenie usług członkom i klientom oraz działalność informacyjna. Odbiorcami oferty organizacji najczęściej są dzieci i młodzież oraz seniorzy. Organizacje utrzymują się głównie ze składek członkowskich, źródeł samorządowych i darowizn finansowych od osób indywidualnych. Nieznacznie rośnie skłonność Strona 4 organizacji do podejmowania działań z zakresu fundraisingu. Jedynie co piąty podmiot dysponuje rezerwą finansową. Tylko co dwudziesty posiada środki na działanie na okres dłuższy niż 6 miesięcy. Organizacje najczęściej współpracują z lokalną społecznością, urzędem gminy lub organizacjami działającymi w tej samej branży. Zmniejszyła się skłonność do budowania relacji z biznesem. Wśród organizacji, które nie współpracują z administracją, najczęściej argumentem jest brak zainteresowania budowaniem relacji. Ocena większości elementów obecnej sytuacji organizacji jest gorsza niż 3 lata temu. Gorzej oceniana jest też ogólna

<sup>20</sup> Kondycja organizacji pozarządowych - najważniejsze fakty, Stowarzyszenie Klon/Jawor, 2021 r.

kondycja organizacji. Mimo to organizacje chcą się rozwijać i spodziewają się lepszych niż gorszych warunków działania w najbliższym roku.<sup>21</sup>

Lokalne NGOs deklarują potrzebę dofinansowania systemowego, nie tylko projektowego, w tym mieszanego, z zaangażowaniem kapitału komercyjnego, aby zabezpieczyć długookresowo wypracowane efekty i działalność operacyjną.

W badaniu ankietowym przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych Strategii około 30% negatywnych opinii wśród respondentów dotyczyło aktywności społecznej mieszkańców, współpracy mieszkańców i organizacji społecznych oraz dostępu do usług publicznych.<sup>22</sup>

#### 4.2.7.2 Pomoc społeczna

Do najważniejszych instytucji wspierających rodziny oraz potrzebujące pomocy osoby indywidualne z terenów MOF Kwidzyna należą:

- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Kwidzynie,
- Gminny Ośrodek Pomocy Rodzinie w Kwidzynie,
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Kwidzynie,
- Dom Pomocy Społecznej w Kwidzynie,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Gardei,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Sadlinkach.

Na terenie MOF Kwidzyna funkcjonowały w 2021 roku 4 stacjonarne placówki pomocy społecznej, dysponujących łącznie 155 miejscami obsadzonymi w 96% (dane GUS).

W latach 2014-2020 na terenie MOF Kwidzyna liczba rodzin otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci charakteryzowała się tendencją spadkową, odnotowując w 2020 roku spadek na poziomie 27,59% w stosunku do 2014 roku (Wykres 34), co świadczyć może o skuteczności działań instytucji i organizacji działających w obszarze pomocy i integracji społecznej i aktywizacji zawodowej społeczeństwa z terenów MOF Kwidzyna.

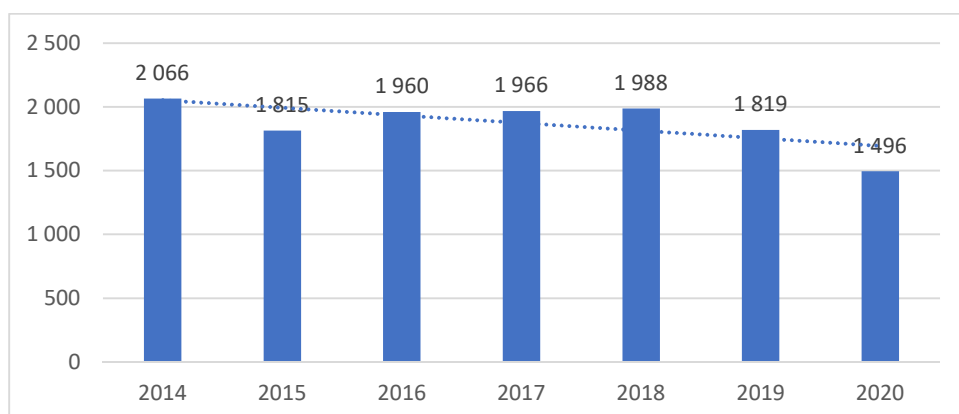
---

<sup>21</sup> Kondycja III sektora w województwie pomorskim 2020/2021, województwo pomorskie, grudzień 2022, s. 3,4

<sup>22</sup> Raport z konsultacji społecznych, s. 19

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

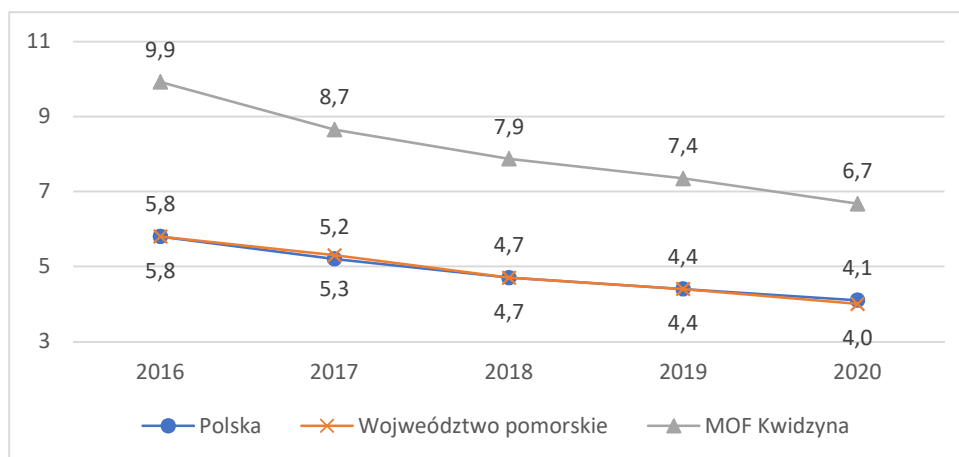
Wykres 34. Rodziny otrzymujące zasiłki rodzinne na dzieci na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020<sup>23</sup> (rodzina)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wskaźnik udziału osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem na terenie MOF Kwidzyna w latach 2016-2020 charakteryzuje się tendencją spadkową (o 3,3 punktu procentowego). Jednak wskaźnik ten w stosunku do średniej krajowej i wojewódzkiej przyjmuje wyższe wartości (Wykres 35).

Wykres 35. Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem w latach 2016-2020<sup>24</sup> (%)<sup>25</sup>



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Statystycznego Vademecum Samorządowca oraz danych Banku Danych Lokalnych GUS

<sup>23</sup> Brak danych za rok 2021

<sup>24</sup> Brak danych za lata 2014-2015 oraz 2021

<sup>25</sup> Dane dla MOF Kwidzyna na podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca – Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem, dane dla Polski i Województwa pomorskiego na podstawie danych Banku Danych Lokalnych – Osoby, którym decyzją przyznano świadczenia.

Miasto Kwidzyn realizuje projekt społeczny „RAZEM na rzecz kwidzyńskiej integracji społecznej” polegający na zwiększeniu dostępu do zintegrowanych usług społecznych w zakresie wsparcia rodziny i pieczy zastępczej, jako forma deinstytucjonalizacji obszaru pomocy społecznej. Na terenie MOF funkcjonuje również wsparcie asystenta rodzinnego i rodzinnej pieczy zastępczej. Miasto Kwidzyn realizuje również dwa spójne projekty rewitalizacyjne, w tym jednego o charakterze społecznym – projekt pn. „Razem na rzecz kwidzyńskiej integracji społecznej” zakłada realizację szeregu działań społecznych, wśród których najważniejszym jest utworzenie i funkcjonowanie placówki wsparcia dziennego na obszarze rewitalizacji.

## 4.3 Sfera gospodarcza

Na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna według danych Głównego Urzędu Statystycznego funkcjonowało 7 049 podmiotów gospodarki narodowej w 2021 roku, co stanowiło 2,12% ogółu podmiotów gospodarki narodowej, zarejestrowanych na terenie całego województwa pomorskiego oraz 80,14 % podmiotów zarejestrowanych w powiecie kwidzyńskim. Dominowały podmioty najmniejsze (mikroprzedsiębiorstwa, liczące do 9 pracowników), których liczba wynosiła 6 783 podmiotów (96,23% ogólnej liczby zarejestrowanych podmiotów na obszarze MOF Kwidzyna). Przedsiębiorstwa zatrudniające od 10 do 49 pracowników stanowiły 3,08% wszystkich podmiotów, zaś zatrudniające powyżej 50 pracowników stanowiły 0,70% (49 podmiotów). Na terenie MOF funkcjonowały 2 podmioty zatrudniające powyżej 1000 pracowników.

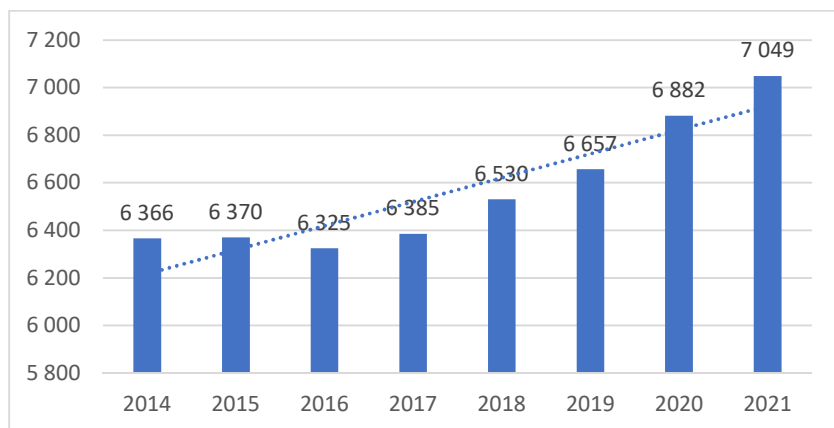
W ostatnich ośmiu latach liczba podmiotów gospodarczych charakteryzowała się liniowym trendem wzrostowym – średnia liczba przedsiębiorstw na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 to 6 571 podmioty.

### 4.3.1 Liczba i struktura podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021

W roku 2021 w stosunku do roku 2014 liczba przedsiębiorstw na terenie MOF Kwidzyna wzrosła o 683 podmioty (10,73%) (Wykres 36). Skumulowany roczny wskaźnik wzrostu CAGR w latach 2014-2021 dla MOF Kwidzyna wyniósł 1,28 %.

Dla porównania w województwie pomorskim w całym okresie prognozy również odnotowano coroczny wzrost liczby przedsiębiorstw, skumulowany roczny wskaźnik wzrostu CAGR wyniósł 2,33%.

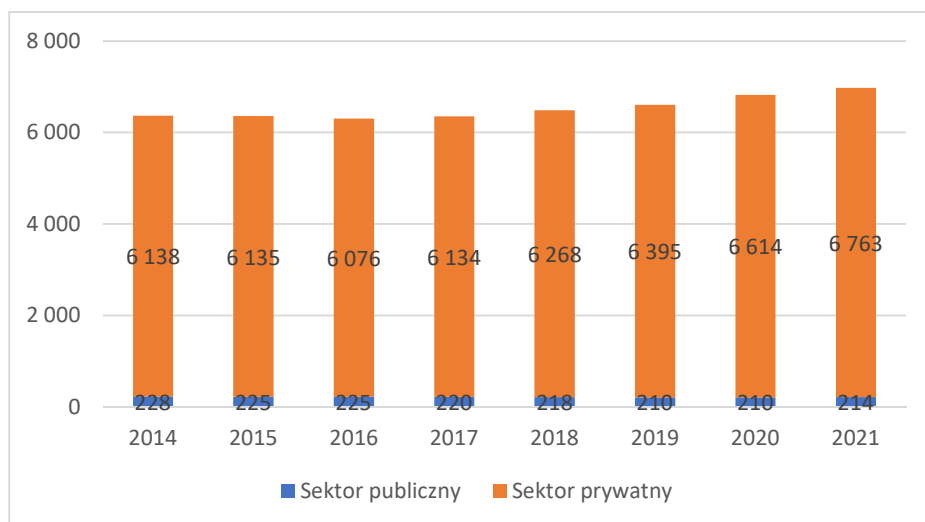
Wykres 36. Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W strukturze własności zarejestrowanych podmiotów dominują podmioty prywatne. W 2021 roku 6 763 przedsiębiorstw należało do tego sektora, co stanowiło 96,93% ogólnej liczby przedsiębiorstw (Wykres 37).

Wykres 37. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014 – 2021 w podziale na sektory własnościowe



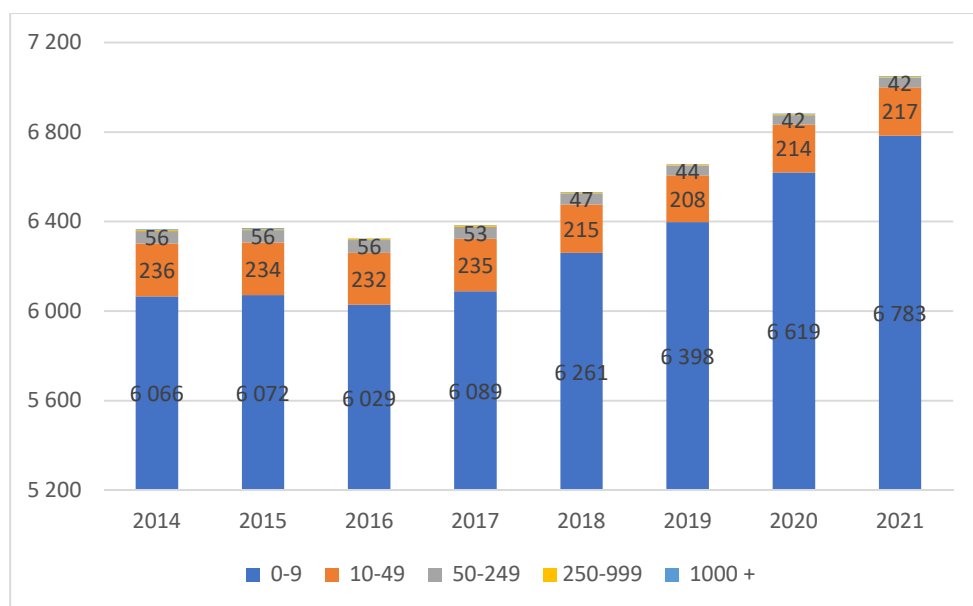
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Struktura wielkości przedsiębiorstw wskazuje na dominację najmniejszych podmiotów zatrudniających do 9 osób. Odsetek mikroprzedsiębiorstw w ogólnej liczbie podmiotów na terenie MOF Kwidzyna w roku 2021 wyniósł 96,23% (Wykres 38) i jest zbliżony do średniej wojewódzkiej (96,96%). W analizowanym okresie liczba podmiotów w tym sektorze charakteryzowała się rosnącym trendem liniowym, co może świadczyć o pro-przedsiębiorczych postawach wśród mieszkańców MOF Kwidzyna lub o preferencji tej formy zatrudnienia przez pracodawcę. Zmiany w segmencie najmniejszych firm miały największy wpływ na zmianę ogólnej liczby przedsiębiorstw w terenie MOF Kwidzyna.

W klasie wielkości od 10 do 49 zatrudnionych odnotowano spadek liczby podmiotów (-8% w roku 2021 w porównaniu do roku 2014), tak samo jak w przypadku podmiotów zatrudniających od 50 do 249

pracowników (-25%) oraz powyżej 1000 pracowników (-33,33%). Liczba podmiotów zatrudniających od 250 do 999 pracowników w całym okresie analizy utrzymywała się na stałym poziomie (5 podmiotów). Odsetek małych przedsiębiorstw zatrudniających od 10 do 49 pracowników w 2021 roku wyniósł 3,08%, tj. powyżej średniej wojewódzkiej (2,44%). Odsetek podmiotów o średniej wielkości (od 50 do 249 zatrudnionych) w 2021 wyniósł 0,6% i jest nieco wyższy niż dla województwa pomorskiego (0,54%). Liczba przedsiębiorstw zatrudniających ponad 250 pracowników jest stabilna i w analizowanym okresie wahała się między 7 a 8 podmiotami. Odsetek dużych przedsiębiorstw na terenie MOF Kwidzyna wynosi 0,03% i jest niższy od średniej wojewódzkiej (0,06%).

Wykres 38. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014 – 2021 według klas wielkości



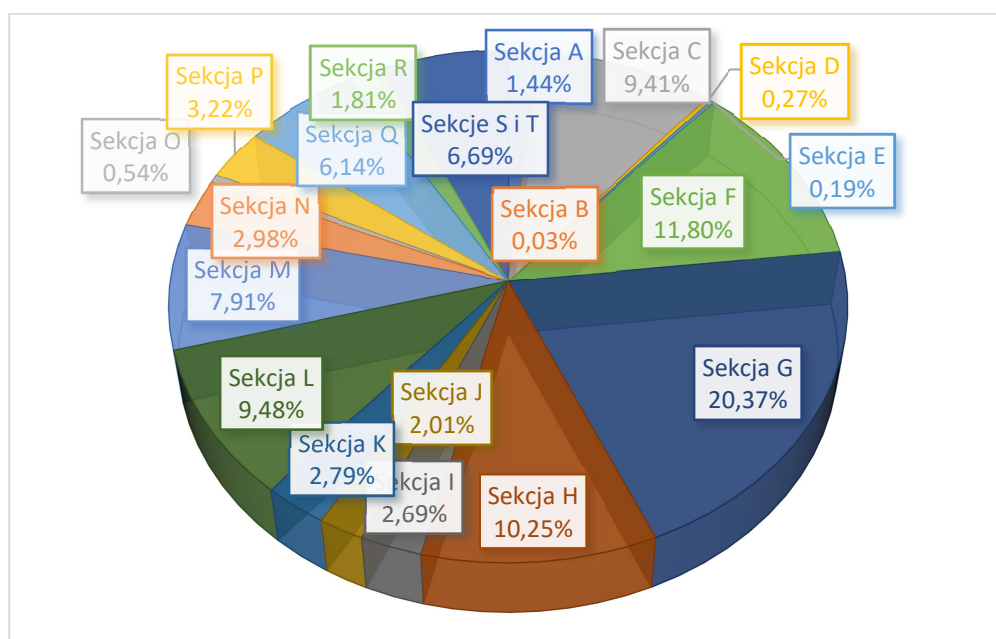
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Struktura wielkości podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna odzwierciedla strukturę wielkości przedsiębiorstw na terenie województwa pomorskiego. Przeważają mikroprzedsiębiorstwa, a udział dużych przedsiębiorstw jest niewielki. Taka struktura sprawia, że rynek pracy oraz wpływy podatkowe są bardziej stabilne i przewidywalne. Niepokojącym trendem, który został odnotowany jest spadek liczby małych (o 8%) i średnich przedsiębiorstw (o 25%), które mają istotne oddziaływanie na rynek pracy i stanowią element wpływający na konkurencyjność obszaru MOF.

#### 4.3.2 Podmioty gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w 2021 roku według Polskiej Klasyfikacji Działalności

Analiza przedsiębiorstw pod kątem klas działalności pozwala określić dominujące na danym obszarze branże. W 2021 roku najwięcej podmiotów na terenie MOF Kwidzyna prowadziło działalność związaną z handlem hurtowym i detalicznym (20,37%), budownictwem (11,8%) oraz transportem i gospodarką magazynową (11,8%) (Wykres 39).

Wykres 39. Podmioty gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Sekcje według Polskiej Klasyfikacji Działalności:

- A. rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo,
- B. górnictwo i wydobywanie,
- C. przetwórstwo przemysłowe,
- D. wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych,
- E. dostawa wody; gospodarowanie ciekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją,
- F. budownictwo,
- G. handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle,
- H. transport i gospodarka magazynowa,
- I. działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi,
- J. informacja i komunikacja,
- K. działalność finansowa i ubezpieczeniowa,
- L. działalność związana z obsługą rynku nieruchomości,
- M. działalność profesjonalna, naukowa i techniczna,
- N. działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca,
- O. administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne,
- P. edukacja,
- Q. opieka zdrowotna i pomoc społeczna,



R. działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją,

S. pozostała działalność usługowa,

T. gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby,

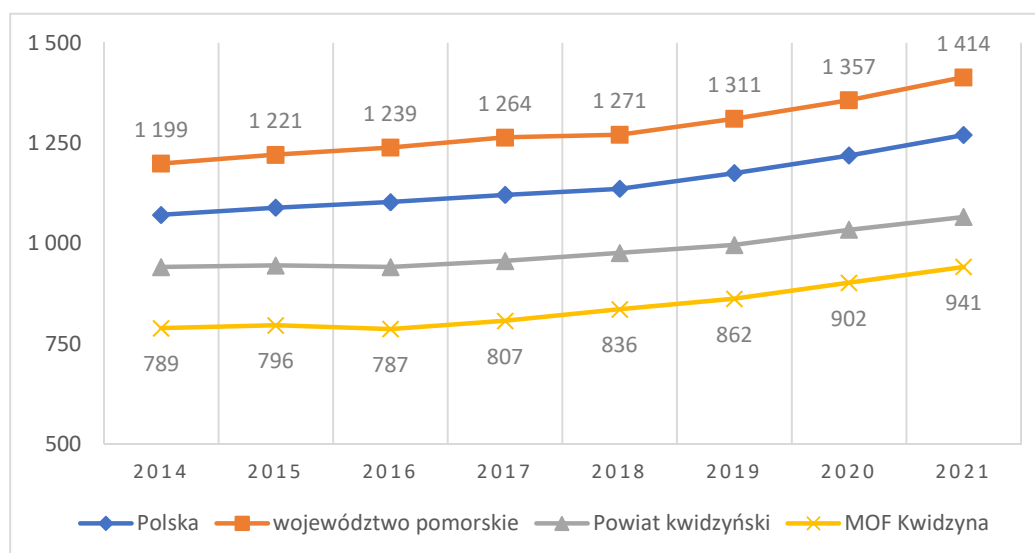
U. organizacje i zespoły eksterytorialne.

#### 4.3.3 Przedsiębiorczość mieszkańców terenu MOF Kwidzyna w latach 2014-2021

Poziom przedsiębiorczości mieszkańców jest istotnym elementem wpływającym na liczbę przedsiębiorstw, poziom bezrobocia oraz dochody mieszkańców. W celu porównania poziomu przedsiębiorczości na różnych obszarach stosuje się między innymi wskaźnik liczby podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 10 tysięcy ludności. Na terenie MOF Kwidzyna wartość przedmiotowego wskaźnika (941) jest niższa od wartości wskaźnika w województwie pomorskim (1 414), w Polsce (1270) czy też w powiecie kwidzyńskim (1066) – Wykres 40. Wskazuje to na możliwie istniejący jeszcze potencjał w zakresie aktywizacji gospodarczej mieszkańców MOF Kwidzyna.

Najwyższą wartość wskaźnika odnotowano w 2021 r. na terenie Miasta Kwidzyna (1 256), a najniższą w Gminie Sadlinki (684), co związane jest z rolą Kwidzyna jako rdzenia MOF (miasto o znaczeniu ponadlokalnym, również w kontekście tworzenia miejsc prac) i o głównie rolniczym charakterze gmin Sadlinki i Gardeja.

Wykres 40. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w latach 2014 – 2021



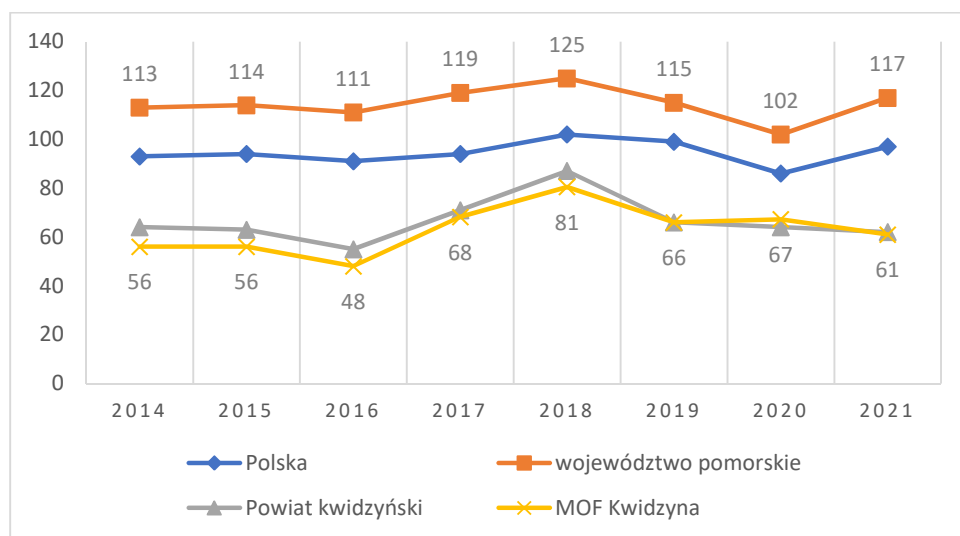
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

W analizowanym okresie liczba nowych podmiotów zarejestrowanych w REGON na terenie MOF Kwidzyna nieznacznie spadła (o 9,9% w roku 2021 w porównaniu do roku 2014, Wykres 41), jednak w tożsamym okresie liczba podmiotów wykreślonych z rejestru REGON spadła o ponad 56% (Wykres 42). Sytuacja na terenie MOF Kwidzyna co do zasady jest podobna do trendów odnotowanych na obszarze województwa pomorskiego, analizowanego powiatu i Polski, należy jednak zaznaczyć, że zarówno w Polsce, jak i w pomorskim, nastąpił wzrost liczby podmiotów nowo zarejestrowanych w REGON, podczas gdy na terenie MOF Kwidzyna wystąpił spadek. Koniecznym jest wdrożenie przedsięwzięć

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

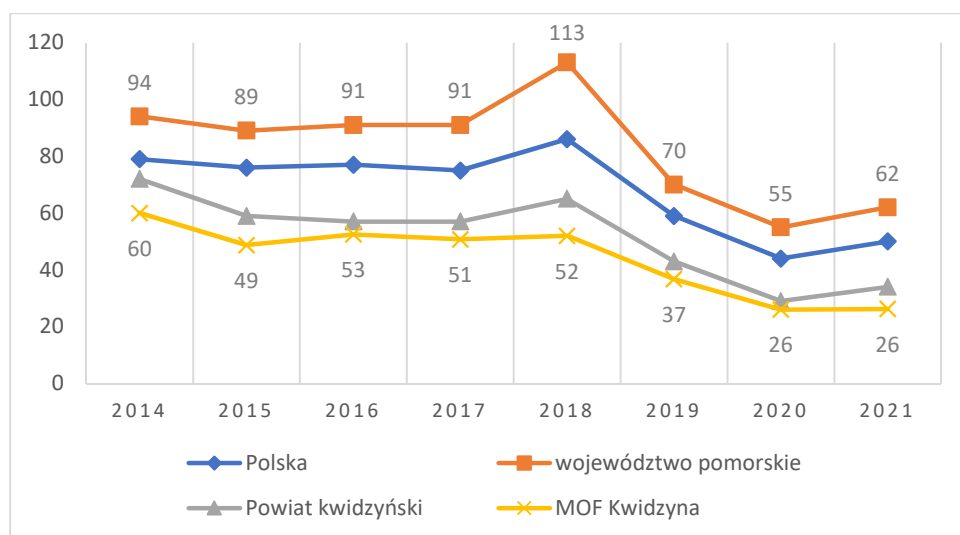
przeciwdziałającym negatywnym zjawiskom makroekonomicznym, a tym samym mikroekonomicznym, z wykorzystaniem narzędzi, którymi dysponują gminy oraz lokalne i regionalne Instytucje Otoczenia Biznesu (np. PSSE) w celu pobudzenia lokalnej przedsiębiorczości z wykorzystaniem potencjału MOF Kwidzyna (np. turystyka, kultura, dostępność komunikacyjna, tereny inwestycyjne).

Wykres 41. Podmioty gospodarki narodowej nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w latach 2014 – 2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Wykres 42. Podmioty gospodarki narodowej wykreślone z rejestru REGON na 10 tys. ludności w latach 2014 – 2021



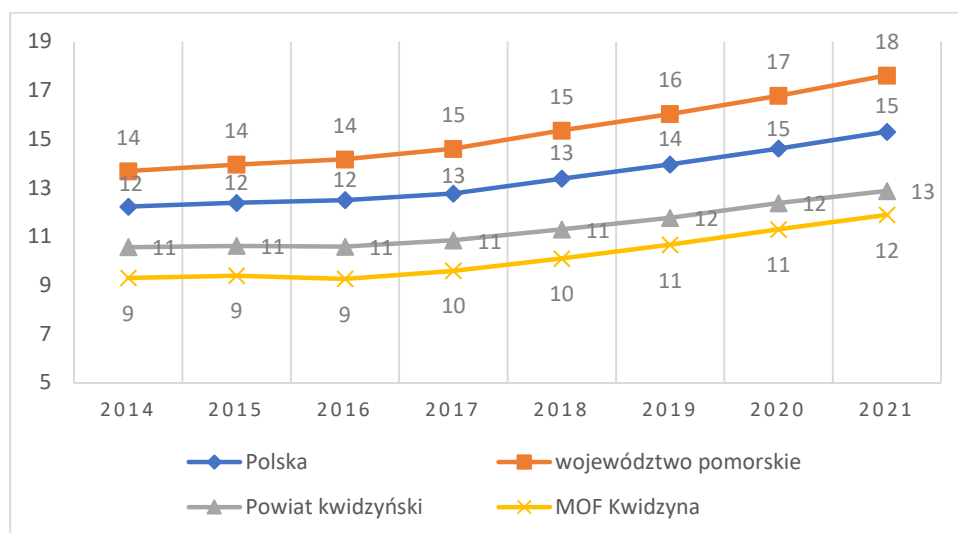
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

O stosunkowo niskiej przedsiębiorczości ludności MOF Kwidzyna świadczy również liczba osób prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym, która jest niższa niż wskaźniki dla wszystkich obszarów porównawczych (Wykres 43). Warto zaznaczyć jednak, że liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym jest stabilna w analizowanym

okresie i dotychczas nie podlegała wahaniom uzależnionym od cykli koniunkturalnych, co może ulec zmianie w związku z obecnym kryzysem gospodarczym.

Mieszkańcy MOF Kwidzyna oceniają poziom przedsiębiorczości na poziomie umiarkowanym (44% ankietowanych), przy 23% ankietowanych oceniających ten aspekt źle i 24% oceniających go dobrze.<sup>26</sup>

Wykres 43. Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym w latach 2014 – 2021

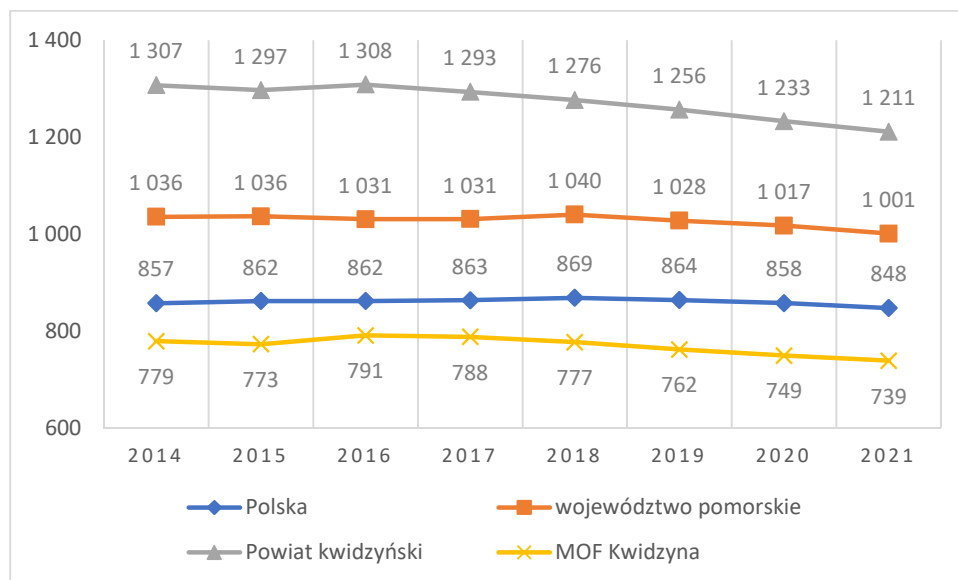


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

W celu pobudzenia przedsiębiorczości i stworzenia dogodnych warunków do prowadzenia działalności gospodarczej jednostki wchodzące w skład MOF Kwidzyna oraz Instytucje Otoczenia Biznesu (IOB) podejmują szereg działań bezpośrednio wpływających na liczbę podejmowanych inicjatyw gospodarczych. Instytucje Otoczenia Biznesu, otrzymały również dotacje na projekty wspierające lokalną przedsiębiorczość (działania Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego). Niezwykle ważne w tym zakresie jest wsparcie instytucji otoczenia biznesu, głównie tych lokalnych, jak również regionalnych, realizujących projekty dla przedsiębiorców. Wartość wskaźnika liczby instytucji otoczenia biznesu na 10 tys. podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 kształtowała się na poziomie niższym niż w województwie pomorskim i kraju (Wykres 44). Świadczy to o stosunkowo słabo rozwiniętej sieci IOB na terenie MOF Kwidzyna. Rozwój tychże instytucji może determinować dynamikę i poziom dywersyfikacji wsparcia lokalnych przedsiębiorców oraz pobudzania przedsiębiorczości w czasie złej koniunktury gospodarczej.

<sup>26</sup> Raport z konsultacji społecznych, s. 19

Wykres 44. Instytucje otoczenia biznesu na 10 tys. podmiotów gospodarki narodowej w latach 2014 – 2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

#### 4.3.4 Oferta inwestycyjna MOF Kwidzyna<sup>27</sup>

Jednym z istotnych elementów kształtujących sytuację gospodarczą w regionie są inwestycje bezpośrednio realizowane na obszarze MOF Kwidzyna. Gminy tworzące MOF dysponują konkurencyjną podażą terenów inwestycyjnych, które mogą być oferowane inwestorom (Tabela 1).

<sup>27</sup> Opracowano na podstawie <https://investinpomerania.pl/inwestycje> oraz <https://baza.paih.gov.pl/>, <https://www.sse.slupsk.pl/index.php/pl/oferta>

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Tabela 1. Dostępne tereny inwestycyjne na obszarze MOF Kwidzyna

Wyszczególnienie	Lokalizacja i powierzchnia	Odległość od portu morskiego Gdańsk	Odległość od lotniska: Gdańsk - Rębiechowo	Odległość od Autostrady/ drogi szybkiego ruchu	Przeznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego	Specjalna Strefa Ekonomiczna
<b>Miasto Kwidzyn</b>	Kwidzyn Miłosna 32 12 ha	110 km	100 km	32 km	Zabudowa produkcyjna, składy, magazyny	PSSE
<b>Gmina Kwidzyn</b>	Gmina Kwidzyn, Rozpędziny 5,44 ha	90 km	100 km	27 km	Zabudowa produkcyjna, składy, magazyny, Zabudowa usługowa/handlowa	PSSE
<b>Gmina Kwidzyn</b>	Gmina Kwidzyn, Górki 17,34 ha	90 km	100 km	32 km	Zabudowa produkcyjna, składy, magazyny	PSSE
<b>Gmina Gardeja</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Gmina Sadlinki</b>	-	-	-	-	-	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie <https://investinpomerania.pl/inwestycje> oraz <https://baza.paih.gov.pl/>

W 2018 roku w Polsce wprowadzono tzw. Polską Strefę Inwestycji (PSI). Program ten stanowi rozszerzenie Specjalnych Stref Ekonomicznych – ulgi podatkowe są dostępne dla inwestycji w każdej lokalizacji w Polsce, a tym samym na całym obszarze MOF Kwidzyna. Nowy program został wprowadzony na mocy następujących aktów prawnych:

- Ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o wspieraniu nowych inwestycji (weszła w życie 30.06.2018 r.),
- Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 sierpnia 2018 r. w sprawie pomocy publicznej udzielanej niektórym przedsiębiorcom na realizację nowych inwestycji (weszło w życie 05.09.2018 r.).

Od momentu wdrożenia nowych przepisów inwestorzy mogą korzystać ze zwolnień z podatku dochodowego w związku z realizacją nowych inwestycji zlokalizowanych w dowolnym miejscu Polski, a tym na terenie MOF Kwidzyna. Zapewnia ona możliwość przyznania zwolnień podatkowych dla wszystkich inwestycji na okres 10, 12 lub 15 lat, pod warunkiem, że spełnią one określone kryteria kwalifikowalności.<sup>28</sup>

<sup>28</sup> Polska Strefa Inwestycji, Colliers International, PAIH, EY, 2019, s. 4.

MOF Kwidzyna leży na obszarze podlegającym zarządowi Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (PSSE), która realizuje zadania PSI m.in. poprzez:

- udzielanie decyzji o wsparciu, która uprawnia przedsiębiorcę do zwolnienia z podatku dochodowego w wysokości od 35% do 55% wartości kosztów kwalifikowanych nowej inwestycji (decyzja udzielana jest pod warunkiem spełnienia kryteriów ilościowych i jakościowych opisanych w dziale – warunki uzyskania zwolnienia z podatku dochodowego),
- umożliwienie dostępu do bazy niezabudowanych nieruchomości przemysłowych położonych również na terenie MOF Kwidzyna,
- umożliwienie zakupu lub wynajmu hal produkcyjnych, magazynowych czy powierzchni biurowych,
- udzielanie wsparcia w kwestiach prawnych i organizacyjnych związanych z realizacją nowej inwestycji,
- udzielanie wsparcia w zakresie innych form pomocy dla przedsiębiorców realizujących nowe inwestycje.

W celu pozyskania nowych inwestycji, w tym inwestycji zagranicznych, Partnerzy MOF Kwidzyna powinny na bieżąco współpracować zarówno ze SSSE, jak również Polską Agencją Inwestycji i Handlu oraz inicjatywą Invest in Pomerania i Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego – podmioty te realizują szereg projektów wspierających pozyskanie inwestycji, w tym m.in. w zakresie dystrybucji grantów na uzbrojenie terenów inwestycyjnych czy też grantów relokacyjnych.

MOF Kwidzyna, z uwagi na stosunkowo konwencyjną dostępność terenów inwestycyjnych, charakteryzuje się atrakcyjnością dla działalności przemysłowej. Warto również zauważyć, że MOF Kwidzyna należy do obszarów o generalnie korzystnej charakterystyce sektora rolniczego, głównie na terenach gmin Kwidzyn, Sadlinki i Gardeja.

#### 4.3.5 Oferta turystyczna

Na poziom atrakcyjności turystycznej MOF Kwidzyna wpływają czynniki przyrodnicze i antropogeniczne okolicy. Do czynników przyrodniczych zaliczyć należy: walory przyrody, m.in.: rzeki, ukształtowanie powierzchni, lasy, obszary chronione, które stanowią ponad 32% ogólnej powierzchni MOF Kwidzyna<sup>29</sup>. Walory antropogeniczne obejmują natomiast architekturę, obiekty historyczne oraz skanseny i zabytki.

Na terenie MOF Kwidzyna występują atrakcje turystyczne, w tym obiekty historyczne/ zabytki, szlaki pieszo-rowerowe (Tabela 2), które stanowią o wysokim potencjale turystycznym tychże terenów i pozwalają na rozwój całorocznej oferty turystycznej (specjalizacje takie, jak turystyka historyczno-kulturowa, aktywna, w tym wodna, turystyka wypoczynkowa).

---

<sup>29</sup> Opisano w punkcie 3.4.3 niniejszej Strategii.

Tabela 2. Wybrane atrakcje turystyczne na obszarze MOF Kwidzyna

Atrakcja	Opis
<b>Zespół zamkowo - katedralny</b>	<p>Zamek kapituły pomezkańskiej zbudowany według wzorców krzyżackich, będący siedzibą biskupstwa, ukończony na przełomie XIII i XIV w. Wzniesiono go na planie kwadratu z dziedzińcem pośrodku oraz narożnymi wieżami. Jednym z najcenniejszych i najciekawszych elementów architektury zamku jest wieża latrynowa zwana Gdaniskiem – jedna z niewielu tego typu wież zachowanych w Europie.</p> <p>Konkatedra św. Jana Ewangelisty - gotycki kościół, którego powstanie datuje się na XIV w. Katedra od swojego powstania stanowiła kompleks budynków w połączeniu z zamkiem kapituły pomezkańskiej.</p> <p>Przykościelna cela, w której swój ostatni rok życia spędziła błogostawiona Dorota z Mątwów.</p>
<b>Fragment murów miejskich z XIV w.</b>	Wzniesiony z cegły i kamieni polnych w dość nieregularnym układzie.
<b>Ruiny wieży ratusza</b>	Kwidziński ratusz wzniesiony został w pierwszej połowie XIV w. Początkowo nazywano go domem kupieckim, gdyż większość powierzchni zajmowały pomieszczenia służące handlowi. W owych czasach ratusz nie wyglądał zbyt okazale, siedziba władz miasta zajmowała niewielką część jego powierzchni.
<b>Zabytkowe spichlerze</b>	Czterokondygnacyjny budynek z użytkowym poddaszem mieszczący się przy ul. Magazynowej. Wzniesiony w XVIII w. w miejsce stodoły i domu słodowego. Zabytek o konstrukcji szkieletowej wykonano z czerwonej cegły, techniką tzw. muru pruskiego. Przy tej samej ulicy znajduje się drugi spichlerz, gdzie mieści się obecnie kawiarnia.
<b>Pałac Fermora</b>	W 1758 roku rosyjski generał Wilhelm Fermor po zdobyciu Prus Wschodnich i objęcia gubernatorstwa na tychże ziemiach rozpoczął budowę swojego pałacu na ruinach dawnego browaru. Budowa trwała około 5 lat choć pałac był w czasie późniejszym wielokrotnie rozbudowywany.
<b>Kościół św. Trójcy</b>	Budowę kościoła, która trwała 10 lat rozpoczęto w 1847 roku. Świątynia została wybudowana z cegły, w formie trójnawowej bazyliki na planie prostokąta. W 1886 r. zakończono budowę dwóch wysmukłych wież. Główne wejście ma formę trzech portali połączonych na wzór włoski. Nad wejściem umieszczono figury apostołów Piotra i Pawła. W elewacji frontowej możemy zobaczyć duże okno rozetowe, zaś w elewacjach bocznych okna z witrażami. Nawa główna przykryta jest dwuspadowym dachem.
<b>Konsulat w Kwidzynie</b>	Neorenesansowy budynek Konsulatu Rzeczypospolitej, pochodzi z lat 90. XIX w. Obecnie prowadzone jest w jego murach przedszkole. Przedwojenny Kwidzyna był ważnym ośrodkiem na tle regionu, jako wieloletnia siedziba rejencji. W latach 1920 - 1939 mieścił się tu także Konsulat Rzeczypospolitej Polskiej. Placówka ta spełniała rozliczne funkcje, od socjalnych po wywiadowcze i była ważnym i prężnym bastionem polskości na tych terenach.
<b>Szlaki turystyczne</b>	Szlak Kopernikowski (czerwony, w powiecie kwidzińskim – 53 km) –

długodystansowy szlak łączący Toruń z Olsztynem. Jego północny odcinek, od Gardeja do Mingajń (w granicach dawnego woj. elbląskiego) znajduje się pod opieką Oddziału PTTK w Kwidzynie.

Szlak Gardeja – Jezioro Kuchnia (żółty, w powiecie kwidzyńskim 6,8 km) Gardeja – jezioro Kuchnia – Nogat – Szywałd – Wydrzno – Szembruk – Szembruczek – Rogóźno Zamek – Słup Młyn – Orle – Salno – Dąbrówka Królewska – Kłódka – Owczarki – Wielkie Tarpno – Grudziądz.

#### Trasy rowerowe

Międzynarodowy szlak rowerowy R-1 (Rysunek 3) – biegnie nad samą Wisłą przez teren powiatu kwidzyńskiego (z Grudziądza przez Kwidzyn do Sztumu), na terenie powiatu kwidzyńskiego 48,8 km.

Wiślana Trasa Rowerowa R-9 – znajdująca się na międzynarodowym szlaku rowerowym EV9, przebiegająca wzdłuż Wisły do granicy z województwem kujawsko-pomorskim.

Szlak rowerowy Doliny Dolnej Wisły – biegnący wzdłuż rzeki Wisły, po obu jej stronach na odcinku Toruń – Tczew. Przez teren powiatu kwidzyńskiego szlak biegnie wzdłuż rzeki Wisły przez 53,7 km.

#### Trasy wodne

Przez Kwidzyn przebiega również rzeczny szlak turystyczny możliwy do przebycia kajakiem – szlak kajakowy rzeki Liwy. Przez Kwidzyn przebiegają dwa odcinki ww. szlaku, a mianowicie: Brokowo – Kwidzyn, Kwidzyn – Białki – Mareza (Rysunek 2).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Zintegrowanego Programu Zrównoważonego Rozwoju Miasta KWIDZYNA do 2020 roku, Kwidzyn, 2015, s. 48-55

Rysunek 2. Przebieg szlaku kajakowego rzeki Liwy

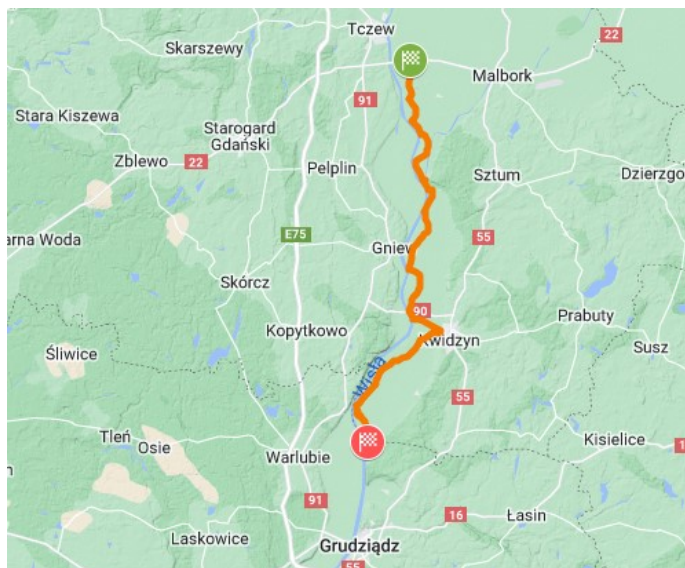


Źródło: <https://kajaki.pomorskie.eu/>, dostęp 21 lipca 2022



## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

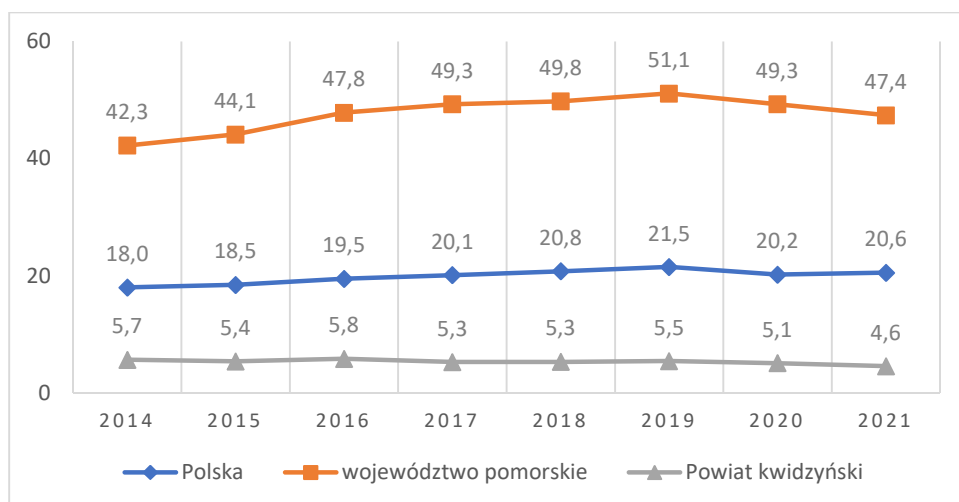
Rysunek 3. Przebieg trasy EV9/WTR, Etap 2, Prawy brzeg Wisły



Źródło: <https://pomorskie.travel/eurovelo/trasy/ev9-wtr-etap-2-prawy-brzeg-wisly/>, dostęp 21 lipca 2022

Istotną rolę w rozwoju turystyki odgrywa również infrastruktura turystyczna, na którą składają się takie elementy jak baza noclegowa i gastronomiczna. Liczba miejsc noclegowych na 1000 ludności na terenie powiatu kwidzińskiego<sup>30</sup> w latach 2014-2021 kształtowała się na poziomie niższym od średniej krajowej wojewódzkiej, wynoszą w 2021 roku 4,6 miejsca na 1000 ludności, tj. o ponad 18% mniej niż w 2014 roku (Wykres 45). W analizowanym okresie malała również liczba noclegów udzielonych noclegów na 100 ludności, wynoszą w 2021 roku ponad 353 udzielone noclegi, tj. o ponad 2% mniej niż w roku 2014 (Wykres 46).

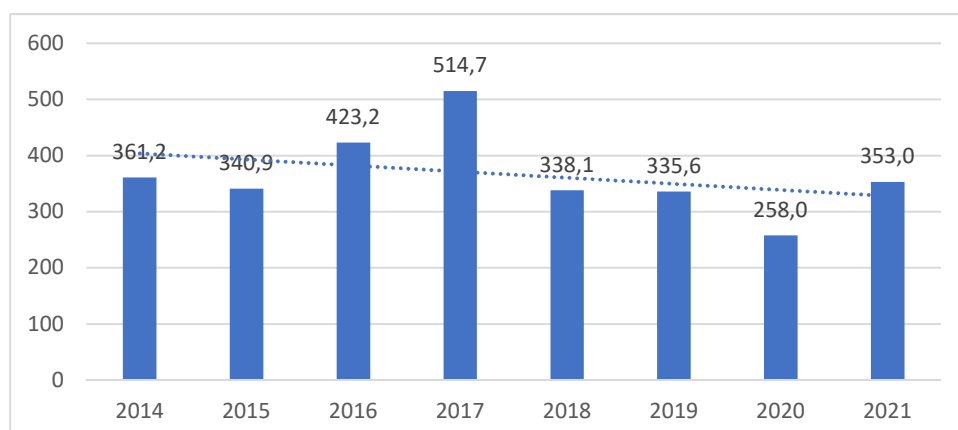
Wykres 45. Miejsca noclegowe na 1000 ludności w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

<sup>30</sup> Brak danych na poziomie gmin.

Wykres 46. Udzielone noclegi na 1000 ludności w powiecie kwidzyńskim w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wskazane wyżej atrakcje turystyczne, w tym głównie historyczne i kulturowe, a także te z zakresu turystyki aktywnej (trasy rowerowe i kajakowe) tworzą bądź mogą tworzyć co najmniej dwudniowe produkty turystyczne MOF Kwidzyna, które mają zwiększać wskaźnik liczby udzielonych noclegów na terenie powiatu kwidzyńskiego i MOF. W celu pełnego wykorzystania pozytywnych cech MOF konieczne jest rozwój i modernizacja infrastruktury obejmującej między innymi trasy rowerowe i infrastrukturę wodną. Już teraz przez teren MOF Kwidzyna przebiegają trasy rowerowe, które stanowią niewątpliwą atrakcję dla turystów aktywnie spędzających wolny czas, ale również stanowią o poprawie dostępności komunikacyjnej MOF, zostały szerzej opisane w punkcie 3.4 przedmiotowej Strategii. Diagnoza w obszarze turystyki zidentyfikowała specjalizacje, które przy odpowiednim wsparciu mogą znacznie pobudzić gospodarkę MOF Kwidzyna.

Wg Turystyka stanowi jeden z istotnych podobszarów MOF Kwidzyn. Ankietowani pozytywnie ocenili jakość zabytków (47% odpowiedzi), a także dostępność miejsc atrakcyjnych pod względem przyrodniczym (29%). Jednak niewystarczająca jest – zdaniem mieszkańców – jakość infrastruktury wodnej turystyki (kąpieliska, przystanie) – aż 60% ocen „źle” i „bardzo źle”. Ponadto co trzeci respondent negatywnie ocenia dostępność ścieżek edukacyjnych i rekreacyjnych tras rowerowych. Elementem wymagającym poprawy jest również jakość promocji oferty turystyczno-rekreacyjnej (46% wskazań).<sup>31</sup>

<sup>31</sup> Raport z konsultacji społecznych, s. 20-21

## 4.4 Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa

Analiza w/w obszarze dotyczy m.in. transportu i dostępności komunikacyjnej MOF Kwidzyna, istniejącej infrastruktury technicznej (oczyszczalnie ścieków, sieć gazowa, kanalizacyjna i wodociągowa), a także aspektów zaopatrzenia w energię elektryczną i ciepłą, w tym efektywności energetycznej oraz stanu i środowiska naturalnego.

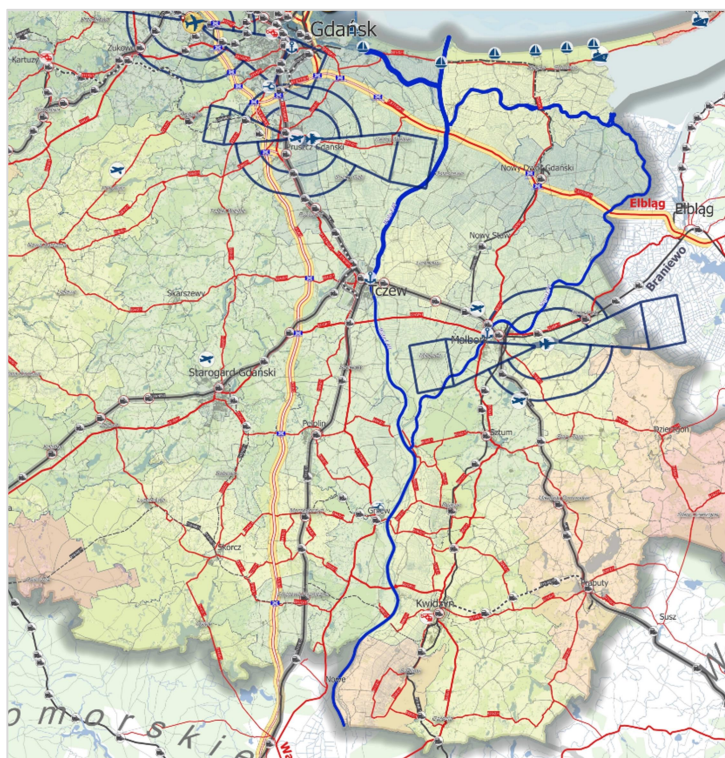
### 4.4.1 Transport i dostępność komunikacyjna

W ramach prac nad Strategią ZIT przeprowadzono – zgodnie z wytycznymi – kompleksowe analizy obszaru transportu i dostępności komunikacyjnej w oparciu o badania wtórne i pierwotne (wśród mieszkańców oraz radnych gmin i sołectw MOF Kwidzyna) oraz dialog ze wszystkimi interesariuszami polityki transportowej MOF (w tym przedstawicielami zarządców infrastruktury, organizatorów transportu, przewoźników kolejowych i autobusowych, policji, organizacji rowerowych), w wyniku którego zidentyfikowano i omówiono problemy transportowe, przyczyny, potrzeby (przedstawione w poniższych podrozdziałach) oraz wizję i potrzebne przedsięwzięcia rozwojowe (ujęte w rozdziale 7).































#### 4.4.1.1 Zagospodarowanie przestrzenne

MOF Kwidzyna znajduje się w zasięgu oddziaływania kilku ośrodków miejskich, zlokalizowanych w trzech województwach: pomorskim (Gdańsk), kujawsko-pomorskim (Grudziądz) oraz warmińsko-mazurski (Elbląg) (Rysunek 4, 5). Miasto Kwidzyn pełni funkcję ośrodka węzłowego MOF o charakterze ponadgminnym, obsługującym gminy wiejskie: Kwidzyn, Gardeja i Sadlinki.

Rysunek 4. Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego MOF Kwidzyna na tle województwa pomorskiego



## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO	INFRASTRUKTURA TRANSPORTU KOLEJOWEGO
 Drogi w sieci TEN-T	 Linie kolejowe w sieci TEN-T
 Węzły na drogach klasy A i S	 Linie kolejowe czynne
 Autostrada	 Linie kolejowe czynne towarowe
 Drogi ekspresowe	 Linie kolejowe o zawieszonym ruchu pasażerskim
 Drogi krajowe	 Linie kolejowe nieczynne
 Drogi wojewódzkie	 Nr linii/elektryfikacja linii/liczba torów
 Drogi powiatowe	 Linia kolejowa wąskotorowa - Żuławska Kolej Dojazdowa
 Drogi gminne	 Przystanki kolejowe
 Numer drogi, numer AGR/Klasa drogi	 Węzły przesiadkowe
	 Przejścia graniczne
INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO	INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MORSKIEGO
 Port Lotniczy Rębiechowo (wg rejestru RLC)	 Port morski w sieci TEN-T - o podstawowym znaczeniu
 Lotnisko cywilne (wg rejestru RLC)	 Terminal promowy
 Lądowisko samolotowe (wg rejestru ULC)	 Inny port morski
 Lądowiska śmigłowcowe (wg rejestru ULC)	 Port rzeczny
 Lądowisko śmigłowcowe (sanitarne wg rejestru ULC)	 Przystań morska
 Wojskowy obiekt lotniskowy zarządzany przez MON	

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.

Przez teren MOF Kwidzyna przebiegają:

- drogi krajowe nr 55 i 90 oraz drogi wojewódzkie nr 518, 521, 523, 524, 532, 588, 611,
- linie kolejowe nr 207 i 218.

Na analizowanym obszarze nie występują obiekty lotnicze oraz porty wodne. Najbliższy port lotniczy znajduje się Gdańsku Rębiechowo i oddalony jest o ok. 100 km od Kwidzyna.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Rysunek 5. Infrastruktura transportowa MOF Kwidzyna



INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO	INFRASTRUKTURA TRANSPORTU KOLEJOWEGO
Drogi w sieci TEN-T	Linie kolejowe w sieci TEN-T
Węzły na drogach klasy A i S	Linie kolejowe czynne
Autostrada	Linie kolejowe czynne towarowe
Drogi ekspresowe	Linie kolejowe o zawieszonym ruchu pasażerskim
Drogi krajowe	Linie kolejowe nieczynne
Drogi wojewódzkie	Nr linii/elektryfikacja linii/liczba torów
Drogi powiatowe	Linia kolejowa wąskotorowa - Żuławska Kolej Dojazdowa
Drogi gminne	Przystanki kolejowe
Numer drogi, numer AGR/Klasa drogi	Węzły przesiadkowe
	Przejścia graniczne
INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO	INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MORSKIEGO
Port Lotniczy Rębiechowo (wg rejestru RLC)	Port morski w sieci TEN-T - o podstawowym znaczeniu
Lotnisko cywilne (wg rejestru RLC)	Terminal promowy
Lądowisko samolotowe (wg rejestru ULC)	Inny port morski
Lądowiska śmigłowcowe (wg rejestru ULC)	Port rzeczny
Lądowiska śmigłowcowe (sanitarne wg rejestru ULC)	Przystań morska
Wojskowy obiekt lotniskowy zarządzany przez MON	

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.

#### 4.4.1.2 Infrastruktura drogowa

Sieć dróg publicznych w MOF Kwidzyna (Rysunek 6) tworzą: drogi krajowe (DK), wojewódzkie (DW), powiatowe (DP) i gminne (DG). W niedalekim sąsiedztwie przebiega autostrada A1, prowadząca z Gdańska przez Toruń, Łódź do granicy państwa z Republiką Czeską.

Podstawowy układ drogowy to:

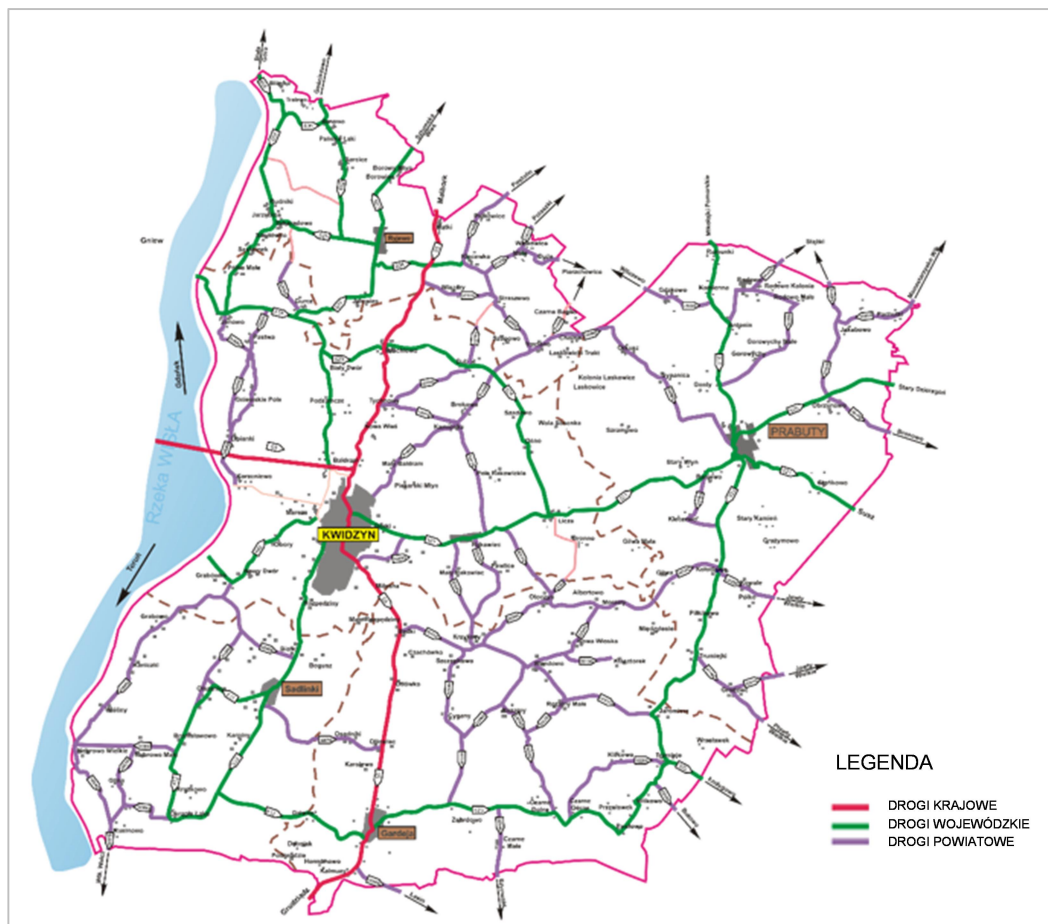
- DK 55 – łącząca Nowy Dwór Gdański i Stolno, przebiegająca przez gminy Kwidzyn, Gardeja oraz miasto Kwidzyn,
- DK 90 – łącząca Kwidzyn (drogę krajową nr 55) z DK 91 w miejscowości Jeleń, przebiegająca przez gminę Kwidzyn,
- DW 523 i 522 – przebiegające przez gminę Gardeja,
- DW 532 i 611 – przebiegające przez gminę Sadlinki,
- DW 518, 521, 524, 588 – przebiegające przez gminę Kwidzyn.

Oprócz dróg krajowych i wojewódzkich sieć komunikacyjną MOF Kwidzyna uzupełniają:

- drogi powiatowe – które zapewniają powiązanie gmin z powiatem oraz pełnią funkcję głównych powiązań pomiędzy miejscowościami na obszarze gminy,
- drogi gminne – które wspomagają podstawowy układ komunikacyjny na terenie poszczególnych gmin, zapewniają dojazdy do szkół, pracy, miejsc rekreacyjnych.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

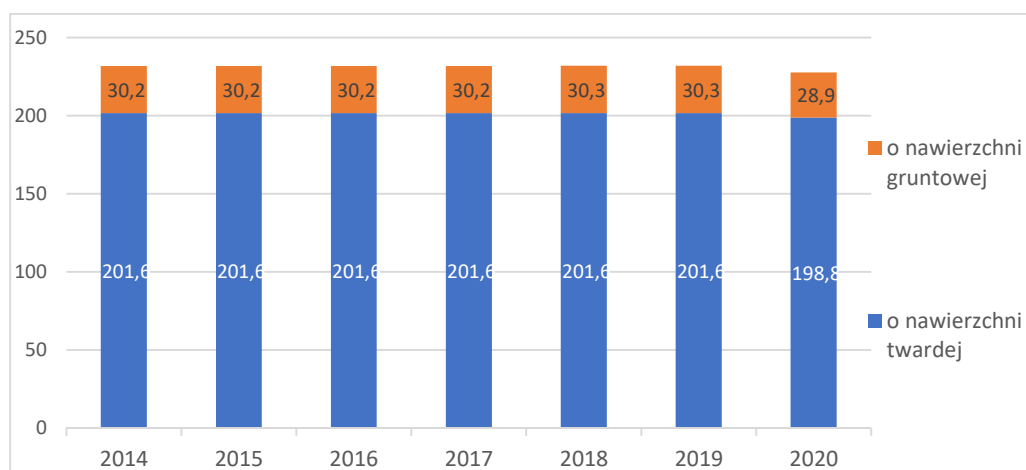
Rysunek 6. Sieć dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych na terenie MOF Kwidzyna



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kwidzyńskiego na lata 2015-2025, 2015 r.

W okresie 2014-2020 łączna długość publicznych dróg powiatowych w powiecie kwidzyńskim nieznacznie zmalała z 231,8 km do 227,7 km (Wykres 47). Udział dróg utwardzonych jest stabilny – w latach 2014-2020 wynosił 87%.

Wykres 47. Drogi publiczne powiatowe w powiecie kwidzyńskim w latach 2014-2020 [km]

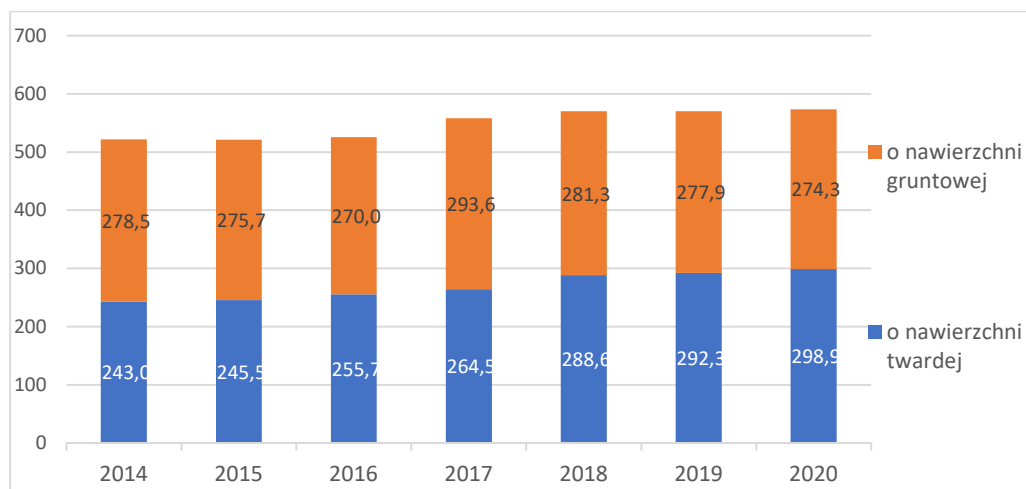


Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Dróg gminnych jest o ponad 2,5 razy więcej niż powiatowych (Wykres 45). Ich długość wzrosła z 521,5 km w 2014 r. do 573,2 km w 2020 r. (o 51,7 km). 52% to drogi utwardzone i ich długość rośnie w kolejnych latach (łącznie o 55,9 km).

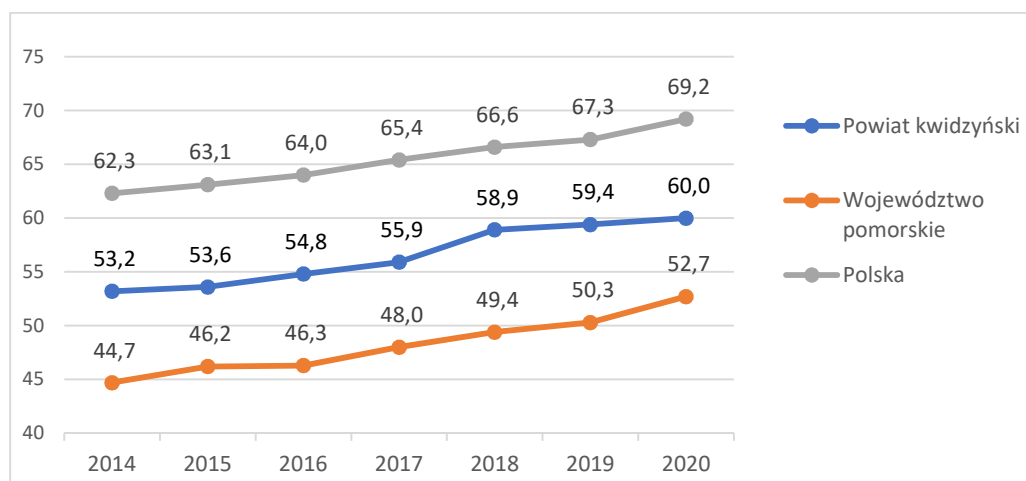
Wykres 48. Drogi publiczne gminne w powiecie kwidzyńskim w latach 2014-2020 [km]



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Pozytywnym trendem jest wzrost wskaźnika długości dróg powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców, który w powiecie kwidzyńskim wzrósł z 53,2 km w 2014 r. do 60 km w 2020 r. (Wykres 49). Oznacza to poprawę komunikacji w regionie, aczkolwiek należy wskazać, iż średnia krajowa jest na wyższym poziomie (69,2 km dróg na 10 tys. mieszkańców).

Wykres 49. Długość dróg publicznych powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców w powiecie kwidzyńskim, województwie pomorskim i kraju [km]



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

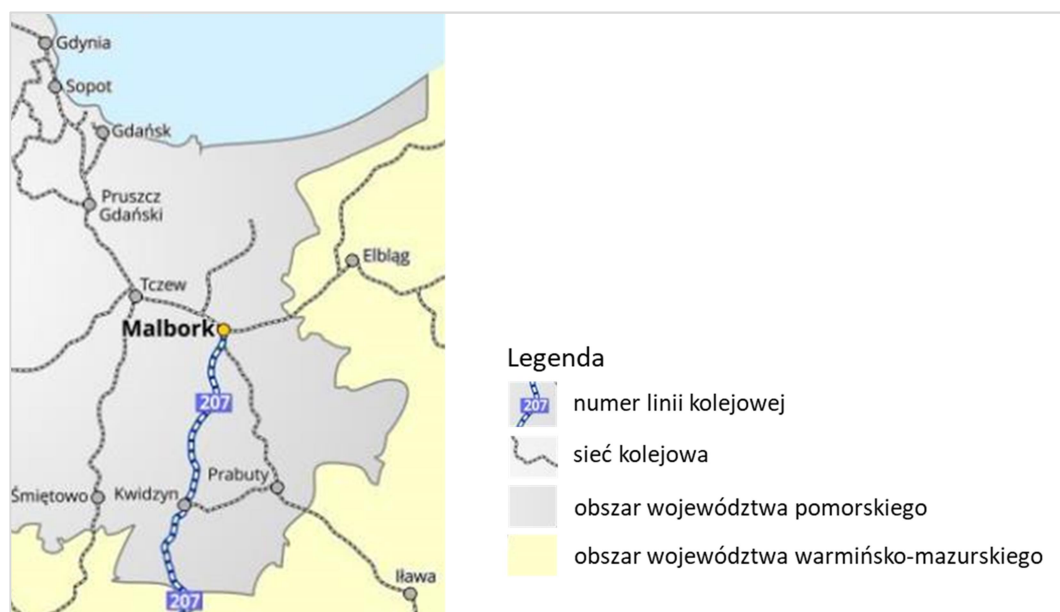


#### 4.4.1.3 Infrastruktura kolejowa

Przez MOF Kwidzyna przebiegają dwie niezelektryfikowane linie kolejowe (Rysunek 7):

- linia nr 207 – wykorzystywana w ruchu pasażerskim, łącząca Toruń z Malborkiem przez Chełmżę, Grudziądz i Kwidzyn, przy czym ruch na trasie Kwidzyn – Grudziądz odbywa się autobusową komunikacją zastępczą z uwagi na przedłużające się prace modernizacyjne,
- linia nr 218 – wykorzystywana w ruchu towarowym, na trasie Prabuty – Kwidzyn (prowadzi do obszaru przemysłowego w Kwidzynie).

Rysunek 7. Sieć linii kolejowych na terenie MOF Kwidzyna



Źródło: Rynek Kolejowy, 2016 r.

#### 4.4.1.4 Planowany rozwój infrastruktury transportowej

W Tabeli 3 zestawiono planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie MOF Kwidzyna, umożliwiające rozwój mobilności i komunikacji w regionie.

Tabela 3. Planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie MOF Kwidzyna

Lp.	Inwestycja	Dokument
1	Budowa obwodnicy Kwidzyna (zadanie ujęte na liście rezerwowej)	Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030
2	Budowa obwodnicy Gardei (zadanie ujęte na liście rezerwowej)	
3	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 odcinek granica województwa pomorskiego – Malbork	Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.
4	Rozbudowa ulic oraz budowa ścieżek rowerowych	Wieloletni Plan Finansowy Miasta Kwidzyna

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

	w mieście	
5	Budowa ciągu pieszo-rowerowego w Rozpędzinach	Wieloletni Plan Finansowy Gminy Kwidzyn
6	Budowa dróg gminnych wraz z kanalizacją deszczową w m. Dankowo oraz Rakowiec	
7	Rozbudowa infrastruktury drogowej w m. Mareza i Kamionka	

Źródło: opracowanie własne na podstawie Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. oraz Wieloletnich Planów Inwestycyjnych Gmin MOF Kwidzyna.

Plany rozwoju sieci transportowej na terenie MOF Kwidzyn nie obejmują zadań inwestycyjnych i remontowych dotyczących dróg wojewódzkich (brak w Planie rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+).

Ponadto nie są zatwierdzone inwestycje dotyczące budowy obwodnic Kwidzyna i Gardei. Znajdują się one na liście rezerwowej „Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030”, co oznacza, że będą możliwe do realizacji w przypadku uzyskania oszczędności z inwestycji, ujętych na liście podstawowej. Tym samym znacznie oddala to perspektywę budowy obwodnic w najbliższych latach.<sup>32</sup>

W Tabeli 4 zestawiono kolejne, istotne dla obsługi transportowej obszaru MOF zadania, które winny być realizowane w celu poprawy stanu infrastruktury drogowej.

Tabela 4. Planowane i oczekiwane zadania, przyczyniające się do poprawy stanu infrastruktury transportowej na terenie MOF Kwidzyna

Lp.	Zadanie	
1	Budowa obwodnicy Kwidzyna	Miasto Kwidzyn
2	Przywrócenie bezpośredniego połączenia PKP do Gdańska	
3	Remont ul. Żwirowej prowadzącej do terenów przemysłowych (składane do Polskiego Ładu i wielokrotnie do Urzędu Wojewódzkiego od czasów Schetynówek przez Fundusz Rozwoju Dróg itp.)	
4	Remont drogi krajowej 55 wraz ze ścieżkami rowerowymi celem połączenia z gminami MOF	
5	Przebudowa dróg gminnych: 1) DG 247054G Mareza ul. Długa 2) DG 247054G Mareza ul. Korzeniewska - Korzeniewo ul. Kwidzyńska 3) DG 247053G Gurcz - Szkaradowo Wielkie 4) DG 247046G Licze - Bronno	Gmina Kwidzyn

<sup>32</sup> <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/wypowiedz.xsp?posiedzenie=43&dzien=3&wyp=118>

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

	5) DG 247012G Tychnowy ul. Dworska - Podzamcze	
6	<p>Przebudowa obiektów mostowych:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wiadukt w ciągu ul. Spacerowej w Rakowcu (nad torami kolejowymi)</li> <li>2) most na rzece Liwie: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) w ciągu drogi gminnej Nowy Dwór - Rozpędziny (nr 247006G) - 2 mosty</li> <li>b) w ciągu ul. Furmańskiej - skrzyżowanie z ul. Długą (nr 247054G) w Marezie</li> <li>c) w ciągu drogi gminnej Podzamcze - Gniewskie Pole (nr 247009G) - droga śródpolna</li> <li>d) most w ciągu drogi powiatowej nr 3205G Gurcz - Pastwa</li> <li>e) most przy ul. Drzymały/ul. Przyszeczna Kwidzyn</li> <li>f) w ciągu drogi gminnej Mareza -Korzeniewo (nr 247054G) - nad rowem melioracyjnym</li> <li>g) most w ciągu ul. Łąkowej (Kwidzyn)</li> </ol> </li> <li>3) remonty kładek dla pieszych nad Liwą (3 szt.)</li> <li>4) w ciągu ul. Długiej w Marezie (nr 247047G) i ul. Wiślanej w Kwidzynie (nad kanałem Palemona)</li> </ol>	
7	<p>Drogi powiatowe:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) DP 3205G Gurcz - Pastwa</li> <li>2) DP 3210G Tychnowy - Dubiel</li> <li>3) DP 3201G Tychnowy - Rakowiec</li> <li>4) DP 3240G Nowy Dwór - Białki</li> <li>5) DP 3237G Rakowiec - Krzykosy</li> </ol>	
8	<p>Drogi wojewódzkie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) DW 524 Brachlewo - Licze</li> <li>2) DW 529 Podzamcze - Brachlewo</li> <li>3) DW 525 Janowo - Szałwinek</li> <li>4) DW 532 Rozpędziny - Sadlinki (dokończenie w msc. Rozpędziny)</li> <li>5) DW 588 - Mareza - Nowy Dwór (dokończenie w msc. Nowy Dwór)</li> <li>6) DW 518 - Mareza - Janowo (dokończenie od Podzamcza w stronę Janowa)</li> <li>7) DW 607 Gurcz - Ryjewo (dokończenie w msc. Gurcz)</li> </ol>	
9	<p>Ścieżki pieszo-rowerowe:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) DW 532 Rozpędziny - etap II, III i IV (DW km od 3+103,39 do 5+085,70)</li> <li>2) DG 247054G Mareza, ul. Długa (od skrzyżowania w Marezie do ul. Furmańskiej)</li> <li>3) DW 518 Mareza (od ul. Furmańskiej) - Janowo (skrzyżowanie z DW 525)</li> <li>4) DW 524 Licze (od skrzyżowania z DW521) - Ośno</li> <li>5) DW 524 Brachlewo (ul. Leśna) - Dubiel (skrzyżowanie z drogą 3210G)</li> </ol>	

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

10	DK 55; 15,1 km; przebudowa wraz z budową ścieżki pieszo-rowerowej	Gmina Gardeja
11	<p>Drogi wojewódzkie:</p> <p>1) DW 523 Gardeja - Trumieje (odcinek Gardeja - Czarne Dolne) - przebudowa wraz z budową ścieżki pieszo-rowerowej</p> <p>2) DW 532 Gardeja - Okrągła Łąka - 3,3 km budowa ścieżki pieszo - rowerowej</p>	
12	<p>Przebudowa dróg powiatowych:</p> <p>1) DP 3213G Nowa Wioska - Klasztorzek - 2,7 km</p> <p>2) DP 3217G Rakowiec - Kołodzieje (Rakowiec -Morawy) - 7,3 km</p> <p>3) DP 3220G Czarne Górne - Trumieje - 5,1 km</p> <p>4) DP 3222G Wandowo - Czarne Dolne - 6,2 km</p> <p>5) DP 3224G Wandowo - Cygany - 4,5 km</p> <p>6) DP 3228G Wandowo - Morawy - 4,7 km</p> <p>7) DP 3229G Otoczyn - Licze - 0,9 km</p> <p>8) DP 3230G Krzykosy - Otoczyn - 3,7 km</p> <p>9) DP 3232G Rakowiec - Krzykosy - 1,2 km</p>	
13	<p>Przebudowa dróg gminnych:</p> <p>1) DG 250002G Otoczyn - Wandowo - 2,6 km</p> <p>2) DG 250003G Morawy - Klasztorzek - Gilwa - 3,0 km</p> <p>3) DG 250004G Otłowiec - Cygany - 3,0 km</p> <p>4) DG 250008G Czarne Małe - Ośrodek Wczasowy - 1,2 km</p> <p>5) DG 250009G Czarne Dolne - Nogat - 2,0 km</p> <p>6) DG 250014G Kalmuzy - Jamy - 0,4 km</p> <p>7) DG 250017G Czarne Małe - Czarne Małe II - 3,3 km</p> <p>8) DG 250019G Rozajny - Rozajny Kolonia - 1,3 km</p> <p>9) DG 250022G Czarne Górne - Czarne Górne Jeziorki - 2,0 km</p>	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miasta Kwidzyn, Gminy Kwidzyn, Gminy Gardeja, 04.2023 r.

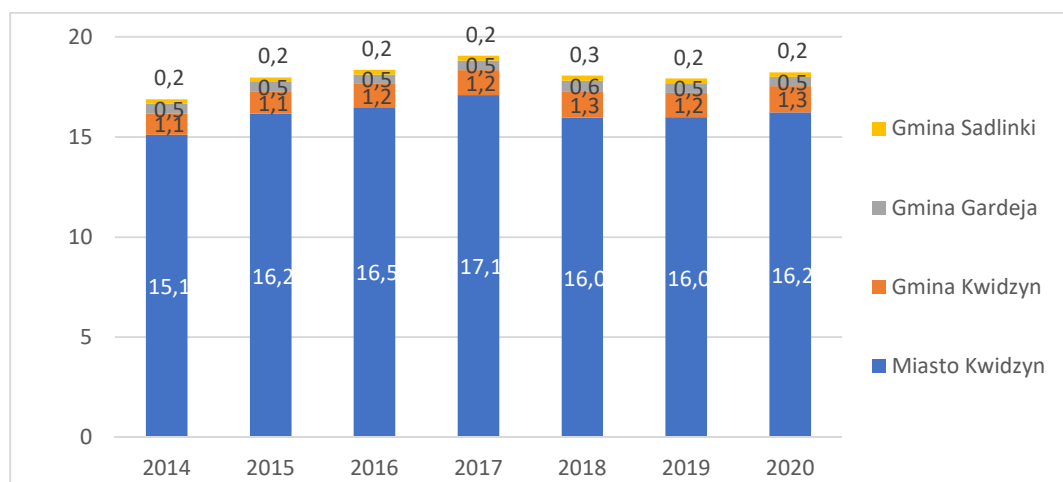
Realizacja wyżej wymienionych zadań dotyczących dróg krajowych i wojewódzkich oraz pozyskanie finansowania dla zadań dotyczących dróg powiatowych i gminnych poprawiłoby stan infrastruktury transportowej na terenie MOF Kwidzyna.

#### 4.4.1.5 Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

MOF Kwidzyna zamieszkiwało na koniec 2020 r. łącznie 64,2 tys. osób, z czego najwięcej (prawie 60%) w Mieście Kwidzyn. Na terenie MOF działalność prowadziło 7 tys. podmiotów sektora prywatnego i publicznego, o 0,7 tys. więcej niż w 2014 r. Największą grupę przedsiębiorstw, bo aż 96,2% stanowiły w 2020 r. mikroprzedsiębiorstwa. Funkcjonowało wówczas 214 małych przedsiębiorstw, 42 średnich i 7 dużych firm.<sup>33</sup>

W ostatnich latach rośnie również liczba pracujących – z 16,9 tys. osób w 2014 r. do 18,2 tys. w 2020 r. (o 1,3 tys. osób). Wzrost zatrudnionych występuje w gminie miejskiej i wiejskiej Kwidzyn, gdzie pracuje 96% osób z terenu MOF. Najniższy poziom pracujących jest w gminie Sadlinki, w których działalność prowadzą głównie mikroprzedsiębiorstwa (Wykres 50).

Wykres 50. Liczba pracujących na terenie MOF Kwidzyna [tys. osób]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS, dotyczących podmiotów gospodarki narodowej o liczbie pracujących 10 i więcej osób oraz jednostek sfery budżetowej niezależnie od liczby pracujących.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego za 2016 rok liczba przyjeżdżających do pracy do m. Kwidzyn wyniosła niemal 3,7 tys. osób i była zdecydowanie wyższa niż wyjeżdżających mieszkańców Kwidzyna do pracy w innych gminach. Zdecydowanie więcej wyjeżdżających niż przyjeżdżających jest z gmin: Kwidzyn, Gardeja i Sadlinki (Tabela 5 i Rysunek 8).

<sup>33</sup> Dane Banku Danych Lokalnych GUS, 2021 r.

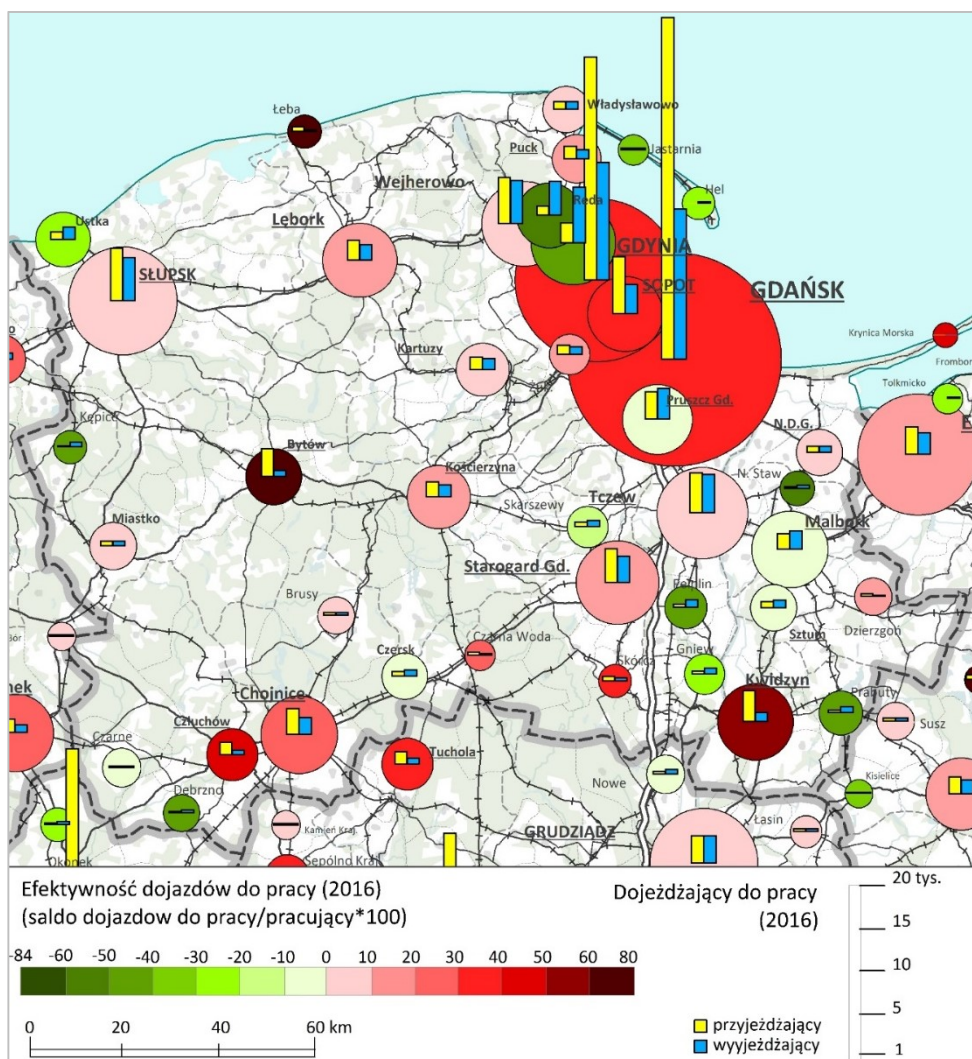
Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Tabela 5. Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r. [osoby]

Gmina miejsca zamieszkania	Liczba wyjeżdżających do pracy	Liczba przyjeżdżających do pracy	Saldo
Miasto Kwidzyn	1 069	3 671	2 602
Gmina Kwidzyn	1 374	610	-764
Gmina Gardeja	1 004	102	-902
Gmina Sadlinki	792	102	-690
<b>łącznie</b>	<b>4 239</b>	<b>4 485</b>	<b>246</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Uwaga – brak danych na lata 2017-2020.

Rysunek 8. Wskaźnik domknięcia rynku pracy (efektywność dojazdów do pracy) [%]



Źródło: Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, 2019 r.

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Większość zakładów, bo 88% średnich przedsiębiorstw i 100% dużych z całego MOF, zlokalizowana jest w Mieście Kwidzyn. Pozostałe przedsiębiorstwa znajdują się na terenie różnych miejscowości gmin MOF.

W Kwidzynie zlokalizowane są także największe placówki oświatowe, w tym wszystkie szkoły średnie i policealne. W mieście znajduje się ponadto jedyna uczelnia w MOF – Powiślańska Szkoła Wyższa. W centrum Kwidzyna znajduje się większość ośrodków usługowych o znaczeniu ponadgminnym, stąd miasto jest głównym celem podróży w załatwianiu spraw urzędowych.

Ważną rolę, jako źródła ruchu ponadgminnego, odgrywają także ośrodki zdrowia i szpitale. Na terenie MOF występuje szpital w Mieście Kwidzyn, zaś w poszczególnych gminach funkcjonują ośrodki zdrowia o znaczeniu lokalnym.

Istotnym celem podróży są również większe centra handlowe oraz miejsca spędzania czasu wolnego (placówki kulturalne i sportowe). Większość dużych obiektów sportowych, handlowych, jak i placówek kulturalnych o znaczeniu ponadlokalnym, również znajduje się w Kwidzynie. W ośrodkach gminnych zlokalizowane są obiekty o znaczeniu lokalnym. Lokalizacja w szczególności miejsc pracy, obiektów użyteczności publicznej oraz rekreacyjnych determinuje kierunki podróży i zachowania transportowe mieszkańców.

Lokalizacja w szczególności miejsc pracy, obiektów użyteczności publicznej oraz rekreacyjnych determinuje kierunki podróży i zachowania transportowe mieszkańców. Istotnym czynnikiem wpływającym na mobilność i potrzeby transportowe mieszkańców jest również struktura i prognozy demograficzne.

Według prognoz demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego w powiecie kwidzyńskim będzie malała liczba ludności w kolejnych latach (Tabela 6). W 2035 r. zmniejszy się ludność zamieszkująca miasta o 1,6 tys. osób w stosunku do 2020 r., przy niewielkim wzroście ludności na wsi o 0,5 tys. Zgodnie z tendencją krajową znaczące spadki dotyczyć będą ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Wzrastać natomiast będzie grupa osób w wieku poprodukcyjnym, co ma istotne znaczenie dla kształtowania przyszłej infrastruktury i systemu transportu zbiorowego.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Tabela 6. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat kwidzyński [osoby]

Rok	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny	Ogółem
<b>Ludność ogółem</b>				
2020	16 292	53 180	14 072	83 544
2025	15 262	51 977	15 959	83 198
2030	13 827	51 734	16 938	82 499
2035	13 275	50 869	17 283	81 427
<b>Zmiana 2035/2020</b>	-19%	-4%	23%	-3%
<b>Ludność w miastach</b>				
2020	8 990	29 474	8 931	47 395
2025	8 428	28 544	10 029	47 001
2030	7 635	28 359	10 451	46 445
2035	7 389	27 852	10 512	45 753
<b>Zmiana 2035/2020</b>	-18%	-6%	18%	-3%
<b>Ludność na wsi</b>				
2020	7 302	23 706	5 141	36 149
2025	6 834	23 433	5 930	36 197
2030	6 192	23 375	6 487	36 054
2035	5 886	23 017	6 771	35 674
<b>Zmiana 2035/2020</b>	-19%	-3%	32%	-1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

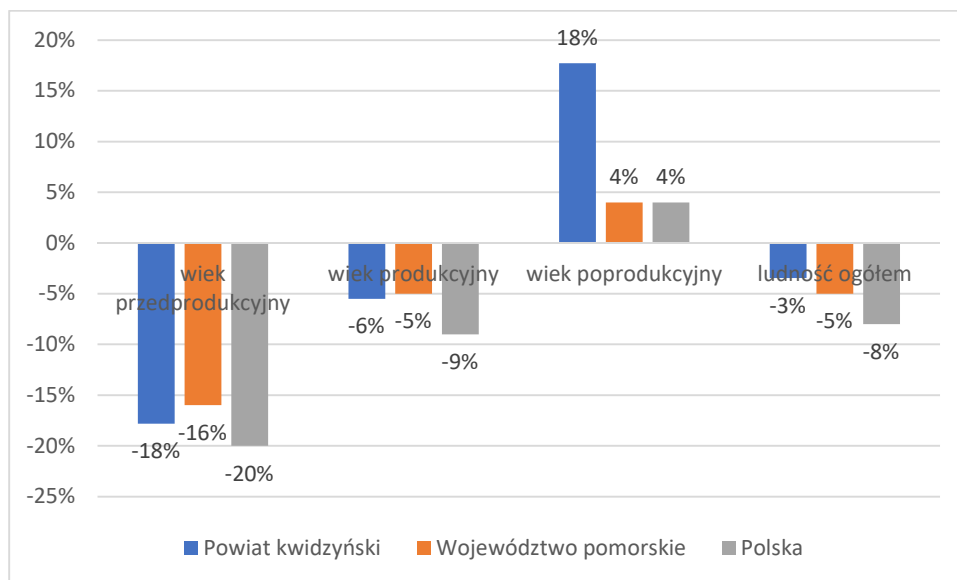
Do 2025 roku prognozowane jest zmniejszenie liczby mieszkańców powiatu kwidzyńskiego o 2,1 tys. osób. Szacowana jest wyższa dynamika spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, mieszkającej w miastach, niż w województwie pomorskim (Wykres 51). Przekłada się to na szybszy przyrost osób w wieku poprodukcyjnym.

W przypadku wsi również szybciej ubywać będzie ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym niż w województwie pomorskim i całym kraju. Rosnąć będzie grupa osób starszych, lecz wolniej niż w pomorskim.



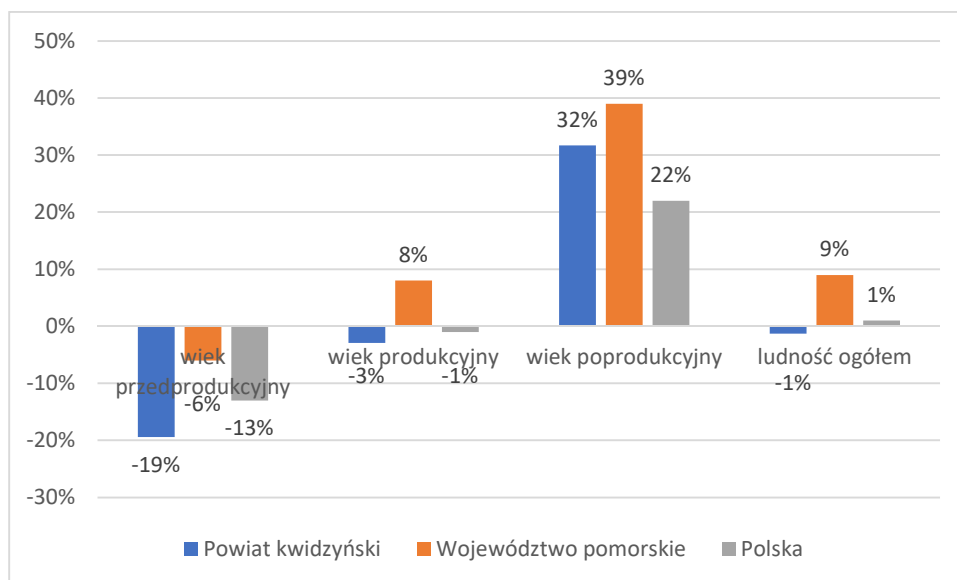
Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Wykres 51. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej miasta w powiecie kwidzyńskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wykres 52. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej wsie w powiecie kwidzyńskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

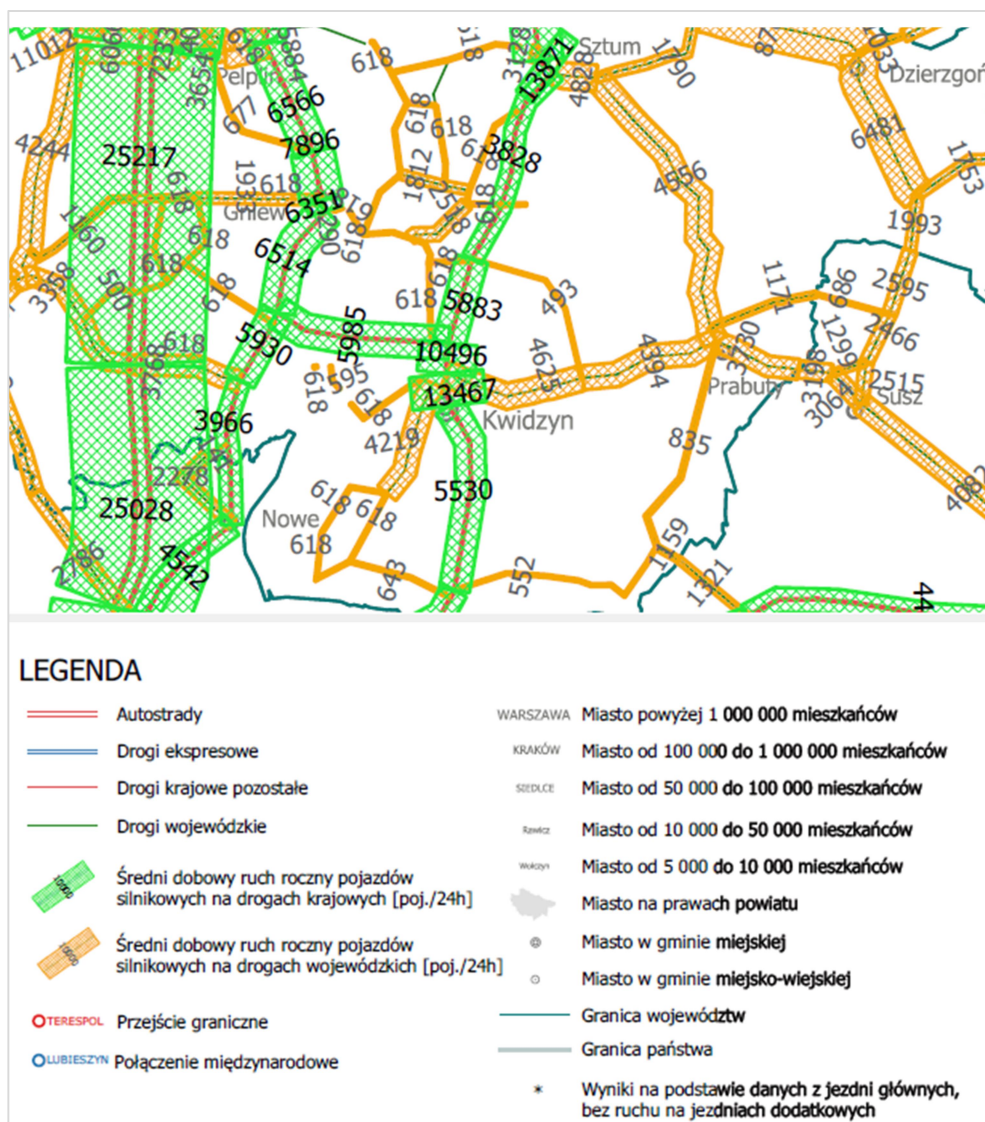
Prognozowane zmiany w strukturze wiekowej ludności oraz miejsc zamieszkania (miasta/wsie) winny być uwzględniane w projektowaniu rozwoju infrastruktury transportowej i oferty przewozowej.

#### 4.4.1.6 Natężenie ruchu

Największe natężenie ruchu na terenie MOF Kwidzyna występuje na:

- drogach krajowych nr 55 i 90 oraz wojewódzkiej nr 521 (Rysunek 9) oraz
- linii kolejowej nr 207 w kierunku Malborka (Rysunek 10).

Rysunek 9. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Kwidzyna i obszarów sąsiadujących w województwie pomorskim w 2020 r.



Źródło: Generalny Pomiar Ruchu, GDKiA 2020 r.

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Rysunek 10. Natężenie pasażerskiego ruchu kolejowego w województwie pomorskim



Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, na podstawie danych PKP PLK S.A.).

Natężenie ruchu na drogach krajowych nr 55 i 90, przebiegających przez teren MOF Kwidzyna w 2020 r. wzrosło o 22% w stosunku do 2015 r. (Tabele 7 i 8). Zwiększony był ruch samochodów osobowych o 27% oraz ciężarowych o 7%. Z kolei istotnie zmalał ruch autobusów (o 25%).

Na drogach wojewódzkich natężenie ruchu wzrosło o 34% w wyniku zwiększenia ruchu samochodów osobowych (o 35%), ciężarowych (o 21%) oraz autobusów (o 5%).

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Tabela 7. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Kwidzyna w 2020 r.

Nr drogi	Dłg. (km)	Odcinek	SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa SDRR [poj./dobę]				Rodzajowa SDRR [%]			
				Samochody osobowe, mikrobusy	Samochody ciężarowe	Autobusy	Pozostałe (motocykle, ciągniki)	Samochody osobowe, mikrobusy	Samochody ciężarowe	Autobusy	Pozostałe (motocykle, ciągniki)
DK55	14,5	SZTUM /UL. JAGIEŁY (DW517)/ - BRACHLEWO /DW524/	3 828	2 906	864	10	48	75,9%	22,6%	0,3%	1,3%
DK55	6,0	BRACHLEWO /DW524/ - KWIDZYN /DK90/	5 883	4 779	1 003	40	61	81,2%	17,0%	0,7%	1,0%
DK55	2,2	KWIDZYN /PRZEJŚCIE 1: DK90 - UL. WARSZAWSKA (DW521)/	10 496	8 792	1 583	29	92	83,8%	15,1%	0,3%	0,9%
DK55	2,5	KWIDZYN /PRZEJŚCIE 2: UL. WARSZAWSKA (DW521) - UL. MŁYNARSKA/	13 467	11 744	1 558	54	111	87,2%	11,6%	0,4%	0,8%
DK55	12,7	KWIDZYN /UL. MŁYNARSKA/ - GARDEJA /UL. SPORTOWA (DW523)/	5 530	4 174	1 285	19	52	75,5%	23,2%	0,3%	0,9%
DK55	15,5	GARDEJA /UL. SPORTOWA (DW523)/ - GRUDZIĄDZ /GR. MIASTA/	4 976	3 661	1 267	16	32	73,6%	25,5%	0,3%	0,6%
DK90	11,9	JELEŃ /DK91/ - KWIDZYN /DK55/	5 985	4 730	1 194	11	50	79,0%	19,9%	0,2%	0,8%
<b>DK</b>	<b>65,4</b>	<b>Zmiana ruchu pomiędzy GPR 2020 i GPR 2015</b>	<b>22%</b>	<b>27%</b>	<b>7%</b>	<b>-25%</b>	<b>6%</b>	<b>4%</b>	<b>-13%</b>	<b>-38%</b>	<b>-13%</b>
DW518	1,3	GNIEW-RZEKA WISŁA	290	233	15	8	34	80,3%	5,2%	2,8%	11,7%
DW518	12,7	RZ. WISŁA /JANOWO/-MAREZA	618	574	9	7	28	92,9%	1,5%	1,1%	4,5%
DW521	9,5	KWIDZYN /SK. Z DK55/-LICZE	4 625	3 842	669	48	66	83,1%	14,5%	1,0%	1,4%
DW521	9,6	LICZE-PRABUTY /SK. Z DW522/	4 394	3 526	760	42	66	80,2%	17,3%	1,0%	1,5%
DW523	16,3	GARDEJA-TRUMIEJE /SK. Z DW522/	552	414	92	13	33	75,0%	16,7%	2,4%	6,0%
DW524	12,5	BRACHLEWO-LICZE	493	413	59	9	12	83,8%	12,0%	1,8%	2,4%
DW532	8,2	KWIDZYN /SK. Z DW 232 /-SADLINKI / SK. Z DW611/	4 219	3 811	335	28	45	90,3%	7,9%	0,7%	1,1%
DW532	5,2	SADLINKI /SK. Z DW611/-ORAĞŁA ŁĄKA /SK. Z DW 612/	618	557	50	4	7	90,1%	8,1%	0,6%	1,1%
DW532	7,4	OKRAĞŁA ŁĄKA /SK. Z DW 612/-GARDEJA	643	497	115	9	22	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
DW588	6,3	RZEKA WISŁA /GRABÓWKO/-MAREZA	618	554	45	6	13	89,6%	7,3%	1,0%	2,1%
DW611	6,3	SADLINKI-BRONISŁAWOWO	618	524	83	4	7	84,8%	13,4%	0,6%	1,1%
<b>DW</b>	<b>95,3</b>	<b>Zmiana ruchu pomiędzy GPR 2020 i GPR 2015</b>	<b>34%</b>	<b>35%</b>	<b>21%</b>	<b>5%</b>	<b>150%</b>	<b>1%</b>	<b>-10%</b>	<b>-21%</b>	<b>87%</b>

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnego Pomiaru Ruchu, GDKiA 2020 r.

Tabela 8. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Kwidzyna w 2015 r.

Nr drogi	Dłg. (km)	Odcinek	SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa SDRR [poj./dobę]				Rodzajowa SDRR [%]			
				Samochody osobowe, mikrobusy	Samochody ciężarowe	Autobusy	Pozostałe (motocykle, ciągniki)	Samochody osobowe, mikrobusy	Samochody ciężarowe	Autobusy	Pozostałe (motocykle, ciągniki)
DK55	20,5	SZTUM - KWIDZYN	5 643	4 455	1 065	43	80	78,9%	18,9%	0,8%	1,4%
DK55	2,2	KWIDZYN /PRZEJŚCIE 1: DK90 - UL. WARSZAWSKA (DW521)/	9 507	7 580	1 778	50	99	79,7%	18,7%	0,5%	1,0%
DK55	2,5	KWIDZYN /PRZEJŚCIE 2: UL. WARSZAWSKA (DW521) - UL. MŁYNARSKA/	12 133	10 149	1 813	62	109	83,6%	14,9%	0,5%	0,9%
DK55	12,7	KWIDZYN /UL. MŁYNARSKA/ - GARDEJA /UL. SPORTOWA (DW523)/	5 858	4 192	1 548	52	66	71,6%	26,4%	0,9%	1,1%
DK55	15,5	GARDEJA /UL. SPORTOWA (DW523)/ - GRUDZIĄDZ /GR. MIASTA/	4 235	3 037	1 146	14	38	71,7%	27,1%	0,3%	0,9%
DK90	11,9	JELEŃ /DK91/ - KWIDZYN /DK55/	3 701	2 803	851	17	30	75,7%	23,0%	0,5%	0,8%
DK	65,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DW518	1,3	GNIEW-RZEKA WISŁA	524	447	67	7	3	85,3%	12,8%	1,3%	0,6%
DW518	15,1	RZ. WISŁA /JANOWO/-MAREZA	524	447	67	7	3	85,3%	12,8%	1,3%	0,6%
DW521	9,5	KWIDZYN /SK. Z DK55/-LICZE	4 529	3 764	647	59	59	83,1%	14,3%	1,3%	1,3%
DW521	9,6	LICZE-PRABUTY /SK. Z DW522/	3 387	2 785	521	37	44	82,2%	15,4%	1,1%	1,3%
DW523	16,3	GARDEJA-TRUMIEJE /SK. Z DW522/	524	447	67	7	3	85,3%	12,8%	1,3%	0,6%
DW524	12,5	BRACHLEWO-LICZE	1 083	918	142	17	6	84,8%	13,1%	1,6%	0,6%
DW532	8,2	KWIDZYN /SK. Z DW 232 /-SADLINKI / SK. Z DW611/	524	447	67	7	3	85,3%	12,8%	1,3%	0,6%
DW532	5,2	SADLINKI /SK. Z DW611/-ORAĞŁA ŁĄKA /SK. Z DW 612/	524	447	67	7	3	85,3%	12,8%	1,3%	0,6%
DW532	7,4	OKRAĞŁA ŁĄKA /SK. Z DW 612/-GARDEJA	524	447	67	7	3	85,3%	12,8%	1,3%	0,6%
DW588	6,3	RZEKA WISŁA /GRABÓWKO/-MAREZA	524	447	67	7	3	85,3%	12,8%	1,3%	0,6%
DW611	6,3	SADLINKI-BRONISŁAWOWO	524	447	67	7	3	85,3%	12,8%	1,3%	0,6%
DW	97,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnego Pomiaru Ruchu, GDKiA 2015 r.

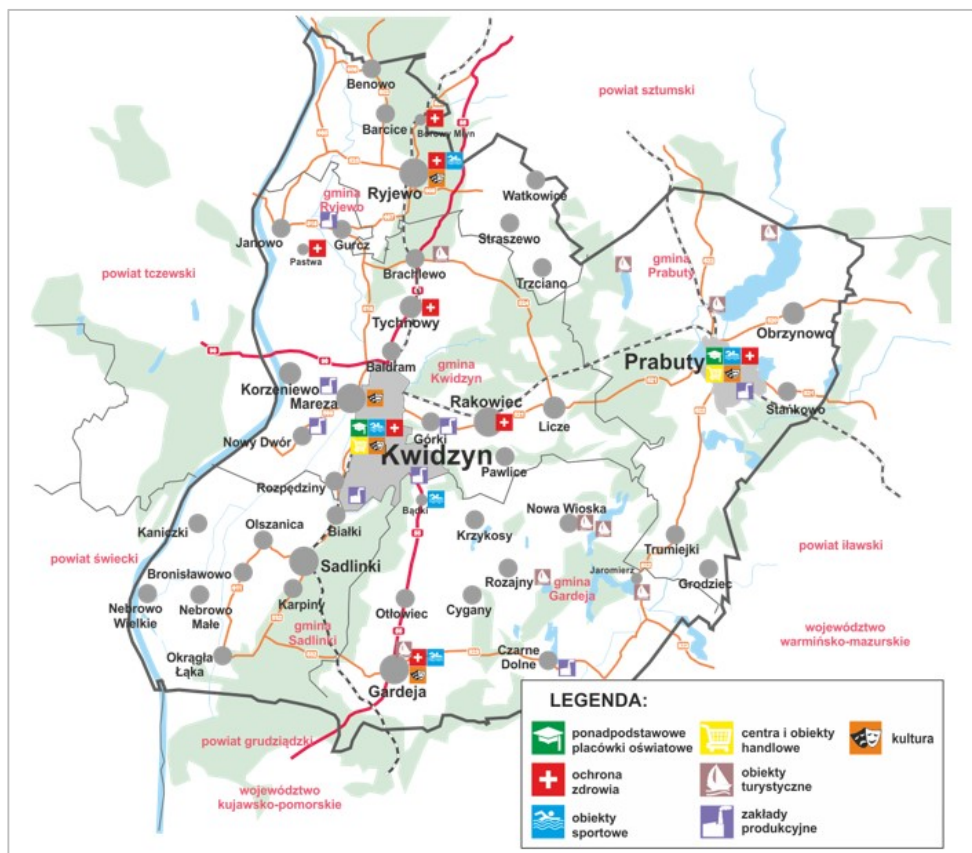
Dane dotyczące pomiaru ruchu na terenie MOF wskazują na niekorzystną tendencję spadku natężenia ruchu autobusów oraz wzrost ruchu samochodów osobowych i ciężarowych. W celu zmiany tego trendu konieczne są zmiany w systemie transportowym, skłaniające mieszkańców i przyjezdnych do korzystania z komunikacji publicznej oraz aktywnych form dojazdów.

#### 4.4.1.7 Zachowania transportowe mieszkańców

Głównymi kierunkami podróży mieszkańców MOF Kwidzyna są miejsca pracy, placówki edukacyjne, instytucje, ośrodki zdrowia, obiekty handlowe, placówki kulturalne, sportowe, miejsca odpoczynku i rekreacji. Są to przejazdy o charakterze zarówno gminnym, jak i ponadgminnym, odbywającym się przede wszystkim w kierunku do i z Kwidzyna, gdyż na terenie miasta znajduje się najwięcej zakładów pracy i obiektów użyteczności publicznej, szkół, miejsc związanych ze spędzaniem czasu wolnego.

Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc pracy oraz placówek edukacyjnych (przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjalnych), które ulokowane są przede wszystkim w Kwidzynie oraz w mniejszym stopniu w ośrodkach gminnych. Im większa gęstość zaludnienia i liczba obiektów (generatorów ruchu), tym wyższe zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie. Główne lokalizacje źródeł ruchu i celów podróży w MOF Kwidzyna, oddziałujących na mobilność mieszkańców, przedstawiono na Rysunku 11.

Rysunek 11. Kluczowe lokalizacje źródeł ruchu na terenie MOF Kwidzyna

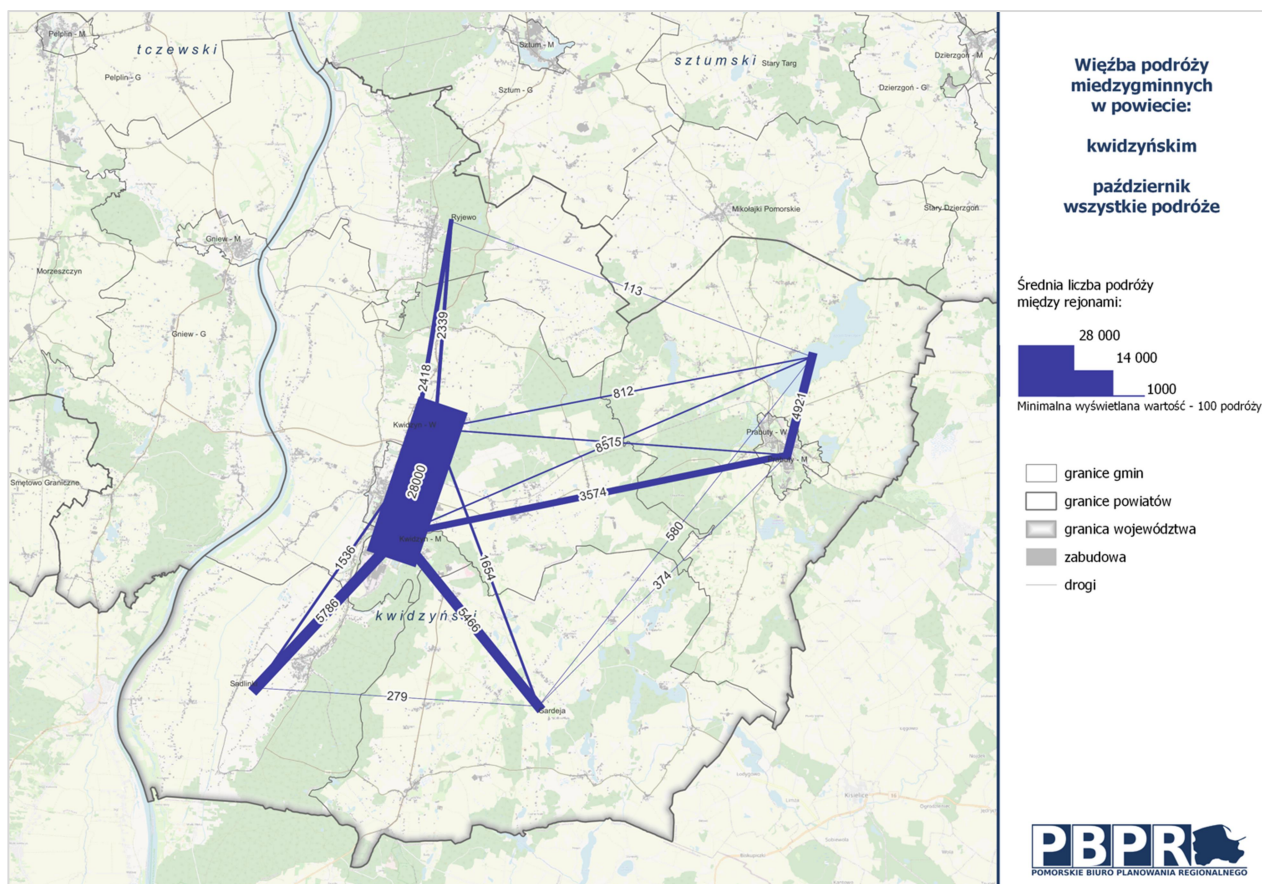


Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kwidzyńskiego na lata 2015-2025, 2015 r.

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Na podstawie danych o przemieszczeniach mieszkańców pozyskanych z bazy GSM (sieci telefonii komórkowej) na Rysunku 12 przedstawiono liczbę podróży pomiędzy gminami w powiecie kwidzyńskim w ciągu doby w miesiącu październik 2019 roku.

Rysunek 12. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Kwidzyna sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w październiku 2019 r.



Źródło: Mapy Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego.

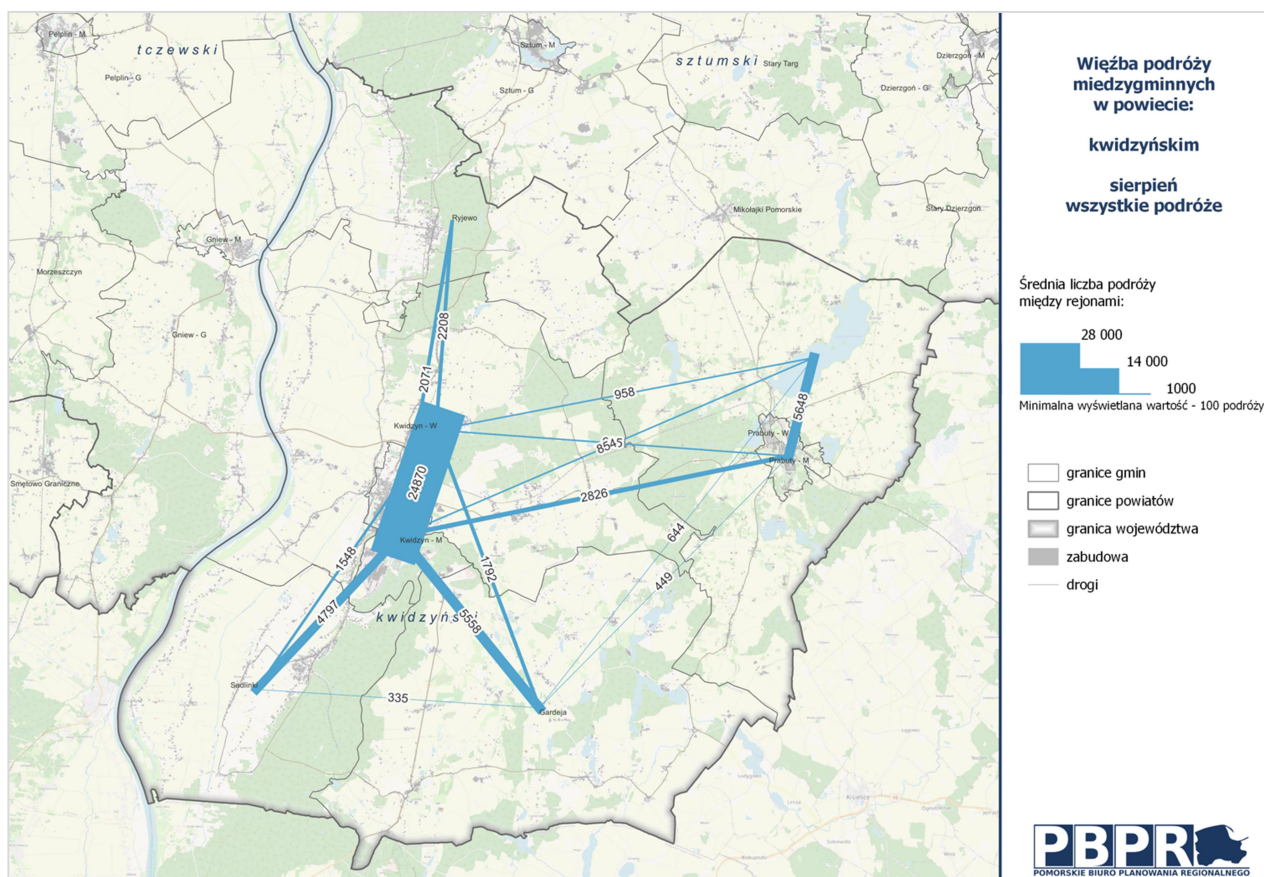
Zdecydowany udział wszystkich podróży na terenie MOF Kwidzyna odbywał się w obrębie Miasta i Gminy Kwidzyn (28 tys. podróży). Istotnie mniej podróży odbyło się pomiędzy Kwidzynem a Sadlinkami (5,8 tys.) oraz Gardeją (5,5 tys.). Jeszcze mniej było pomiędzy Gminą Kwidzyn a Sadlinkami (1,5 tys.) i Gardeją (1,7 tys.). Trasę pomiędzy Sadlinkami a Gardeją pokonało jedynie 279 osób.

W miesiącu sierpniu 2019 r. odnotowano o 3,3 tys. podróży mniej pomiędzy miastem i gminą Kwidzyn oraz nieznacznie więcej do gminy Gardeja, co może mieć związek z ruchem turystycznym w kierunku jezior (niemal 1,4 tys. podróży turystów wobec 1 tys. w październiku) (Rysunek 13).



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Rysunek 13. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Kwidzyna sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w sierpniu 2019 r.



Źródło: Mapy Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego.

Podsumowując, głównym kierunkiem podróży mieszkańców MOF Kwidzyna jest miasto Kwidzyn, ośrodki gminne, Malbork i Trójmiasto. Mając na względzie prognozy demograficzne obszarami rozwojowymi będą również tereny wiejskie gmin Kwidzyna, Sadlinki i Gardeja – okalające Kwidzyn i ośrodki gminne.

#### 4.4.1.8 Transport zbiorowy

##### Komunikacja autobusowa

Przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF Kwidzyna klasyfikowane są na:

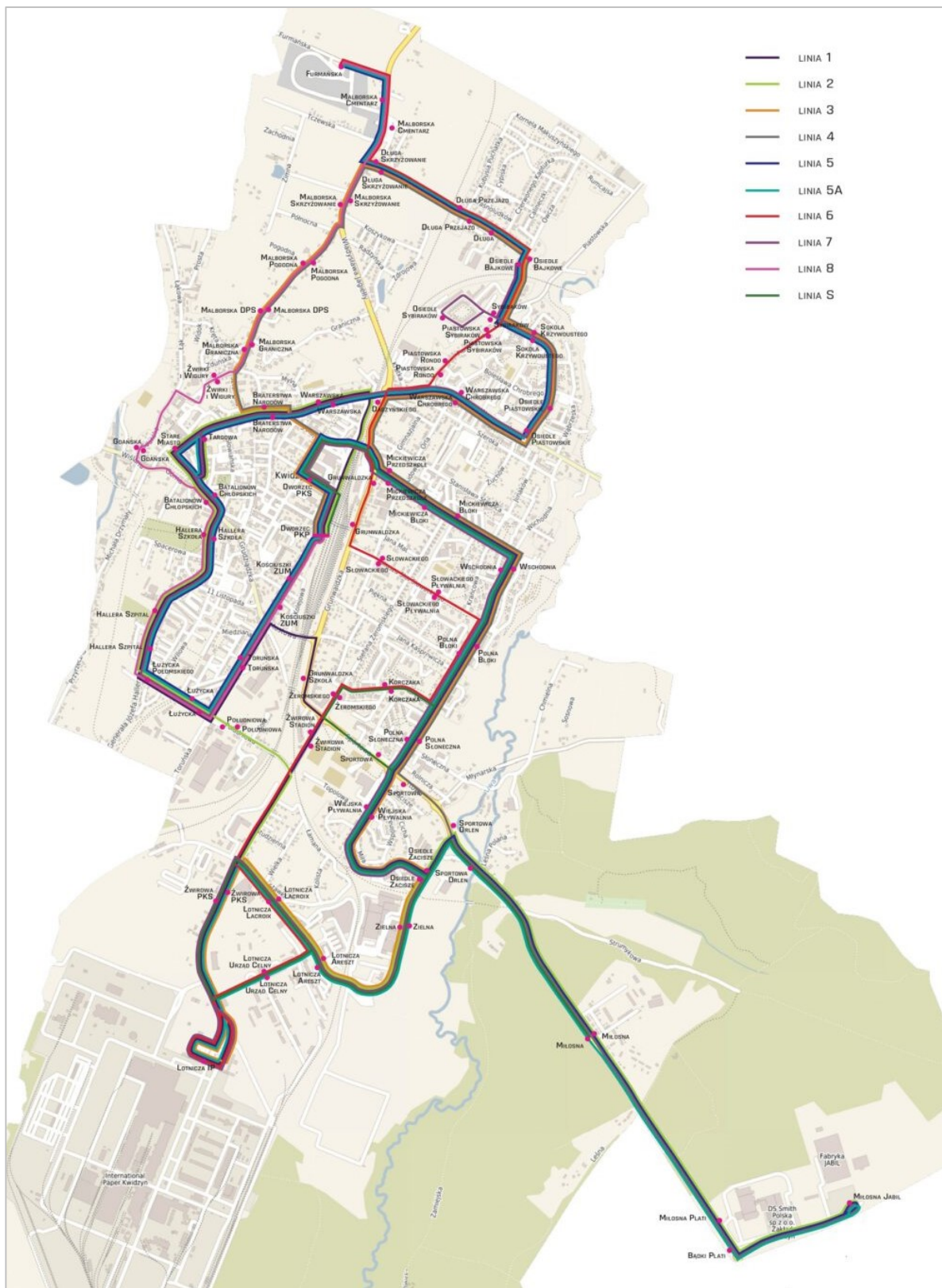
- gminne – wykonywane w granicach gminy (lub związku gmin) lub gminy i gmin sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego,
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin i jednocześnie w granicach powiatu (lub związku powiatów) lub powiatu i powiatów sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego.

Na terenie MOF Kwidzyna transport publiczny realizowany jest przez:

- Powiślańską Komunikację Samochodową Sp. z o.o. w Kwidzynie, która jest operatorem komunikacji miejskiej w Kwidzynie (obsługuje 10 linii autobusowych na terenie miasta – Rysunek 14) oraz świadczy usługi przewozowe w regionie, w tym na terenie gmin wiejskich Kwidzyn i Gardeja,
- przewoźników prywatnych, którzy realizują przewozy w oparciu o umowy z gminami, które przeznaczają dotację celową na pokrycie kosztów organizacji i świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na ich terenie.

# Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Rysunek 14. Schemat linii komunikacyjnych PKS w Kwidzynie



Źródło: <https://pkskwidzyn.pl/index.php/mapy-linii-komunikacji-miejskiej/mapa-zbiorcza-wszystkich-linii>

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Ponadto w drogowych przewozach pasażerskich na obszarze MOF Kwidzyna istotną rolę odgrywają następujący przewoźnicy:

- AŻ Rydwan Sp. z o.o., Malbork – realizujący przewozy w powiecie kwidzyńskim, malborskim i sztumskim, w tym na trasach, m.in. Sztum – Kwidzyn, Malbork – Ryjewo – Kwidzyn,
- Transport Osobowy Autobusowy i Ciężarowy Sławomir Kłos, Sadlinki – wykonujący połączenia miejscowości gminy Sadlinki z miastem Kwidzyn.

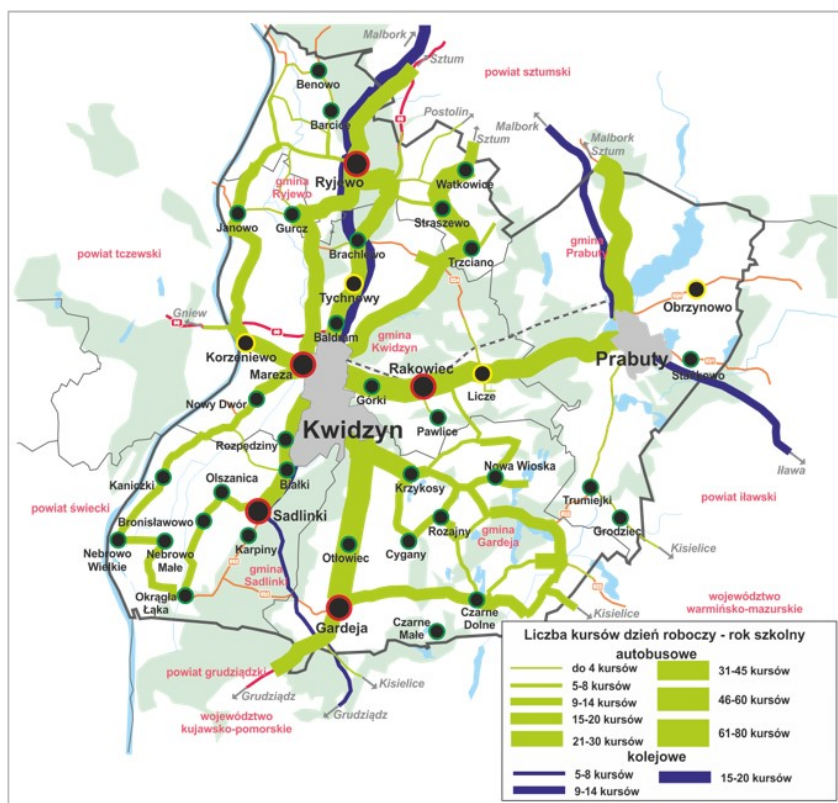
Najlepiej skomunikowane obszary MOF to Miasto Kwidzyn oraz ośrodki gminne i miejscowości położone przy trasach łączących je z miastem.

Dobrą komunikację mają również miejscowości w gminach Gardeja, Sadlinki i Kwidzyn, położone:

- wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych,
- w pobliżu przystanków linii kolejowych nr 207 na trasie Kwidzyn – Malbork.

Wszystkie miejscowości zlokalizowane w oddaleniu od ww. tras komunikacyjnych mają wyraźnie słabsze skomunikowanie (Rysunek 15).

Rysunek 15. Liczba kursów autobusów na terenie MOF Kwidzyna dla dnia roboczego w 2015 r.



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kwidzyńskiego na lata 2015-2025, 2015 r.

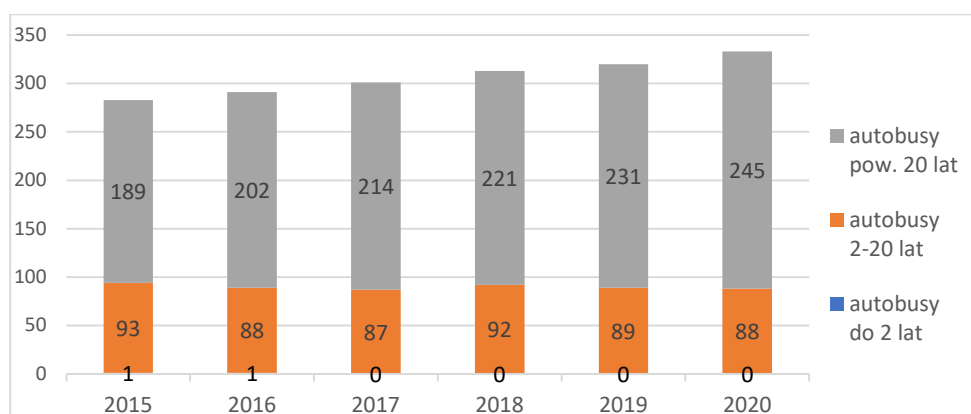
Należy zwrócić uwagę, że określone środki transportu zbiorowego nie są dostępne na niektórych obszarach MOF, szczególnie wiejskich. Mieszkańcy z tych terenów mogą być pozbawieni dostępu do jakiegokolwiek transportu zbiorowego i muszą korzystać z własnych środków transportu (głównie samochodów osobowych, rowerów). W celu oceny zasadności uruchomienia przewozów publicznych

na tych terenach istotna jest ocena popytu, potencjalnej liczb pasażerów, liczby wymaganych kursów oraz możliwości finansowania.

System zarządzania transportem zbiorowym został oceniony przez lokalnych interesariuszy obszaru transportu na poziomie niewystarczającym. Lokalni przewoźnicy i samorzady wskazały na zbyt niski poziom współpracy, bądź jej brak, szczególnie przy tworzeniu połączeń, linii. Z uwagi na uszczuplenie budżetów gmin występuje brak partycypacji finansowej gmin w organizacji i utrzymaniu poszczególnych linii transportowych. Nie jest tworzony spójny plan transportowy przez powiat kwidzyński we współpracy z gminami i przewoźnikami, który umożliwiłby otrzymanie dopłat rządowych. Przewoźnicy podkreślali również, iż zawieranie umów z przewoźnikami przez poszczególne samorzady na okres 1 roku uniemożliwia planowanie długoterminowe, w tym w zakresie inwestycji w nowy tabor. Umowy podpisywane na okres 5 lat, z uwzględnieniem odpowiednich wskaźników wzrostu cen, poprawiłyby sytuację w tym obszarze.

W latach 2014-2020 obserwowany jest wzrost wskaźnika liczby aut na 1000 mieszkańców, który w 2020 r. dla powiatu kwidzyńskiego wyniósł 654,4 wobec 512,9 w 2014 r. Należy jednak wskazać, iż równolegle rośnie liczba autobusów – na koniec 2020 r. w powiecie kwidzyńskim zarejestrowanych było 333 pojazdy, o 50 więcej niż w 2015 r. Negatywnym trendem w okresie 2015-2019 było jednak starzenie się taboru – zwiększanie udziału pojazdów eksploatowanych powyżej 20 lat (74% w 2020 wobec 67% w 2015 r.) (Wykres 53).

Wykres 53. Liczba i struktura wiekowa autobusów w powiecie kwidzyńskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Zdecydowanym źródłem zasilania autobusów w powiecie kwidzyńskim w 2020 r. był olej napędowy (76%), podobnie jak w województwie pomorskim i całym kraju (76% i 79%).<sup>34</sup>

Komunikacja na terenie MOF Kwidzyna nie jest realizowana jak dotąd z wykorzystaniem ekologicznego taboru. Zarówno przewoźnicy, jak i Miasto Kwidzyn nie posiadają w swoim taborze autobusów elektrycznych, które przyczyniałyby się do realizacji krajowej polityki elektromobilności, a tym samym do dalszego rozwoju podmiejskiego transportu publicznego na terenie MOF w oparciu o nowoczesne, ekologiczne i wygodne dla mieszkańców rozwiązania.

<sup>34</sup> Bank Danych Lokalnych GUS

W ramach realizacji Polskiej Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju opracowano Program Rozwoju Elektromobilności oraz pakiet regulacji prawnych, wspierających rozwój elektromobilności oraz zastosowanie innych paliw alternatywnych (gazu ziemnego w formie LNG i CNG) w sektorze transportowym w Polsce. Przyczynia się to do zmiany struktury eksploatowanych pojazdów w transporcie zbiorowym. W 2020 r. w Polsce zarejestrowano 416 autobusów elektrycznych. Najnowsze dane z licznika e-busów Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności i TransInfo.pl wskazują, iż w 2022 r. jeździło już ponad 700 elektrycznych autobusów, w tym najwięcej w Warszawie (162) i Krakowie (78). Równolegle rozwijana jest infrastruktura – stacje do ładowania pojazdów. Według prognoz Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności do 2024 r. po polskich drogach jeździć będzie ponad 1350 autobusów elektrycznych.<sup>35</sup>

Alternatywnymi źródłami zasilania pojazdów są również paliwa gazowe, takie jak gaz ziemny sprężony (CNG) i skroplony (LNG) oraz wodór. Mogą być one uzupełnieniem elektromobilności, a także w określonych przypadkach korzystnym rozwiązaniem z punktu widzenia ekonomicznego i eksploatacyjnego.

Zaletą pojazdów zasilanych CNG może być niższy koszt eksploatacji i poziom hałasu w porównaniu do autobusów napędzanych tradycyjnymi paliwami. Wykorzystanie CNG umożliwi ograniczenie emisji zanieczyszczeń, co ma znaczenie w przypadku miast zagrożonych smogiem. Autobusy LNG, podobnie jak CNG, cechuje niska emisyjność i redukcja hałasu podczas jazdy. W 2020 r. niemal co drugi sprzedawany autobus zasilany paliwem alternatywnym był napędzany gazem CNG. Na koniec 2021 r. łącznie eksploatowanych było ponad 800 takich pojazdów w Polsce, w tym głównie w transporcie publicznym w Tychach, Warszawie, Rzeszowie i Tarnowie.<sup>36</sup>

Wodór – jako ekologiczne paliwo alternatywne – stosowany jest w motoryzacji od 90-tych lat XX wieku, jednak nie był wykorzystywany na masową skalę. Technologia zasilania wodorem, mimo obecnie wysokich kosztów, jest perspektywicznym rozwiązaniem. Wyprodukowany w Polsce zeroemisyjny miejski autobus wodorowy jest obecnie testowany (2022 r.), m.in. w Krakowie, Trójmieście i Wrocławiu. W Poznaniu powstała pierwsza w Polsce mobilna stacja tankowania wodoru. Następne mają się pojawić w kolejnych 20 miastach.<sup>37</sup> Alternatywą dla takich rozwiązań są również autobusy o napędzie plug-in, łączące zalety klasycznego silnika z bezemisyjną (choć na ograniczonym dystansie) jazdą na energii elektrycznej.

Na dzień dokonania niniejszych analiz powiat kwidzyński nie posiada opracowanej strategii elektromobilności, a także w zakresie infrastruktury wodorowej (z racji początkowej fazy rozwoju tej technologii), jednakże planowane są działania na rzecz rozwoju ekologicznego transportu oraz wymaganej infrastruktury.

### Komunikacja kolejowa

Głównym węzłem kolejowym na obszarze MOF dla ruchu pasażerskiego jest stacja Kwidzyn. Jest ona obsługiwana przez jednego przewoźnika POLREGIO SA, realizującego bezpośrednie połączenia do:

- Malborka, przez Brachlewo,

---

<sup>35</sup> <https://pire.pl/juz-ponad-700-elektrycznych-autobusow-w-polsce/>

<sup>36</sup> Raport o gazomobilności w komunikacji miejskiej, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej 2021 r.

<sup>37</sup> <https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosc/autobusy-wodor-polskie-miasta-testy-12087.html>

- Grudziądz, przez Sadlinki, Dziwno i Gardeję – przy wykorzystaniu autobusowej komunikacji zastępczej z powodu prac modernizacyjnych na linii kolejowej.

Kwidzyn nie ma bezpośredniego połączenia kolejowego ze stolicą województwa pomorskiego i kraju. Najbliższa stacja kolejowa, przez którą przebiegają relacje w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych, znajduje się w Malborku, gdzie możliwe są przesiadki pasażerów, rozpoczynających podróż z Kwidzyna, w kierunku Trójmiasta, Elbląga, Warszawy i innych miast.

Liczba połączeń kolejowych na terenie MOF jest zróżnicowana (Tabela 9). Z racji niewielkich odległości pomiędzy miejscowościami czasy przejazdów są krótkie.

Tabela 9. Liczba i czasy bezpośrednich połączeń kolejowych na terenie MOF Kwidzyna

Trasa	Liczba połączeń w ciągu doby dnia roboczego	Czas przejazdu
Kwidzyn – Brachlewo	18	13-16 min
Kwidzyn – Sadlinki	13	8-10 min
Kwidzyn – Gardeja	10	15-16 min

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy przewoźników kolejowych.

#### Dostępność komunikacyjna

Dostępność czasową określonych ośrodków osadniczych można wyróżnić na następujących poziomach<sup>38</sup>:

1. obszar o dostępności 60 minut transportem indywidualnym oraz 60 i 90 minut transportem zbiorowym w powiązaniach do Trójmiasta,
2. obszar o dostępności 30 minut transportem indywidualnym oraz 30 i 45 minut transportem zbiorowym w powiązaniach do najbliższej siedziby powiatu,
3. obszar o dostępności 20 minut transportem indywidualnym i transportem zbiorowym w powiązaniach do stolicy gminy.

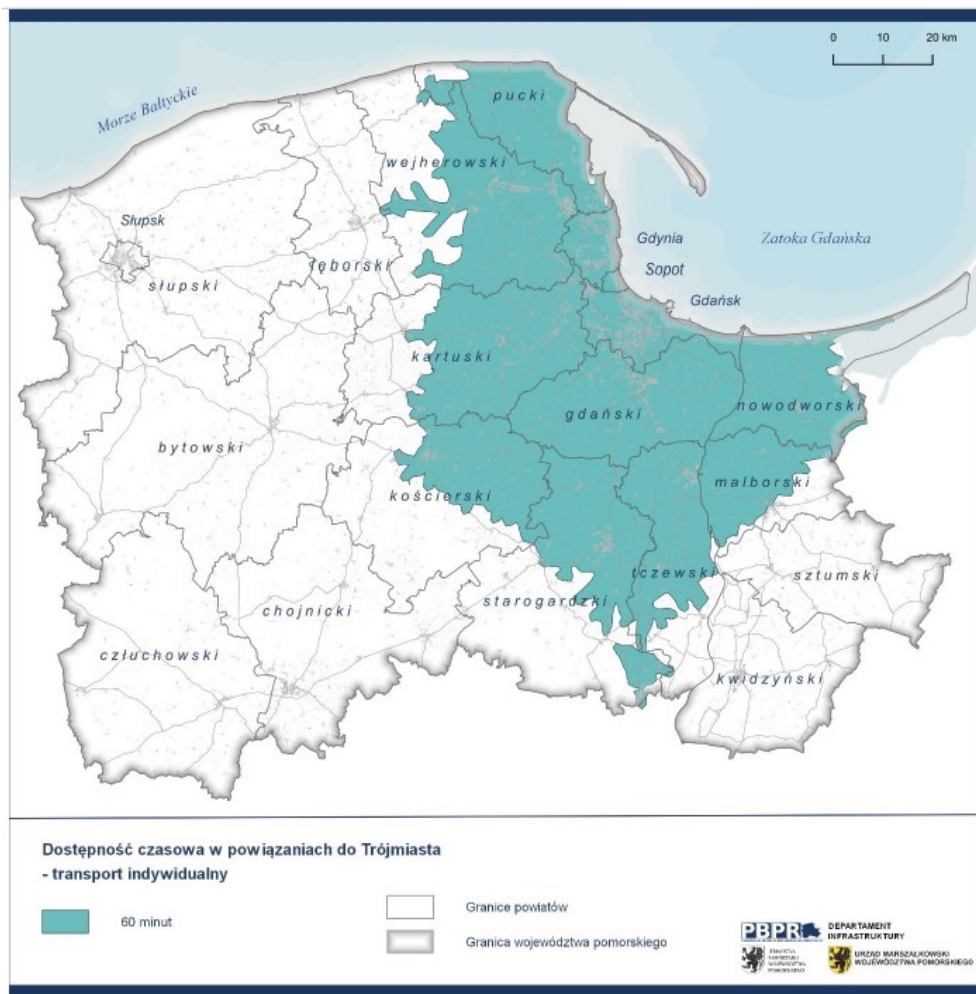
Z obszaru MOF nie ma możliwości dojazdu w ciągu 60 minut indywidualnym transportem samochodowym oraz do 90 minut transportem zbiorowym do Trójmiasta (Rysunki 16 i 17).

---

<sup>38</sup> Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Rysunek 16. Dostępność czasowa 60 minut do Trójmiasta – indywidualny transport samochodowy

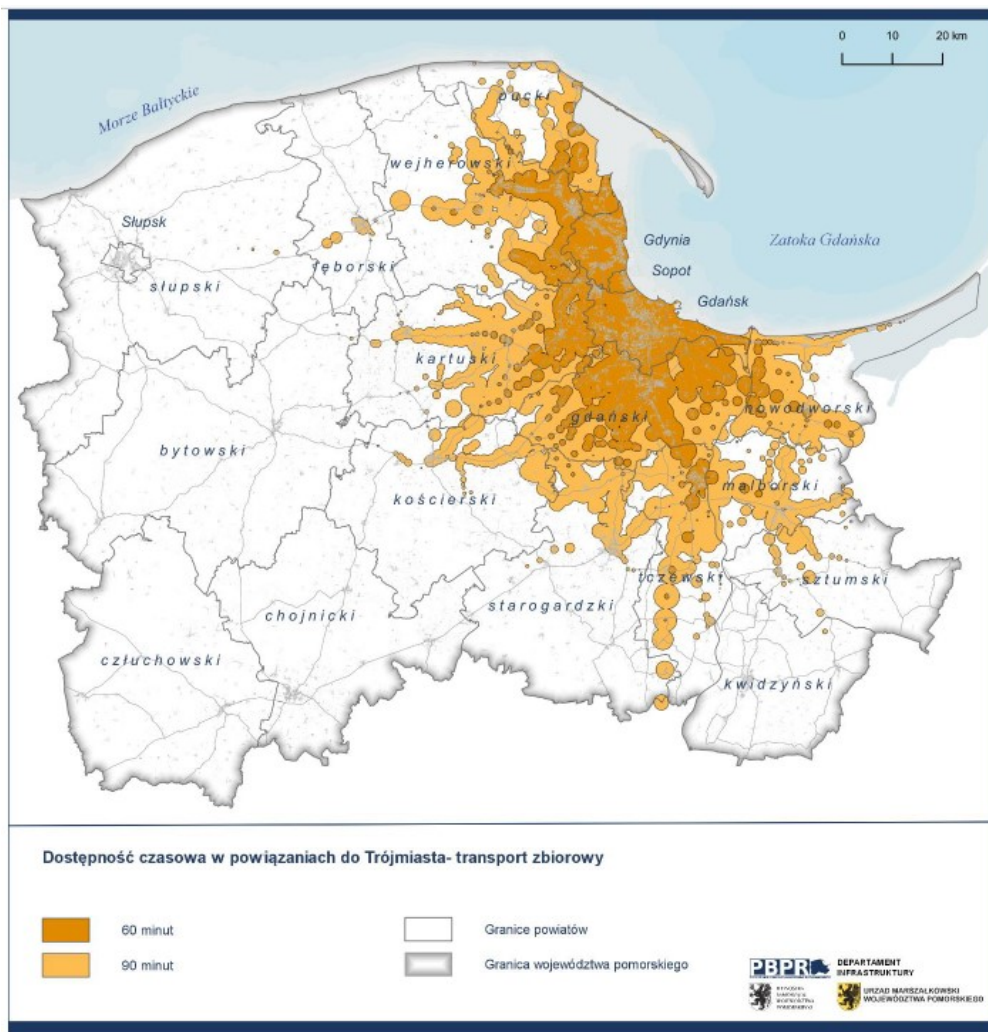


Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Rysunek 17. Dostępność czasowa 90 minut do Trójmiasta – transport zbiorowy

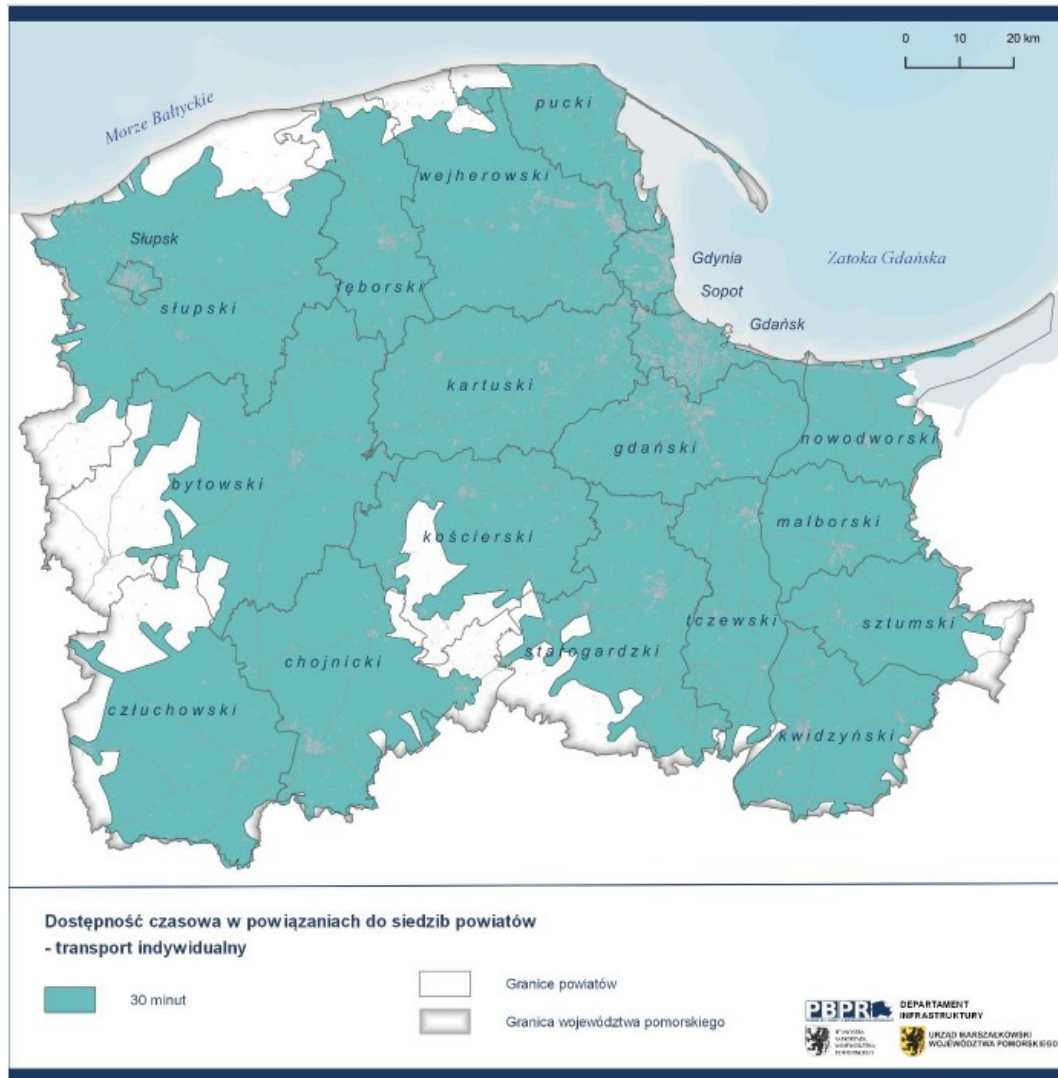


Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

W ciągu 30 minut transportem indywidualnym do Kwidzyna można dojechać z całego terenu MOF Kwidzyna (Rysunek 18).

Rysunek 18. Dostępność czasowa 30 minut do Kwidzyna – indywidualny transport samochodowy

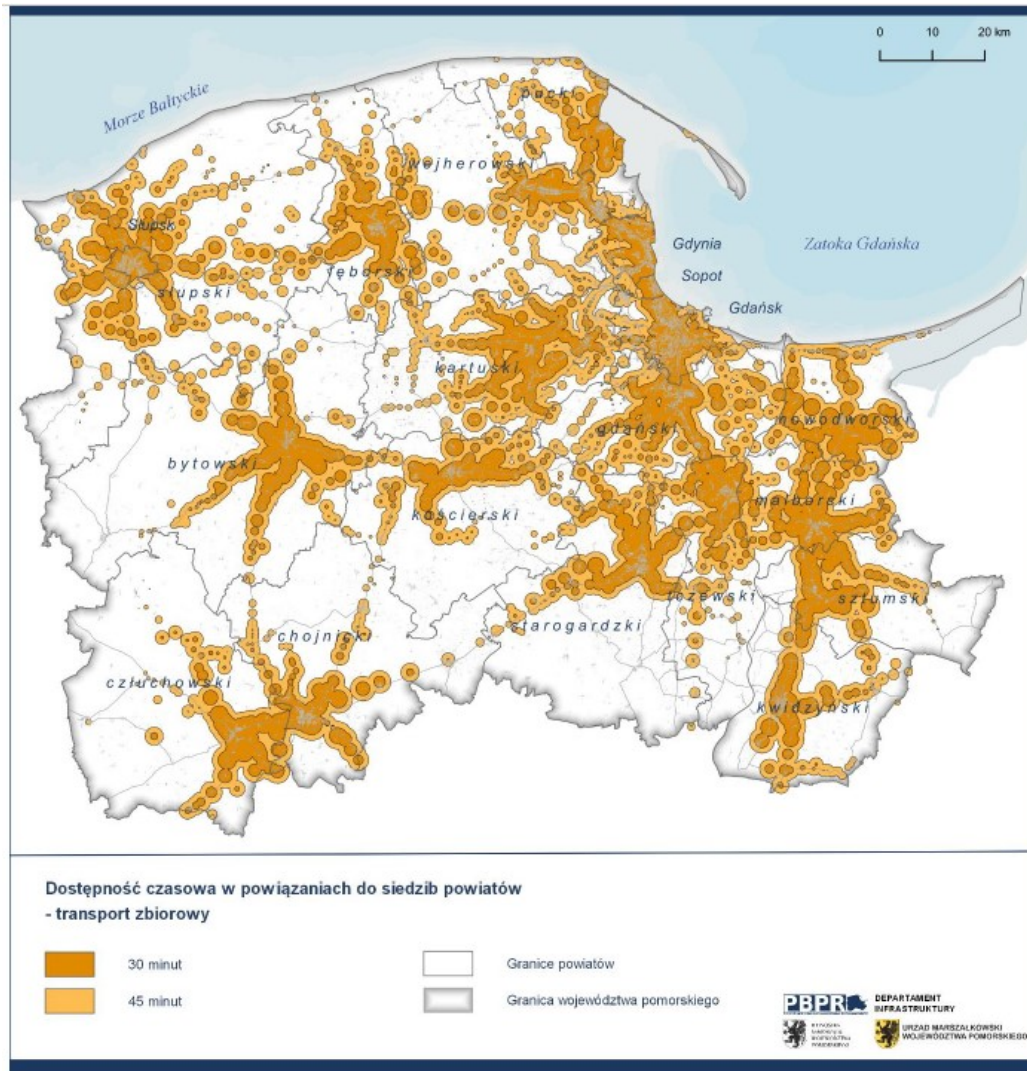


Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

W przypadku transportu zbiorowego występuje ograniczona dostępność czasowa do 45 minut do miasta powiatowego z terenów gmin Gardeja i Sadlinki (Rysunek 19).

Rysunek 19. Dostępność czasowa 45 minut do Kwidzyna – transport zbiorowy



Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

W ciągu 20 minut mieszkańcy MOF Kwidzyna mogą dojechać transportem indywidualnym do siedzib gmin (Rysunek 20).

Rysunek 20. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – indywidualny transport samochodowy



Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Łądowej).

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

W przypadku transportu zbiorowego występuje ograniczona dostępność czasowa do 20 minut do siedzib gmin z większości analizowanego obszaru (Rysunek 21).

Rysunek 21. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – transport zbiorowy



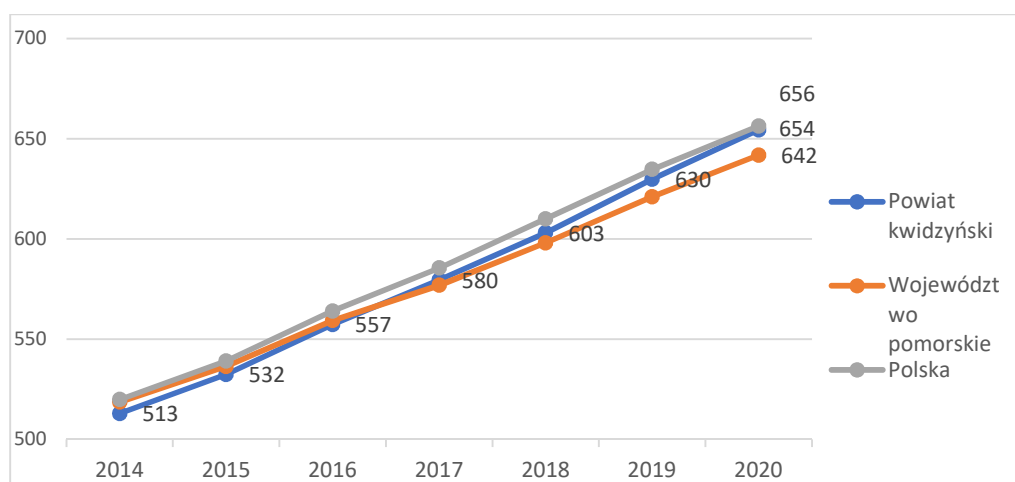
Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

Powyższa analiza wykazała stosunkowo dobrą dostępność czasową w przypadku korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. Istotne ograniczenia w dostępności komunikacji zbiorowej wskazują na konieczność podjęcia działań na rzecz poprawy oferty przewozowej.

#### 4.4.1.9 Indywidualny transport samochodowy

Liczba samochodów osobowych w powiecie kwidzyńskim rośnie w stopniu liniowym. Na koniec 2020 roku na tysiąc mieszkańców w przypadku 654 aut (o 28% więcej niż w 2014 r.), podobnie jak w województwie pomorskim i całym kraju (Wykres 54).

Wykres 54. Liczba samochodów osobowych w powiecie kwidzyńskim



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

MOF Kwidzyna charakteryzuje się dobrą wewnętrzną dostępnością komunikacyjną – miejscowości: Kwidzyn, Gardeja i Sadlinki znajdują się na trasie dróg krajowych i wojewódzkich, w maksymalnej odległości 14 km od Kwidzyna. Oznacza to czas przejazdu do 15 minut i wpływać może na decyzje mieszkańców odnośnie wyboru samochodu osobowego jako głównego środka transportu (Tabela 10).

Tabela 10. Odległości i czasy przejazdu samochodem osobowym do Kwidzyna z wybranych miejscowości MOF Kwidzyna

Trasa	Odległość	Czas przejazdu	Droga
<b>Gardeja – Kwidzyn</b>	14 km	15 min	DK55
<b>Sadlinki – Kwidzyn</b>	9 km	12 min	DW 532

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Google Maps.

Wzrost liczby pojazdów wpływa na zwiększony ruch, kongestię na drogach, a także poziom emisji szkodliwych substancji do środowiska. Sytuację można poprawić poprzez zwiększenie dostępu do transportu zbiorowego, szczególnie realizowanego przez ekologiczny tabor oraz rozbudowę infrastruktury węzłowej i rowerowej.

#### 4.4.1.10 Transport towarów

Przez obszar MOF Kwidzyna odbywa się drogowy ruch tranzytowy drogami krajowymi nr 55 i 90 oraz wojewódzkimi nr 521 (jako połączenie miasta Kwidzyna z DK 16) i nr 522.

Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na drogach przebiegających przez teren MOF istotnie wzrosło w 2020 r. w stosunku do 2015 r. – o 27% dla DK 55 i DK 90 oraz o 35% dla dróg wojewódzkich, w tym szczególnie DW 521 i DW 532 (Tabele 7 i 8).

Zwiększające się w latach natężenie ruchu pojazdów ciężarowych, wynikające przede wszystkim ze wzrostu konsumpcji, produkcji i potrzeb transportowych, istotnie wpływa na zatłoczenie na drogach i emisję spalin w miejscowościach, które leżą na szlakach tranzytowych, miejscach dostaw.

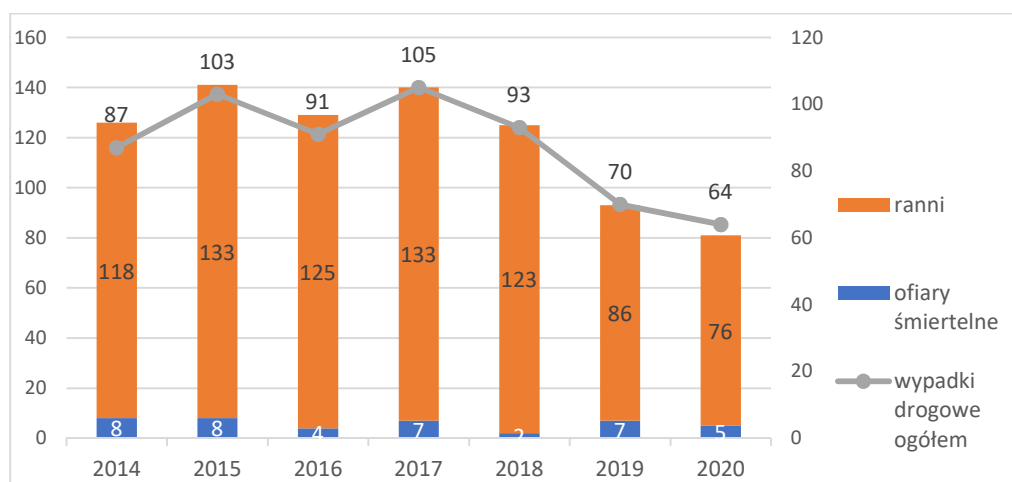
Należy podkreślić, iż Miasto Kwidzyn nie posiada obwodnicy. Jej budowa jest uzależniona od oszczędności z inwestycji, ujętych na liście podstawowej „Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030”, co oznacza, iż kontynuację w perspektywie do 2030 r. transportu towarów przez miasto.

#### 4.4.1.11 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego zależy od szeregu czynników, jednak jednym z kluczowych jest natężenie ruchu, liczba pojazdów, która w ostatnich latach zwiększyła się zarówno w zakresie liczby zarejestrowanych w MOF aut osobowych i ciężarowych, jak i w ruchu tranzytowym, przebiegającym przez teren MOF drogami krajowymi i wojewódzkimi.

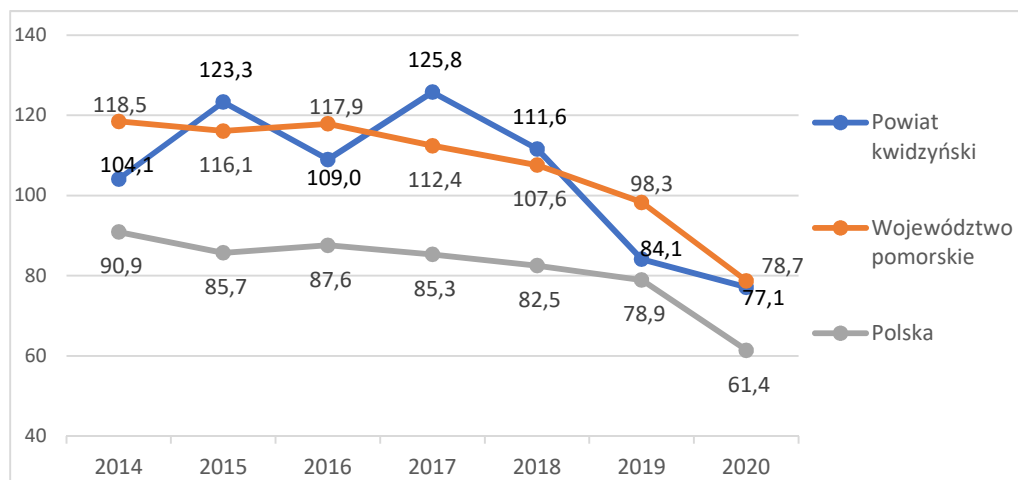
Liczba wypadków drogowych na terenie powiatu kwidzyńskiego w 2020 r. spadła o 26% w stosunku do 2014 r. (Wykres 55), jednakże ich liczba przewyższa średnią krajową (Wykres 56). Zmalała liczba rannych, niestety wciąż występują ofiary śmiertelne na poziomie 5-7 osób w ostatnich latach.

Wykres 55. Liczba wypadków drogowych w powiecie kwidzyńskim [szt.]



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wykres 56. Liczba wypadków drogowych na 100 tys. ludności [szt.]



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Z analizy danych SEWIK<sup>39</sup> na temat zdarzeń drogowych w powiecie kwidzińskim w latach 2014-2020 wynika, że:

- 74% zdarzeń miało miejsce na terenie zabudowanym,
- 99% zdarzeń miało miejsce przy braku sygnalizacji świetlnej,
- 62% zdarzeń wynikało z przekroczenia prędkości dopuszczalnej 50 km/h,
- 83% zdarzeń miało miejsce z winy kierowcy, w tym 65% z nich wynikało z nieprawidłowego cofania, nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu, niedostosowania prędkości do warunków ruchu oraz niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami,
- 7% zdarzeń wystąpiło z powodu obiektów, zwierząt na drodze,
- zaledwie 2% zdarzeń wystąpił z winy pieszego, głównie w wyniku nieostrożnego wejścia na jezdnię (przed jadącym pojazdem, zza pojazdu, przeszkody).

Również według krajowych danych statystycznych, zdecydowana większość wypadków w 2020 r. miała miejsce w obszarze zabudowanym (69%), jednak w wyniku wypadków mających miejsce w obszarze niezabudowanym zginęło więcej osób (56%). Przyczyn upatruje się w nadmiernych prędkościach na obszarach niezabudowanych, braku bezpiecznych ciągów pieszo-rowerowych, zbyt późnej interwencji pomocy lekarskiej.<sup>40</sup>

Poniżej zestawiono szczegółowe dane dotyczące wypadków drogowych, jakie miały miejsce na terenie MOF Kwidzyna w latach 2019-2012 (Tabele 11-14).

<sup>39</sup> System Ewidencji Wypadków i Kolizji, <http://www.sewik.pl/search>

<sup>40</sup> Raport „Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku”, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, 2021 r.



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Tabela 11. Wypadki na terenie m. Kwidzyn w latach 2019-2021 r.

Lp.	2019 r.	2020 r.	2021 r.
1	11 listopada 8 - Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	Braterstwa Narodów 53 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Braterstwa Narodów 50 - Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej
2	Bema 22a - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Fredry 7 - Inne przyczyny	Chopina 24 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych
3	Braterstwa Narodów 53 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Grudziądzka 29 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Drzymały 35 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
4	Braterstwa Narodów 67 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Grunwaldzka 16 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Górna 4 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych
5	Cypiska 5 - Inne przyczyny	Grunwaldzka 42 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Grudziądzka 12 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych
6	Daszyńskiego - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Kopernika 14 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Grudziądzka/Toruńska - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych
7	Daszyńskiego/Staszica - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Kopernika 25 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach	Grunwaldzka - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych
8	Grudziądzka/II listopada - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Kościuszki - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Hallera 35 - Inne przyczyny
9	Grunwaldzka/Mostowa - Nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów	Malborska 145 - Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami	Kościuszki 38 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych
10	Hellera 31 - Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	Malborska 79 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Krasickiego 9 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
11	Kopernika 6 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Mickiewicza 13 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Lotnicza 1 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
12	Kopernika/Chełmińska - Inne przyczyny	Mickiewicza 2 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Malborska 14 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych
13	Lotnicza/Żwirowa - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Piastowska 4 - Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	Mostowa 1 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych
14	Malborska 133 - Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami	Piłsudskiego 23 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Polna 19 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych
15	Mickiewicza 7 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Polna 20a - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Polna 2 - Inne przyczyny
16	Mickiewicza 9 - Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	Sokola 12 - Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	Sokola 42 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych
17	Polna 3 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Sokola 7 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Sybiraków/Piastowska - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

18	Polna 1h - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Staszica 10 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Sztumska/Żwirki i Wigury - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu
19	Sportowa 40 - Nieprawidłowe wyprzedzanie	Staszica 16 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Warszawska 76 - Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem
20	Szeroka 13 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Sztumska 4 - Nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów	Żwirowa 10 - Nieprawidłowe skręcanie
21	Warszawska 19 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		
22	Warszawska 5 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		
23	Żwirowa 17 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		
24	Żwirowa/Południowa - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Powiatowej Policji w Kwidzynie, WRD 535-63/2023.

Tabela 12. Wypadki na terenie gm. Sadlinki w latach 2019-2021 r.

Lp.	2019 r.	2020 r.	2021 r.
1	Glina 43 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Bronisławowo 34 - Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	Karpiny - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu
2	Grudziądzka/Tartaczna - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Grudziądzka 4 - Inne przyczyny	Karpiny 8 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu
3	Kwidzyńska - Nieprawidłowe wyprzedzanie	Karpiny - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	
4	Kwidzyńska 12 - Nieprawidłowe wyprzedzanie	Sadlinki - Stan jezdni	
5	Nebrowo Wielkie 24 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		
6	Olszanica - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		
7	W532 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		
8	W532 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Powiatowej Policji w Kwidzynie, WRD 535-63/2023.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Tabela 13. Wypadki na terenie gm. Kwidzyna w latach 2019-2021 r.

Lp.	2019 r.	2020 r.	2021 r.
1	Górki 22c - Nieprawidłowe skręcanie	Brokowo 3 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Brachlewo - Nieprawidłowe Zawracanie
2	K90 - Obiekty, zwierzęta na drodze	Grabówko 49a - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Brachlewo 63 - Nieprawidłowe wymijanie
3	Korzeniewo ul. Kwidzyńska 29 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Janowo 8 - Nieprawidłowe wymijanie	Korzeniewo ul. Wiślana 9 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu
4	Licze 16 - Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	K-55 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Mareza ul. Korzeniewska 19G - Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami
5	Mały Baldram 5 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Korzeniewo ul. Wiślana 8 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Nowy Dwór 23 - Nieprawidłowe wyprzedzanie
6	Mareza ul. Grabowska 16a - Nieprawidłowe wymijanie	Mareza ul Długa 2 - Nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów	Nowy Dwór 3a - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
7	Mareza ul. Korzeniewska 19c - Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	Mareza ul. Grabowska 16a - Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	Podzamcze 11 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu
8	Mareza ul. Korzeniewska 23 - Nieprawidłowe wyprzedzanie	Mareza ul. Korzeniewska 28 - Nieprawidłowe wyprzedzanie	Rozpędziny ul. Kwidzyńska 81 - Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami
9	Mareza ul. Korzeniewska 26 - Utrata przytomności, śmierć kierującego	Nowy Dwór 5 - Inne przyczyny	Tychnowy 102 - Nieprawidłowe skręcanie
10	Mareza ul. Korzeniewska 28 - Nieustalone	Rozpędziny ul. Kwidzyńska 34 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	
11	Podzamcze 20 - Nieprawidłowe skręcanie	W521 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	
12	Rakowiec ul. Kwidzyńska 32 - Nieprawidłowe omijanie	W521 - Nieprawidłowe wyprzedzanie	
13	Rozpędziny ul. Kwidzyńska 65 - Nieprawidłowe wymijanie		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Powiatowej Policji w Kwidzynie, WRD 535-63/2023.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Tabela 14. Wypadki na terenie gm. Gardeja w latach 2019-2021 r.

Lp.	2019 r.	2020 r.	2021 r.
1	Czarne Dolne ul.1000 lecia 5 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Cygany 39 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Cygany 44 - Nieprawidłowe wyprzedzanie
2	Czarne Male 59 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Czarne Dolne - Nieprawidłowe skręcanie	Gardeja - Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami
3	Droga G250016G - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Droga P3231G - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Gardeja ul. Grudziądzka - Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami
4	Gardeja ul. Grudziądzka - Gwałtowne hamowanie	K55 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Gardeja ul. Grudziądzka 13 - Nieprawidłowe skręcanie
5	Jaromierz - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	K55 - Nieprawidłowe wyprzedzanie	Gardeja ul. Kwidzyńska 55 - Nieprawidłowe omijanie
6	K55 - Leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni	K55- Zmęczenie, zaśnięcie	Krzykosy - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu
7	K55 - Nieprawidłowe wyprzedzanie	Klasztorok 26 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Otłowiec - Nieprawidłowa techniczna pojazdu
8	K55 - Nieprawidłowe wyprzedzanie	Krzykosy 2 - Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami	Otłowiec - Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami
9	K55 - Nieustalone	Rozajny Małe 9 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Wandowo - Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami
10	K55 - Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	Wandowo 4 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	
11	Krzykosy - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Wandowo 58 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	
12	Krzykosy - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		
13	Szczepkowo - Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami		
14	Trumieje - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Powiatowej Policji w Kwidzynie, WRD 535-63/2023.

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Najwięcej wypadków (45%) w latach 2019-2021 miało miejsce w mieście Kwidzyn, niemal co czwarty w gminach Kwidzyn i Gardeja, jedynie 8% w gminie Sadlinki.

Powtarzające się miejsca wypadków to:

- w mieście Kwidzyn przy ulicach: Grudziądzkiej, Polnej, Braterstwa Narodów, Grunwaldzkiej, Kopernika, Malborskiej, Mickiewicza, Żwirowej,
- w gminie Kwidzyn w: Marezach (28% wszystkich wypadków) oraz Podzamczu, Rozpędzinach, Korzeniewie,
- w gminie Sadlinki w Karpinach,
- w gminie Gardeja przy K55 (24% wszystkich wypadków) oraz w Krzykosach, Wandowie oraz przy ul. Grudziądzkiej.

Głównymi przyczynami wypadków z okresu 2019-2021 były:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (21% wszystkich wypadków) – występujące w gminach Kwidzyn, Sadlinki i Gardeja,
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (19%) – dotyczące miasta Kwidzyn.

Pozytywnym aspektem jest fakt, iż liczba wypadków na terenie MOF Kwidzyna w latach 2019-2021 istotnie zmalała (z 59 do 40). Do istotnych działań, jakie podjęto w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, należą przede wszystkim:

- „Doświetlenie Miasta” – inwestycja realizowana w całym okresie zakładająca rozbudowę instalacji oświetlenia ulicznego,
- montaż radarowych wyświetlaczy prędkości w newralgicznych punktach na drogach gminnych,
- opracowywanie oraz realizacji każdego roku kilka projektów zmiany organizacji ruchu drogowego obejmujących między innymi uporządkowanie przestrzeni pasa drogowego, wyznaczenie przejść dla pieszych czy wprowadzenie rozwiązań uspokojenia ruchu,
- budowa lub przebudowa dróg gminnych – w tym zrealizowano przebudowy ulic: Tczewskiej i Zimnej, Tuwima, Braterstwa Narodów, Zduńskiej oraz budowę ul. Błogostawionej Doroty,
- wykonanie instalacji 7 aktywnych przejść dla pieszych (2021),
- budowa sygnalizacji świetlnej przejścia dla pieszych w ciągu ul. Korczaka (2021),
- budowa bezpiecznego przejścia dla pieszych w ciągu ul. Toruńskiej (przebudowa układu komunikacyjnego, instalacja oświetlenia dedykowanego oraz ostrzegawczego) (2021),

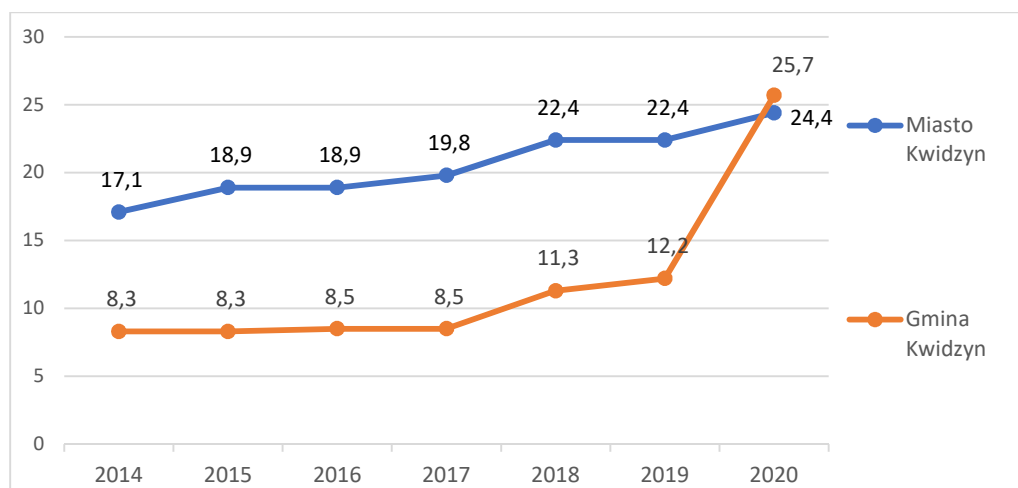
Ponadto prowadzone są związane z tematem prace projektowe w tym: budowa ścieżki rowerowej w ciągu ul. Piastowskiej oraz przebudowa ul. Żwirowej.

Istotne są również działania na rzecz ograniczania liczby przejazdów samochodowych wykonywanych na drogach MOF Kwidzyna, szczególnie powiatowych i gminnych, między innymi poprzez zapewnienie dostępu do komunikacji zbiorowej oraz bezpiecznych tras rowerowych, co pozwoli na ograniczanie liczby wypadków drogowych.

#### 4.4.1.12 Transport rowerowy

Łączna długość tras rowerowych na terenie miasta i gminy Kwidzyn wzrosła niemal dwukrotnie – z 25,4 km w 2014 r. do 50,1 km w 2020 r., głównie za sprawą rozwoju infrastruktury na obszarze obu gmin (Wykres 57).

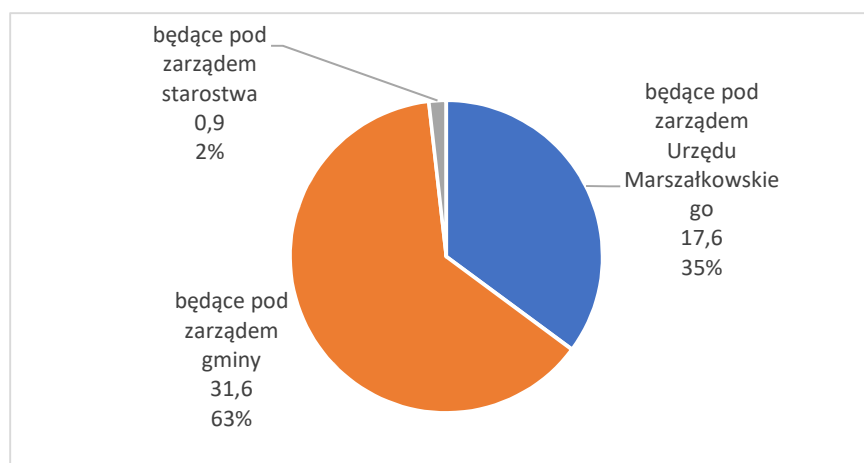
Wykres 57. Drogi rowerowe na terenie miasta i gminy Kwidzyn [km]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS. Uwaga – brak danych dla gmin Sadlinki i Gardeja.

Zdecydowana większość (63%) dróg rowerowych zarządzana jest przez poszczególne gminy (Wykres 58).

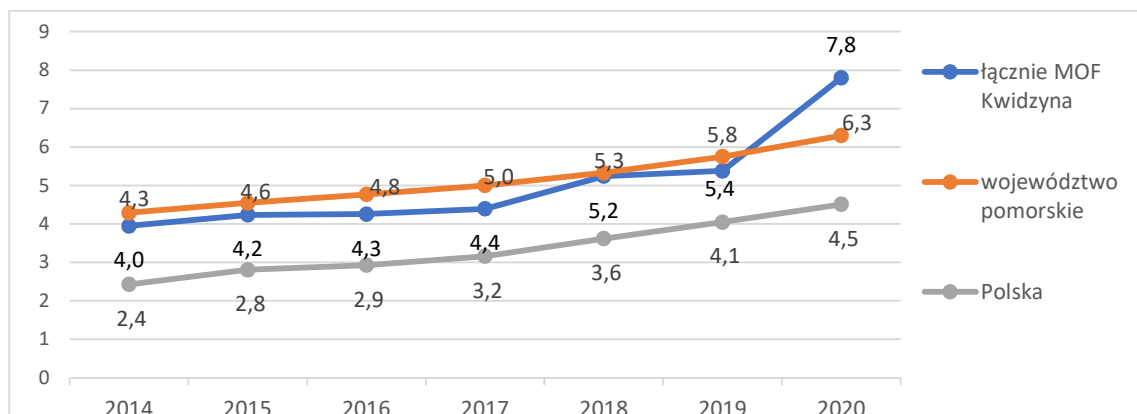
Wykres 58. Struktura dróg rowerowych na terenie miasta i gminy Kwidzyn w 2020 r. [km, %]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS. Uwaga – brak danych dla gmin Sadlinki i Gardeja.

Poczynione inwestycje w infrastrukturę rowerową na obszarze m. Kwidzyn i gminy wiejskiej Kwidzyn przyczyniły się do wzrostu wskaźnika długości dróg rowerowych na 10 tys. mieszkańców, który w 2020 r. był wyższy niż dla kraju i województwa pomorskiego (Wykres 59).

Wykres 59. Drogi rowerowe na terenie gminy miejskiej Kwidzyna i gminy wiejskiej Kwidzyna łącznie, przypadające na 10 tys. ludności, na tle województwa pomorskiego i kraju [km]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Należy jednak wskazać, iż drogi rowerowe na terenie MOF Kwidzyna rozmieszczone są nierównomiernie i nie tworzą spójnego systemu, zwłaszcza na terenach wiejskich. Wpływa to negatywnie na mobilność mieszkańców, szczególnie dojeżdżających do miejscowości – przystanków, zlokalizowanych na obszarach wiejskich, które są słabo skomunikowane z codziennymi celami podróży, takimi jak miejsca pracy i placówki edukacyjne.

Kompleksowy system dróg rowerowych winien zaś obejmować trasy:

- główne, które komunikują cały obszar w osi północ-południe i wschód-zachód, zapewniają połączenia z transportem zbiorowym oraz gminami ościennymi,
- łącznikowe – uzupełniają sieć tras głównych, przenoszą ruch tranzytowy i rozprowadzają ruch lokalny,
- współpracujące, mające połączenie z trasami głównymi i łącznikowymi, które mają na celu obsługę ruchu lokalnego co określonych celów podróży.

W ramach przeprowadzonych w 2021 r. prac analitycznych, dotyczących struktury przestrzennej tras rowerowych w województwie pomorskim, wskazano potrzeby rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie MOF Kwidzyna w celu poprawy komunikacji i mobilności mieszkańców gmin.

W wypracowanej koncepcji, po konsultacjach z MOF Kwidzyna, przedstawiono główne osie rowerowych tras transportowych dla MOF Kwidzyna oraz odcinki tras<sup>41</sup>, dla których określono status:

- istniejący i wymagający modernizacji:
  - istniejący – zrealizowany lub planowany do realizacji,
  - wymagający modernizacji – droga rowerowa/ciąg pieszo-rowerowy wymagający modernizacji z uwagi na zły standard wykonania lub zły stan techniczny nawierzchni,
- wskazany do realizacji i uzupełnienia:

<sup>41</sup> Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim, 11.2021.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

- wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych - brak drogi rowerowej/ciągu pieszo-rowerowego,
  - rekomendowany do uzupełnienia - brak drogi rowerowej/ciągu pieszo-rowerowego, rekomendowany do uzupełnienia na dalszym etapie prac.
- zbieżne, częściowo zbieżne z trasą turystyczną (kategoria: turystyczna) lub nie przebiegające spójnie z trasą turystyczną.

Wykaz rowerowych tras transportowych dla MOF Kwidzyna przedstawiono w Tabeli 15 i na Rysunku 22.

Tabela 15. Rowerowe trasy transportowe na terenie MOF Kwidzyna

Główna oś transportowa	Lp.	Odcinek trasy	Status	Kategoria turystyczna
<b>Trasa w śladzie EV9 (WTR) prawobrzeżna</b>	1	granica województwa kujawsko-pomorskiego - miejscowość Grabowo	rekomendowany do uzupełnienia	częściowo
	2	miejscowość Grabowo - Miasto Kwidzyn	istniejący	tak
	3	Miasto Kwidzyn od skrzyżowania DW 518 z DW 588 do ul. Mostowej	istniejący	tak
	4	Miasto Kwidzyn ul. Kolejowa do dworca PKP	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	tak
	5	Miasto Kwidzyn - Janowo	istniejący	tak
	6	Janowo- granica MOF	rekomendowany do uzupełnienia	tak
<b>Trasa wzdłuż DW 532 Miasto Kwidzyn - miejscowość Gardeja</b>	7	ul. Karowa, m. Kwidzyn - ul. Nowodworska, gmina Kwidzyn	istniejący	częściowo
	8	ul. Nowodworska, gmina Kwidzyn - skrzyżowanie z DW 611, miejscowość Sadlinki	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	9	skrzyżowanie z DW 611, miejscowość Sadlinki - miejscowość Gardeja	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
<b>Trasa wzdłuż DW 523 miejscowość Gardeja - miejscowość Trumieje</b>	10	miejscowość Gardeja - miejscowość Trumieje	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
<b>Trasa wzdłuż DK 55 granica województwa kujawsko-</b>	11	granica województwa kujawsko-pomorskiego - miejscowość Gardeja	rekomendowany do uzupełnienia	częściowo
	12	miejscowość Gardeja - granica Miasta	wymagający	częściowo



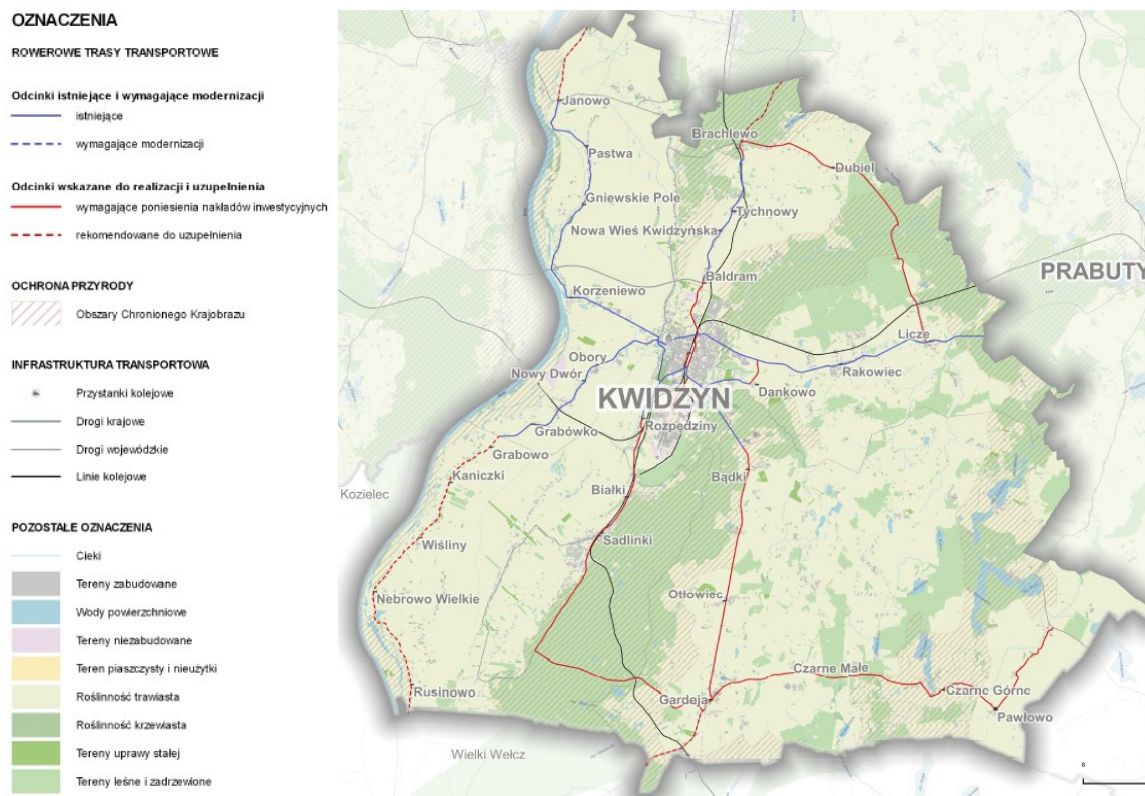
Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

<b>pomorskiego - granica MOF w stronę Miasta Sztum</b>		Kwidzyn	poniesienia nakładów inwestycyjnych	
	13	Granica Miasta Kwidzyn - rondo przy ul. Mostowej, Miasto Kwidzyn	istniejący	nie
	14	rondo przy u. Mostowej, Miasto Kwidzyn - za rondem w miejscowości Baldram	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	15	za rondem w miejscowości Baldram - za przejazdem kolejowym w miejscowości Brachlewo	istniejący	nie
	16	za przejazdem kolejowym w miejscowości Brachlewo - skrzyżowanie DW 524, miejscowość Brachlewo	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	17	skrzyżowanie DW 524, miejscowość Brachlewo - granica MOF w stronę Miasta Sztum	rekomendowany do uzupełnienia	nie
<b>Trasa łącząca DK 55 z DW 521 przez miejscowość Dankowo drogą powiatową 3209G i gminną</b>	18	droga powiatowa 3209G - Miasto Kwidzyn- miejscowość Dankowo	istniejący	nie
	19	droga gminna - miejscowość Dankowo - skrzyżowanie z DW 521	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
<b>Trasa wzdłuż DW 524 miejscowość Brachlewo- miejscowość Licze</b>	20	miejscowość Brachlewo - miejscowość Licze	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
<b>Trasa wzdłuż DW 521 Miasto Kwidzyn - granica MOF w stronę miejscowości Prabuty</b>	21	Miasto Kwidzyn - granica MOF w stronę miejscowości Prabuty	istniejący	tak
<b>Trasy wewnątrz Miasta Kwidzyn</b>	22	ul. Żwirowa od DK 55 do terenu MM Kwidzyn sp. z o.o., Miasto Kwidzyn	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych w koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim, 11.2021.

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Rysunek 22. Przebieg istniejących i rekomendowanych do realizacji/modernizacji rowerowych tras transportowych na terenie MOF Kwidzyna



Źródło: koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim, 11.2021.

Wśród wskazanych w Tabeli 7 odcinków tras, które wymagają podjęcia działań inwestycyjnych, priorytetowym jest zapewnienie dostępności do węzłów i przystanków integracyjnych na terenach poszczególnych gmin oraz połączeń funkcjonalnych pomiędzy miejscowościami na terenach wiejskich z większymi ośrodkami. Kluczowe przedsięwzięcia dla obszaru MOF Kwidzyna obejmują w szczególności rowerowe trasy transportowe:

- łączące Gardeję z miejscowościami na terenach wiejskich gminy Gardeja,
- łączące Sadlinki z miejscowościami na terenach wiejskich gminy Sadlinki,
- łączące Kwidzyn z miejscowościami na terenach wiejskich gminy Kwidzyn.

Konieczne jest zachowanie ciągłości istniejących, zmodernizowanych i nowych tras komunikacji rowerowej (likwidacja luk między istniejącą a nową infrastrukturą), stosowanie wysokiej jakości materiałów i dobre oznakowanie podczas projektowania i wykonawstwa nowych tras<sup>42</sup>.

<sup>42</sup> Realizacja inwestycji zgodnie z Wytycznymi projektowania infrastruktury dla rowerów opublikowane przez Ministerstwo Infrastruktury, Wytycznymi i rekomendacjami w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

#### 4.4.1.13 Węzły przesiadkowe i parkingi

Na terenie MOF Kwidzyna znajdują się następujące węzły przesiadkowe:

- zintegrowany węzeł przesiadkowy w Kwidzynie – zespół dworców autobusowego, integrujący wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym (wojewódzkim, powiatowym), komercyjnym dalekobieżnym i regionalnym, z transportem indywidualnym (w tym rowerowym) oraz z komunikacją miejską,
- przystanek autobusowy w Gardei – integrujący pasażerski transport autobusowy (wojewódzki, powiatowy i gminny), przewozy komercyjne regionalne oraz transport indywidualny (w tym rowerowy),
- przystanki: autobusowy i kolejowy w Sadlinkach – integrujące wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym (powiatowym i gminnym), komercyjnym regionalnym oraz z transportem indywidualnym (w tym rowerowym).

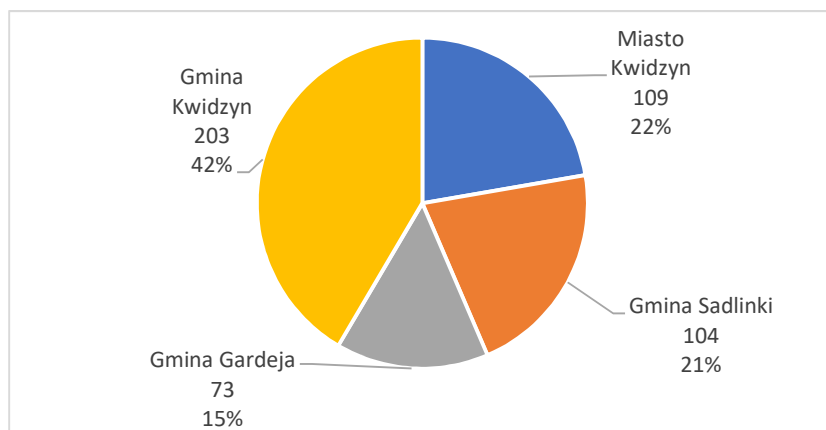
W ostatnich latach zrealizowano projekt "Budowa węzła integracyjnego wraz z rewitalizacją zabytkowego budynku dworca PKP w Kwidzynie", współfinansowany ze środków RPO województwa pomorskiego na lata 2014-2020. W ramach przedsięwzięcia – w celu zwiększenia liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego – stworzono skoordynowane miejsce przesiadkowe, obejmujące:

- budowa i przebudowa ciągów komunikacyjnych,
- budowa zatok autobusowych,
- budowę ciągów pieszych oraz pieszo-rowerowych,
- budowa dróg rowerowych,
- usprawnienia komunikacyjne dostosowane do osób niepełnosprawnych,
- miejsca postojowe w systemie BIKE&RIDE z parkingiem dla rowerów,
- parkingi w systemie PARK&RIDE,
- zatoki parkingowe typu KISS&RIDE.

Przystanek autobusowy w Gardei oddalony jest od stacji kolejowej o 2,3 km, zaś od pobliskiego przystanku kolejowego Dziwno o 3,6 km, stąd też wskazane przystanki kolejowe nie pełnią funkcji integrującej różne systemy transportu publicznego.

Na koniec 2020 r. na terenie MOF Kwidzyna łącznie było 489 przystanków, w tym najwięcej (42%) w gminie Kwidzyn (Wykres 60).

Wykres 60. Liczba przystanków autobusowych na terenie MOF Kwidzyna w 2020 r. [szt., %]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

#### 4.4.1.14 Ocena funkcjonowania obszaru transportu i mobilności – wyniki badań społecznych

Ocena funkcjonowania obszaru transportu i mobilności na terenie MOF Kwidzyna została przeprowadzona w drodze dwóch badań pierwotnych, tj. 1) wśród wszystkich mieszkańców MOF oraz 2) pogłębione wśród sołtysów, radnych gmin, miast oraz powiatu kwidzyńskiego. Respondenci wyrazili ocenę szeregu aspektów, w tym dotyczących w szczególności: stanu infrastruktury drogowej, pieszej i rowerowej, węzłów komunikacyjnych i przystanków, dostępności i oferty transportu zbiorowego, taboru, bezpieczeństwa, a także określili potrzeby oraz oczekiwane działania w sferze transportu.

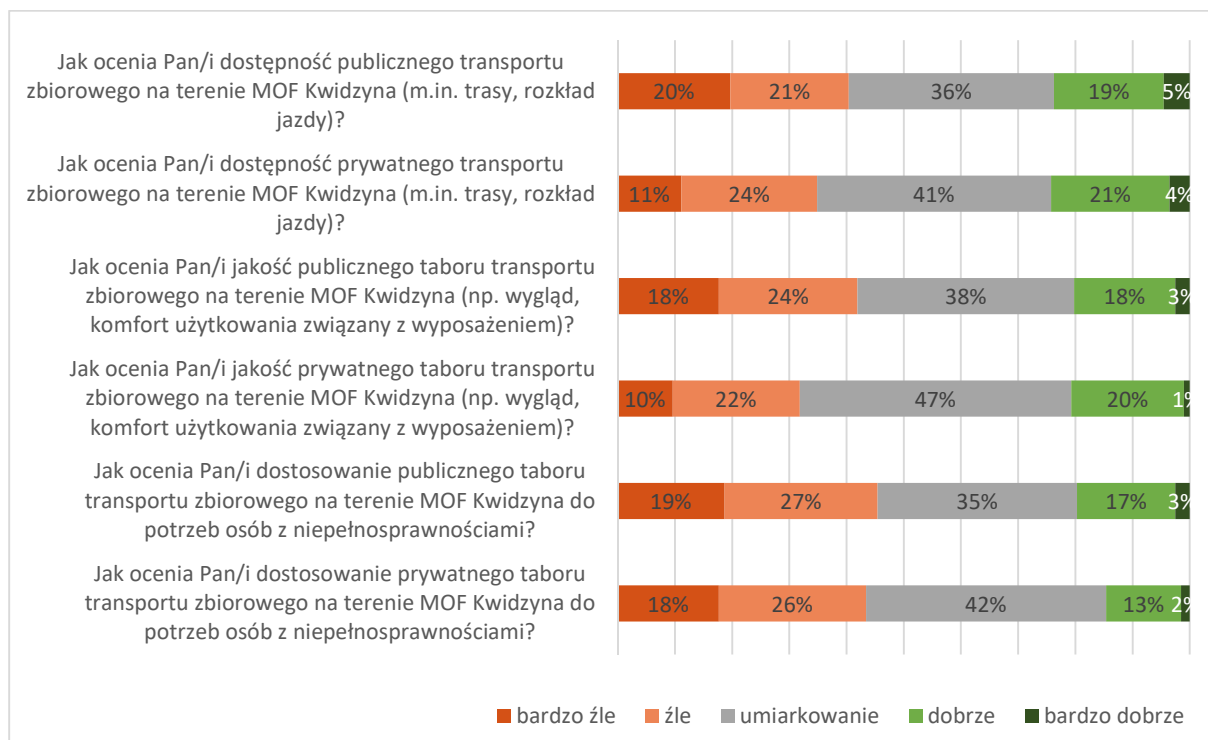
Poniżej przedstawiono głównie wyniki przeprowadzonych badań. Szczegółowe dane znajdują się w Załączniku nr 1 do Strategii.

Mieszkańcy gmin MOF Kwidzyna negatywnie oceniają (Wykres 61):

- dostępność publicznej (41%) i prywatnej komunikacji zbiorowej (35%),
- jakość taboru publicznego (42%) i prywatnego (32%),
- dostosowanie taboru do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (44-46%).

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Wykres 61. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Kwidzyna dotyczące transportu zbiorowego



Źródło: Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach opracowania Strategii terytorialnej ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+, grudzień 2022 r.

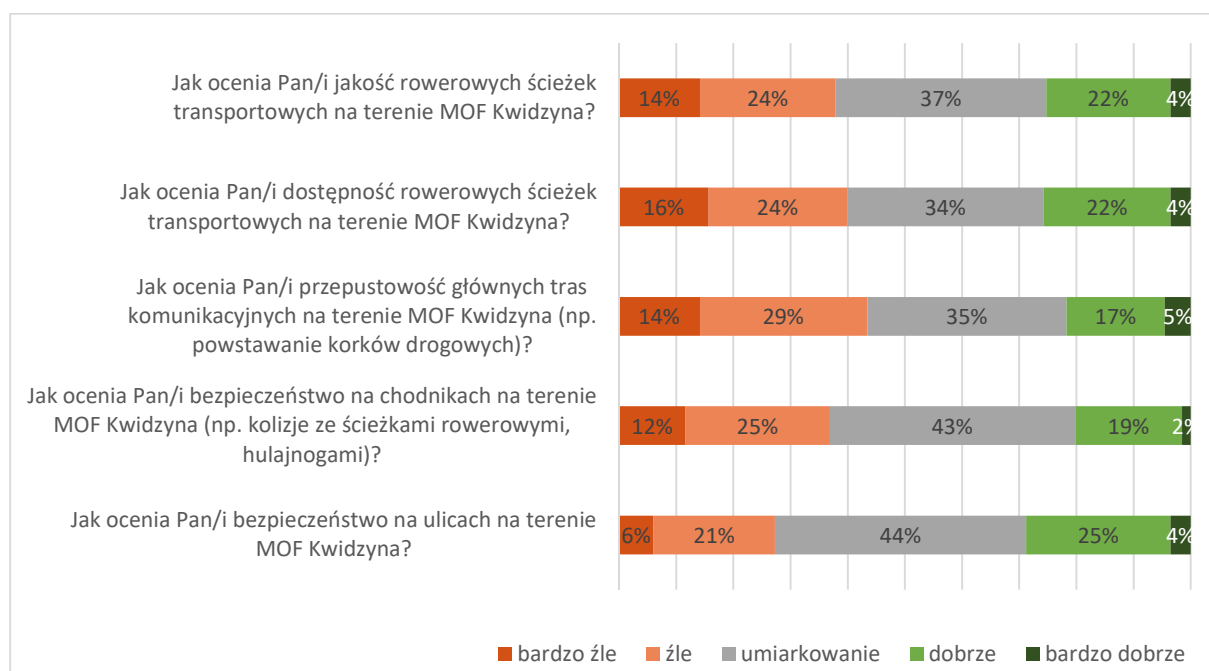
Negatywnie zostały ocenione również następujące kwestie (Wykres 62):

- przepustowość głównych tras komunikacyjnych (43%),
- dostępność i jakość tras rowerowych (40% i 38%) oraz
- bezpieczeństwo na chodnikach (37%).

Jedynie około 30% respondentów czuje się bezpiecznie na ulicach.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Wykres 62. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Kwidzyna dotyczące tras rowerowych, ciągów pieszych, dróg i bezpieczeństwa



Źródło: Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach opracowania Strategii terytorialnej ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+, grudzień 2022 r.

W ramach pytań dotyczących ważności podjęcia określonych działań:

- 43% respondentów wskazało wysoki (i 38% średni) priorytet działań w zakresie rozwoju i modernizacji tras rowerowych w celu poprawy dostępności komunikacyjnej MOF Kwidzyn,
- 37% respondentów uznało rozwój i modernizację infrastruktury drogowej na terenie MOF Kwidzyna za bardzo ważne (a 47% za średni priorytet),
- 34% ankietowanych wskazało wysoki (i 37% średni) priorytet działań w zakresie poprawy dostępności połączeń w ramach publicznego taboru transportu zbiorowego,
- 32% ankietowanych uznało rozwój i modernizację taboru publicznego transportu zbiorowego za bardzo ważne (a 41% za średni priorytet).

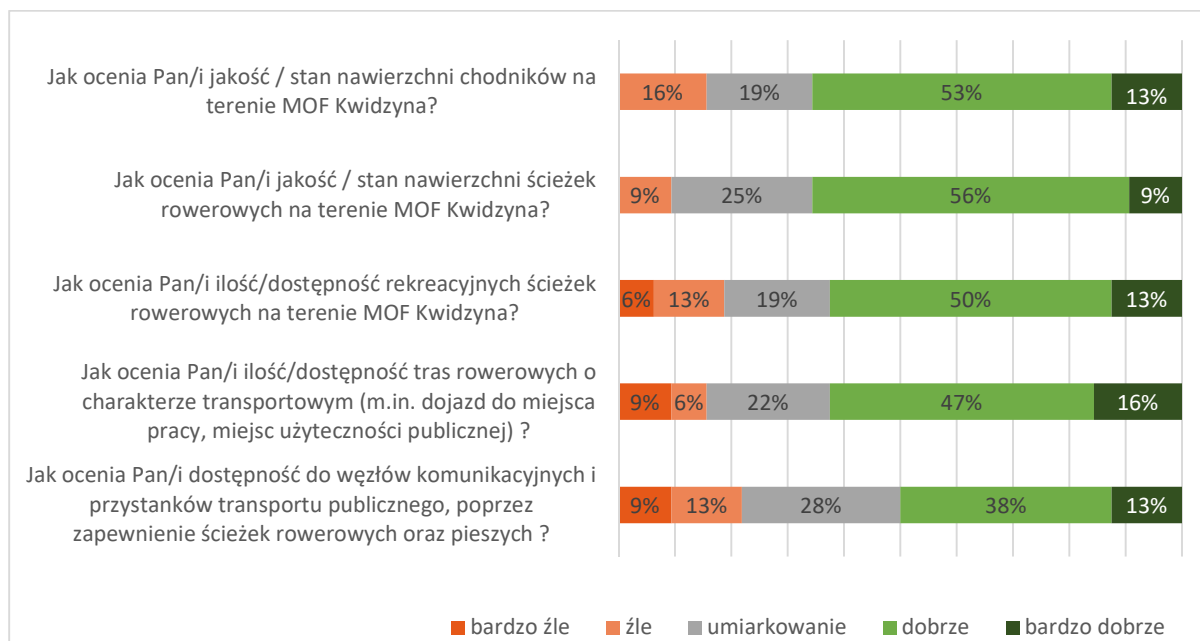
Kolejne badanie, przeprowadzone wśród sołtysów, radnych gmin, miast oraz powiatów MOF Kwidzyna, miało na celu pogłębienie diagnozy obszaru transportowego.

Większość radnych pozytywnie ocenia (Wykres 63):

- jakość i stan obecnej nawierzchni ścieżek rowerowych (65% respondentów) i chodników (66%),
- ilość i dostępność tras rowerowych o charakterze transportowym (63%) i rekreacyjnym (63%),
- dostępność do węzłów komunikacyjnych i przystanków transportu zbiorowego (51%).

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Wykres 63. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie radnych sołectw, gmin, miast oraz powiatów MOF Kwidzyna, dotyczące tras rowerowych i ciągów pieszych



Źródło: Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach opracowania Strategii terytorialnej ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+, grudzień 2022 r.

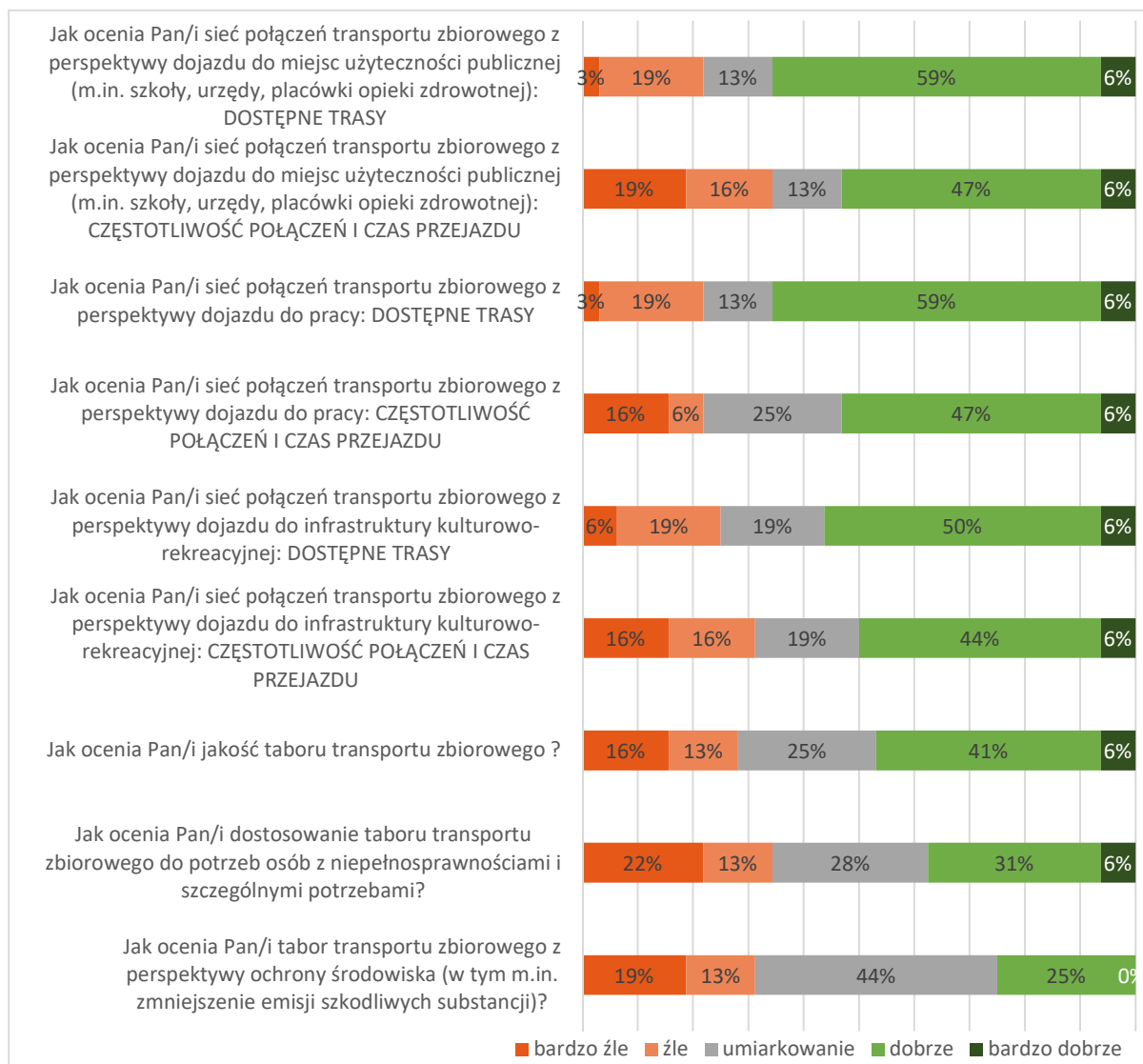
65% ankieterowanych radnych pozytywnie oceniło liczbę dostępnych węzłów komunikacyjnych. 28% uważa, że należy usprawnić system informacji pasażerskiej.

W obszarze transportu zbiorowego również więcej odpowiedzi było „dobrze” i „bardzo dobrze” (Wykres 64), jednakże część radnych negatywnie postrzega:

- sieć połączeń komunikacji publicznej w punktu widzenia dojazdu do pracy, szkół, miejsc użyteczności publicznej oraz kulturalno-rozrywkowej,
- dostosowanie taboru do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami,
- eksploatowany tabor z perspektywy ochrony środowiska.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Wykres 64. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie radnych sołectw, gmin, miast oraz powiatów funkcjonujących na terenie MOF Kwidzyna, dotyczące transportu zbiorowego



Źródło: Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach opracowania Strategii terytorialnej ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+, grudzień 2022 r.

W opinii radnych wśród istotnych czynników dotyczących poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF znalazły się:

- rozwój tras pieszo-rowerowych,
- rozwój infrastruktury węzłów komunikacyjnych,
- dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców – zwiększenie liczby połączeń komunikacji transportu zbiorowego pomiędzy Kwidzynem a pozostałymi miejscowościami MOF,
- modernizacja taboru, dostosowanego do wymogów ochrony środowiska oraz potrzeb osób z niepełnosprawnościami.



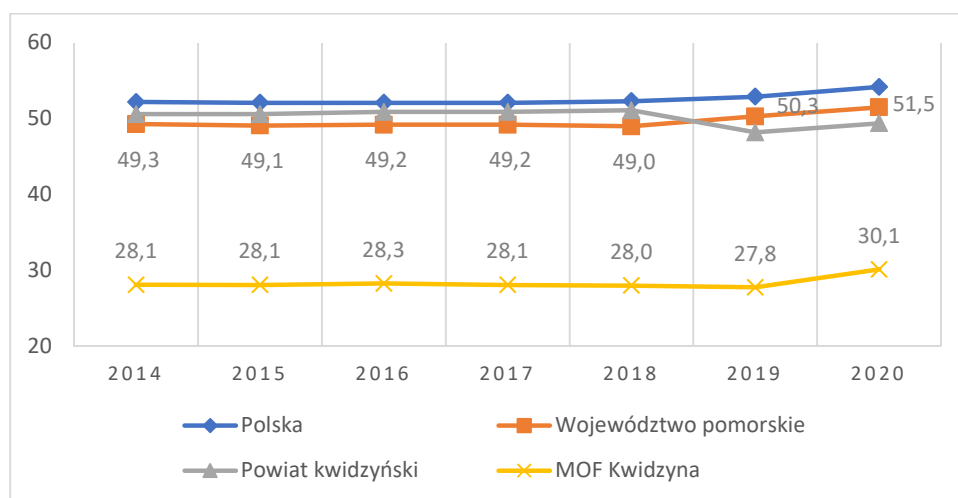
#### 4.4.2 Infrastruktura techniczna

Infrastruktura techniczna MOF Kwidzyna przedstawiona została w oparciu o analizę porównawczą infrastruktury technicznej MOF wobec średnich wyników całego kraju, województwa pomorskiego oraz Powiatu kwidzyńskiego w ramach następujących zagadnień:

- udział korzystających z sieci gazowej w ogółu ludności (%),
- udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w ogółu ludności (%),
- udział korzystających z sieci wodociągowej w ogółu ludności (%).

Wskaźnik udziału mieszkańców z terenów MOF Kwidzyna korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie mieszkańców z tegoż terenu w latach 2014-2020 był mniejszy od tożsamego wskaźnika na terenie województwa pomorskiego oraz na terenie całego kraju. Udział ten w analizowanym okresie kształtował się na stabilnym poziomie. W nawiązaniu do obecnej sytuacji geopolitycznej, możliwego kryzysu energetycznego, w tym w zakresie dostępu do gazu, kształtowanie się tegoż wskaźnika poniżej średniej województwa i kraju może stanowić o przewadze obszaru- podkreślić należy, iż wartość wskaźnika kształtowana była przez Miasto Kwidzyn (w 2020 roku udział ten wyniósł ponad 78%, przy prawie 50% odnotowanych w Powiecie kwidzyńskim) (Wykres 65).

Wykres 65. Udział korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie w latach 2014-2020<sup>43</sup> (%)



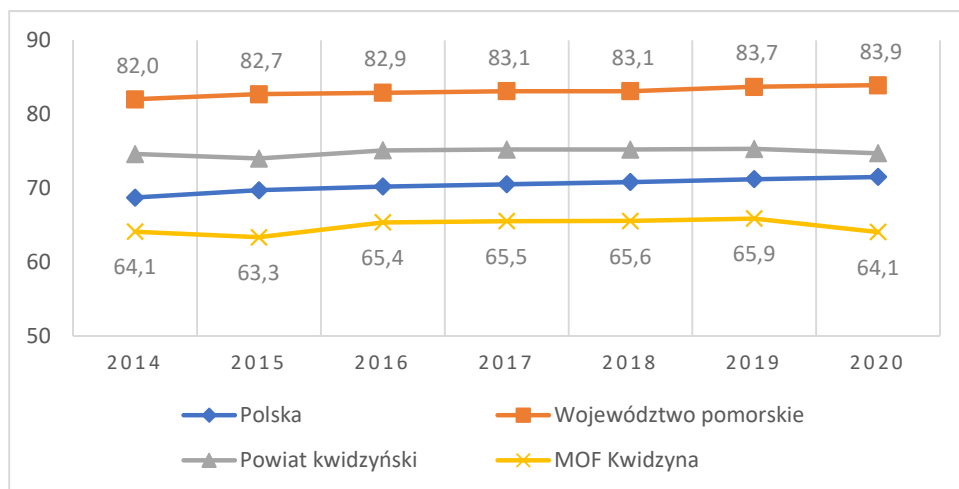
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Współczynnik skanalizowania na terenie MOF Kwidzyna kształtował się na poziomie średniej krajowej, znacznie poniżej średniej wojewódzkiej (o ponad 19 p.p. mniej w roku 2020) (Wykres 66) – wartość ta zdeterminowana jest przez niski poziom skanalizowania Gmin Sadlinki i Gardeja (w 2020 roku odpowiednio 28,3%, 48,1%). Należy podkreślić, iż wskaźnik skanalizowania w poszczególnych latach na terenie MOF Kwidzyna kształtował się na stałym poziomie (w 2020 roku wyniósł on 64,1%, tj. wartość tożsamą z rokiem 2014).

<sup>43</sup> Brak danych za rok 2021

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Wykres 66. Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2020<sup>44</sup> (%)

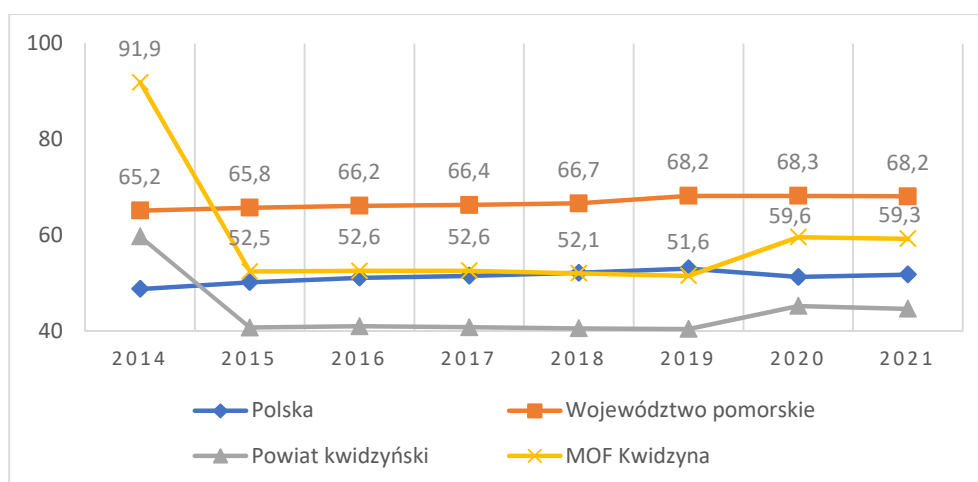


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Średnia długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020 kształtowała się na poziomie wyższym od średnich wartości odnotowanych dla Powiatu kwidzyńskiego i Polski, poniżej średniej wartości wskaźnika w województwie pomorskim wykazując wzrost w roku 2021 w porównaniu do roku 2019 o prawie 8 p.p. (Wykres 67). Stosunkowo wysoka wartość wskaźnika determinowana była przez relację długości sieci kanalizacyjnej do długości sieci wodociągowej w Mieście Kwidzyn, która w 2021 roku wyniosła 97,6%. Najniższy poziom wskaźnika odnotowany był w Gminie Sadlinki, wyniósł on w 2021 roku jedynie 11%.

Z uwagi na potrzebę ochrony wód powierzchniowych, a tym samym kwestię ochrony środowiska, analiza w/w współczynników wskazuje na potrzebę prowadzenia dalszego rozwoju sieci kanalizacyjnej na obszarze MOF Kwidzyna, szczególnie na terenie gmin wiejskich.

Wykres 67. Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej w latach 2014-2021 (%)



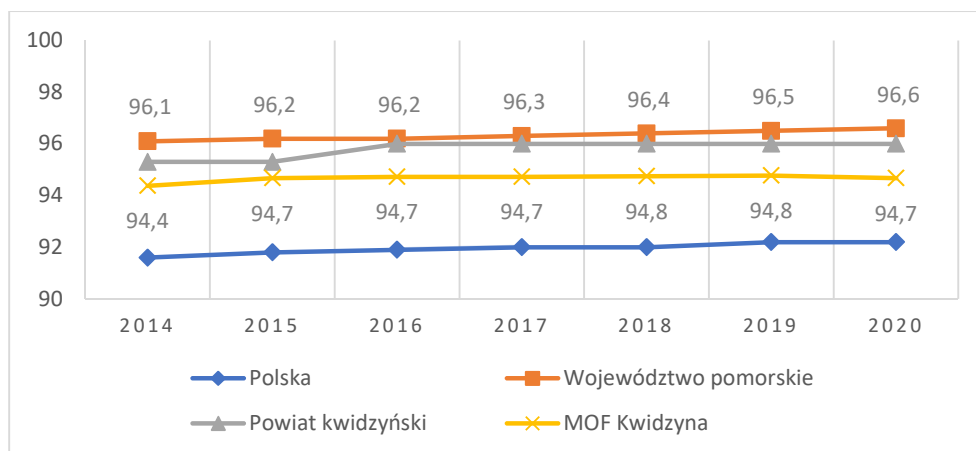
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

<sup>44</sup> Brak danych za rok 2021

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Z sieci wodociągowej na terenie MOF Kwidzyna korzystało w 2020 roku ponad 94% ogólnej liczby mieszkańców MOF Kwidzyna, co jest wynikiem gorszym od średnich wartości odnotowanych dla Powiatu kwidzyńskiego oraz województwa pomorskiego, lepszym od wartości polskich (Wykres 68). Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie mieszkańców MOF Kwidzyna w latach 2014-2020 kształtował się na stabilnym poziomie, wartość wskaźnika determinowana była niższym poziomem współczynnika zwodociągowania na terenie Gminy Sadlinki (81,1% w roku 2020). Analiza wyżej wymienionego współczynnika wskazuje na potrzebę prowadzenie dalszego rozwoju sieci wodociągowej na obszarze MOF Kwidzyna.

Wykres 68. Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2020<sup>45</sup> (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Infrastruktura wodociągowa, kanalizacyjna i ciepłownicza została dobrze oceniona przez mieszkańców MOF w ramach badania ankietowego, potrzebę rozbudowy sieci kanalizacyjnej mieszkańcy Gminy Gardeja.<sup>46</sup>

### 4.4.3 Energetyka

#### 4.4.3.1 Zaopatrzenie w ciepło i energię na obszarze MOF Kwidzyna

Na terenie MOF Kwidzyna funkcjonują zarówno zcentralizowane systemy ciepłownicze (elektrociepłownia firmy International-Paper Kwidzyn- ciepło rozprowadzane jest siecią dystrybucyjną do odbiorców końcowych na terenie miasta i częściowo gminy Kwidzyn, moc 691,6 MW<sup>47</sup>, sieć ciepłownicza o długości

<sup>45</sup> Brak danych za rok 2021

<sup>46</sup> Raport z konsultacji społecznych, s. 10

<sup>47</sup> Aktualizacja projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta Kwidzyna do 2035 roku, Kwidzyn, 2021, s. 21

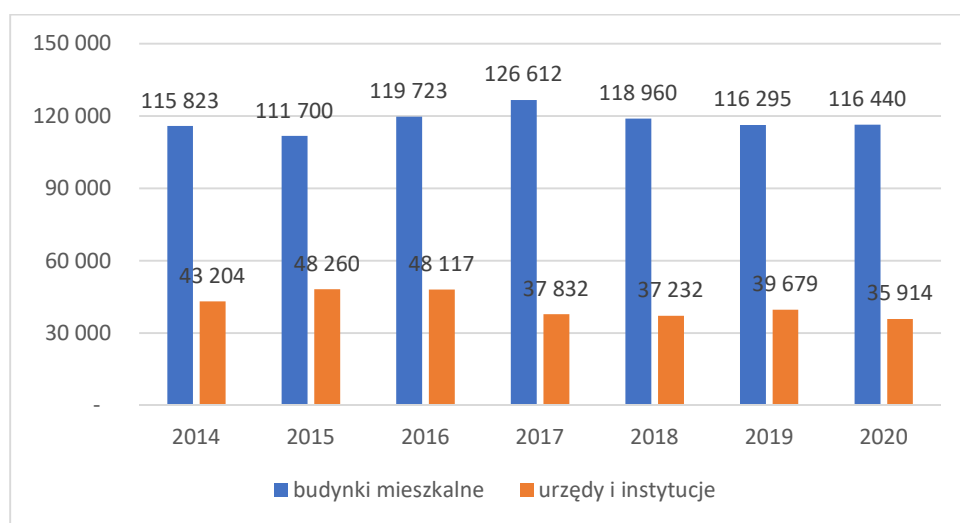
## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

ponad 50 km<sup>48</sup>), kotłownie przemysłowe i kotłownie lokalne (gazowe, olejowe, węglowe), jak i indywidualne źródła ciepła. Na terenach Gmin Sadlinki i Gardeja funkcjonują jedynie indywidualne źródła ciepła.

Z uwagi na brak danych GUS dot. kształtowania się wielkości sprzedaży energii cieplnej w poszczególnych gminach w latach 2014-2020 wg celu, wartości te wyliczono jako iloczyn udziału mieszkańców Miasta Kwidzyna, w ramach którego funkcjonują kotłownie systemowe, w liczbie mieszkańców Powiatu kwidzyńskiego, do którego przynależy gmina. Sprzedaż energii cieplnej (w GJ) przeznaczanej na ogrzanie budynków mieszkalnych znacznie przewyższała sprzedaż energii cieplnej do urzędów i instytucji w całym okresie analizy, odnotowując niewielki wzrost o 0,54% w roku 2020 w porównaniu do roku 2014 (Wykres 69).

W celu dalszego zmniejszenia ilości wykorzystywanej energii cieplnej zarówno w odniesieniu do gospodarstw domowych, jak i urzędów i instytucji, koniecznym jest dalsza termomodernizacja budynków użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych na terenie MOF Kwidzyna. Efektywna termomodernizacja wykorzystuje efekt skali, zarówno w ujęciu klimatycznym (spadek emisji CO<sub>2</sub> do atmosfery), energetycznym (skumulowana oszczędność energii cieplnej) oraz finansowym (nakłady i koszty finansowania).

Wykres 69. Sprzedaż energii cieplnej na obszarze Miasta Kwidzyn wg celu w latach 2014-2020<sup>49</sup> (GJ)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Średnie zużycie energii elektrycznej przypadające na 1 mieszkańca Kwidzyna w latach 2014-2020 kształtowało się poniżej średnich krajowych, wojewódzkich, na poziomie średniej Powiatu kwidzyńskiego (Wykres 70).

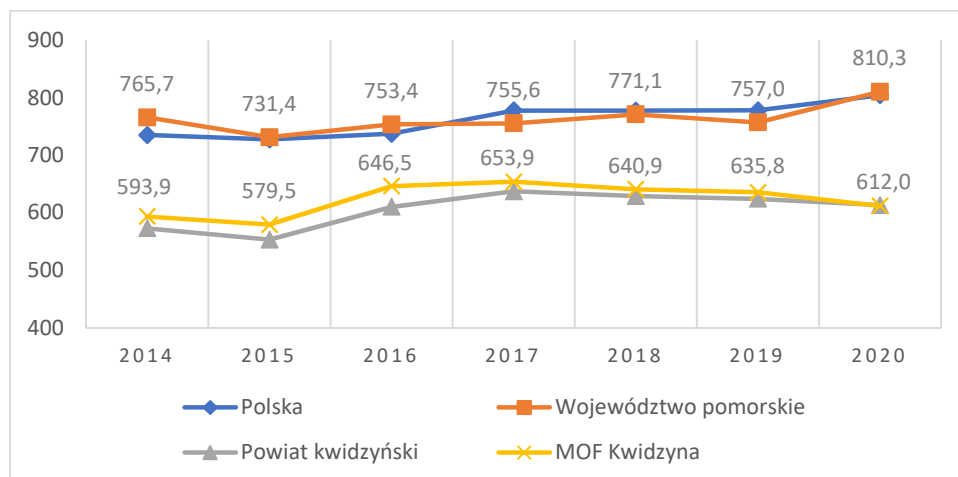
Wyniki badania ankietowego wskazują, iż mieszkańcy Kwidzyna wskazują braki w zakresie możliwości przyłączenia do sieci ciepłowniczej.<sup>50</sup>

<sup>48</sup> Dane podane przez PEC Sp. z o.o. w Kwidzynie

<sup>49</sup> Brak danych za rok 2021

<sup>50</sup> Raport z konsultacji społecznych, s. 10

Wykres 70. Zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca w miastach MOF Kwidzyna, Polski, województwa pomorskiego w latach 2014-2020 (kWh)<sup>51</sup>



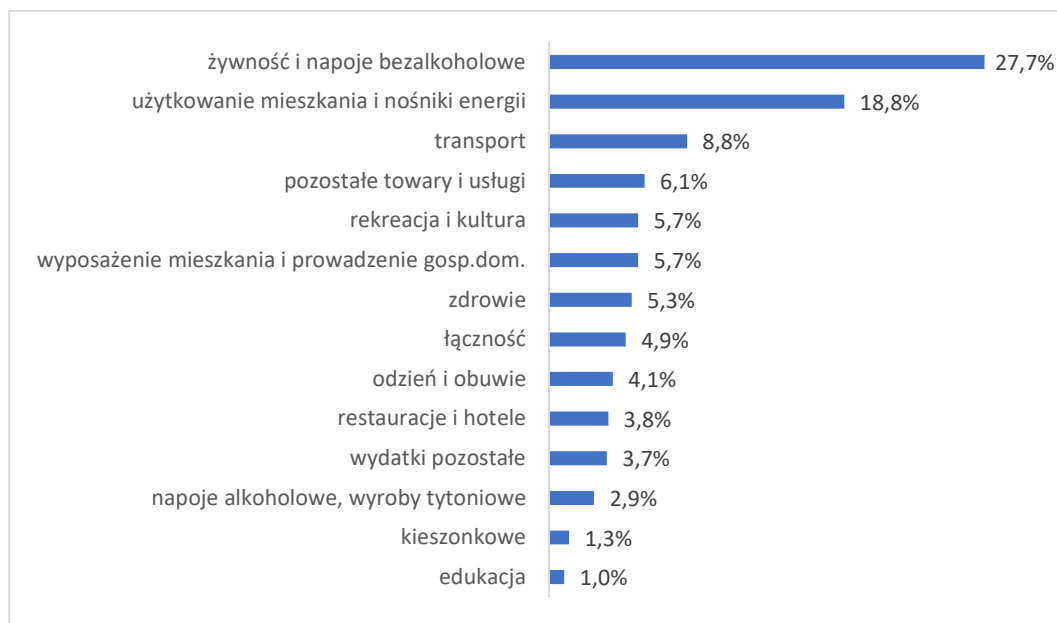
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Biorąc pod uwagę strukturę przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w Polsce w 2020 roku, która wskazuje na drugie miejsce nośników energii w portfelu wydatków Polaków (Wykres 71), a także zważywszy na rosnące od 2019 roku ceny energii ciepłej i elektrycznej, niezwykle istotnym aspektem jest konieczność infrastrukturalnego obniżania kosztów energii, w tym energii ciepłej poprzez zintensyfikowanie działań w zakresie termomodernizacji budynków użyteczności publicznej, jedno i wielorodzinnych, a także obiektów przemysłowych, usługowych i handlowych wraz z wymianą źródeł ciepła i zastosowaniem Odnawialnych Źródeł Energii i przyłączenia do systemowych źródeł ciepła.

Wspólna realizacja realizacji projektów termomodernizacyjnych oraz projektów w zakresie wymiany źródeł ciepła na niskoemisyjne przez Partnerów MOF Kwidzyna umożliwi osiągnięcie korzyści efektu skali w obszarze środowiskowym (np. redukcja emisji CO<sub>2</sub> do środowiska – wpływ na cały obszar MOF) i energetyczno-ekonomicznym, tzw. „value for money” (relatywnie wysoka wartość projektu i bliskość realizowalnych inwestycji generuje efektywność kosztową w zakresie transportu i kosztów finansowania oraz zapewniając duże oszczędności energetyczne), co niewątpliwie jest wartością dodaną dla potencjalnych partnerów prywatnych, chcących realizować projekt w formule PPP i skorzystać z finansowania hybrydowego (spadek kosztów finansowania, wynagrodzenie ze skumulowanych oszczędności energetycznych wygenerowanych na etapie zarządzania inwestycjami przez partnera). Partnerzy MOF mogą również ogłosić wspólny przetarg na wybór wykonawcy w trybie Pzp również osiągając korzyści skali na etapie inwestycyjnym (koszt finansowania, koszty administracyjne). Termomodernizacja komunalnych budynków mieszkalnych będzie związana z przeciwdziałaniem występowania zjawiska ubóstwa energetycznego.

<sup>51</sup> Brak danych za rok 2021, brak danych dla gmin wiejskich

Wykres 71. Struktura przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w Polsce (w % wydatków ogółem) w 2020 r.



Źródło: Sytuacja gospodarstw domowych w 2020 r. w świetle wyników badania budżetów gospodarstw domowych, GUS, maj 2021, s.6.

#### 4.4.3.2 Energia odnawialna

MOF Kwidzyna posiadają stosunkowo wysokie (istniejące i potencjalne) zasoby energii odnawialnych szczególnie w zakresie wiatru. Poniżej zostały opisane zasoby energii odnawialnych występujące w MOF Kwidzyna.

##### Energia wiatru

Na terenie MOF Kwidzyna funkcjonuje 6 elektrowni wiatrowych zlokalizowanych w miejscowości Wraclawek na terenie gminy Gardeja, o łącznej mocy 12 MW. Planowana jest budowa 9 elektrowni wiatrowych o łącznej mocy 27 MW.

MOF Kwidzyna leży na terenie cechującym się średnimi warunkami wietrznymi w skali Polski, jednak budowa turbin wiatrowych o dużej mocy (powyżej 100 kW) może być problematyczne ze względu na ograniczenia prawne, społeczne, środowiskowe i krajobrazowe.

Miasto Kwidzyn zajmuje niewielki obszar i charakteryzuje się zwartą zabudową w centrum miasta, strefą przemysłową w południowej części, terenami zielonymi ochronnymi w części południowo-wschodniej oraz otwartym obszarem przeznaczonym pod zabudowę mieszkaniowo-usługową w północnej części miasta. Zabudowa miasta uniemożliwia usytuowanie dużych elektrowni wiatrowych na terenie miasta, lokalnie mogą powstawać małe elektrownie wiatrowe na przestrzeniach otwartych, w ciągach wietrznych lub na budynkach.<sup>52</sup>

<sup>52</sup> Aktualizacja projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta Kwidzyna do 2035 roku, op. cit., s. 55

### Energia słońca

Energia promieniowania słonecznego może służyć do produkcji energii w następujących formach:

- podgrzewanie cieczy przy wykorzystaniu kolektorów słonecznych,
- produkcja energii elektrycznej za pomocą ogniw fotowoltaicznych (PV),
- produkcja energii elektrycznej i podgrzewanie cieczy w systemach hybrydowych fotowoltaiczno-termicznych,
- poprzez tzw. pasywne systemy solarne – elementy obudowy budynku służące maksymalizacji zysków ciepła zimą i ich minimalizacji latem.

Dla Polski charakterystyczne jest ścieranie się różnych frontów atmosferycznych i występowanie dość częstych zachmurzeń. Roczna gęstość promieniowania słonecznego w Polsce, przypadająca na płaszczyznę poziomą waha się w granicach 950-1250 kWh/m<sup>2</sup>. Średnie nasłonecznienie, czyli liczba godzin słonecznych wynosi 1600 godzin na rok. Warunki meteorologiczne charakteryzują się bardzo nierównym rozkładem promieniowania słonecznego w cyklu rocznym – około 80% rocznego całkowitego napromieniowania przypada na 6 miesięcy sezonu wiosenno-letniego, od początku kwietnia do końca września.

Moduły fotowoltaiczne mogą służyć do zasilania: obiektów leżących poza zasięgiem sieci energetycznej, domków letniskowych, urządzeń komunalnych, telekomunikacyjnych, sygnalizacyjnych, oświetlenia, przydomowych mikroelektrowni w celu uzupełnienia bilans energetycznego budynku, urządzeń transportowych i infrastruktury transportowej. Możliwa jest również budowa większych instalacji PV produkujących energię elektryczną na sprzedaż (do sieci, na zasadach komercyjnych).

Wyróżnia się dwa rodzaje instalacji:

- on grid – instalacje fotowoltaiczne zintegrowane z siecią elektroenergetyczną, oddające nadwyżki wyprodukowanej energii do sieci,
- off grid – instalacje fotowoltaiczne nie podłączone do sieci elektroenergetycznej, posiadające system magazynowania energii.

Instalacje fotowoltaiczne są coraz częściej wykorzystywane, głównie w budynkach mieszkalnych (jedno i wielorodzinnych), gdyż mikroinstalacje prosumenckie o mocy do 40 kWp objęte są szeregiem ułatwień dla inwestora – są to m.in. uproszczone procedury przyłączenia do sieci (zgłoszenie), brak kosztów przyłączenia do sieci ze strony operatora sieci dystrybucyjnej, uproszczone procedury uzyskiwania pozwoleń administracyjnych związanych z budową. Ponadto, zgodnie z ustawą o odnawialnych źródłach energii wyprodukowaną energię można zużywać na potrzeby własne, a oddając nadwyżki do sieci energetycznej otrzymuje się tzw. opusty (oszczędność kosztów zakupu energii elektrycznej z sieci).

W chwili obecnej na terenie miasta Kwidzyna panele fotowoltaiczne funkcjonują na 7 budynkach użyteczności publicznej o łącznej mocy 154,7 kWp. Na terenie Kwidzyna działa mała farma fotowoltaiczna o mocy ok 40 kW będąca własnością firmy Jabil. Również PEC Kwidzyna posiada dwie elektrownie fotowoltaiczne zainstalowane na dachach węzłów grupowych o łącznej mocy zainstalowanej ok. 40 kW.<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> Aktualizacja projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta Kwidzyna do 2035 roku, op. cit., s. 61

Panele fotowoltaiczne zainstalowane są również na budynku świetlicy wiejskiej w Olszanicy – moc zainstalowana 6,40 Kwp.

Z uwagi na obecną trudną sytuację na rynku energetycznym (ograniczony dostęp do surowców energetycznych, wysokie ceny energii) Partnerzy MOF Kwidzyna powinny realizować kolejne projekty z zakresu instalacji paneli fotowoltaicznych na budynkach użyteczności publicznej. Realizacja zintegrowanych projektów w tym zakresie zapewnia podobne korzyści skali, jakie wskazano w przypadku projektów termomodernizacyjnych.

#### Energia wody

W chwili obecnej na rzece Liwa w mieście Kwidzyn przy jazie betonowym w Miłosnej istnieje elektrownia wodna, która wykorzystuje próg na wysokość 2,26 m, moc zainstalowanej turbiny wodnej wynosi 75 kW.

Na terenie Gminy Sadlinki funkcjonuje mała elektrownia wodna w miejscowości Białki o mocy 80 kW znajdująca się na rzece Liwa km 33+180. Elektrownia wyposażona jest w turbinę Kaplana o średnicy wirnika 900 m.<sup>54</sup>

Na terenie Gminy Kwidzyn funkcjonują:

- Elektrownia wodna – Piekarniak – gmina Kwidzyn nazwa rzeki – Liwa km. Rzeki – 45+250 wysokość piętrzenia – 1,35 m, moc – 63 [kW],
- Elektrownia wodna – Szadowo – gmina Kwidzyn nazwa rzeki – Liwa km. Rzeki – 57+740, wysokość piętrzenia – 1,40 m, moc – 55 [kW].

Całkowita wartość wyprodukowanej energii elektrycznej z obu elektrowni wodnych przy założeniu sprawności 40% wynosi 413,5 [MWh]. Nie przewiduje się budowy kolejnych elektrowni wodnych na terenie powiatu gdyż potencjał rzeki Liwa tego nie rokuje.<sup>55</sup>

#### 4.4.4 Środowisko naturalne

Pod względem geograficznym miasto leży w obrębie strefy przejściowej między Doliną Dolnej Wisły a Pojezierzem Iławskim, które cechuje się znaczną liczbą jezior, wśród których do największych można zaliczyć między innymi jezioro Dzierżoń. Północną część Doliny Dolnej Wisły stanowi Dolina Kwidzyńska. Ma ona około 40 km długości, 7-9 km szerokości i powierzchnię ok. 400 km<sup>2</sup>. Dolina Kwidzyńska jest właściwym przełomem Wisły przez pas moren Pojezierza Wschodnio- Pomorskiego. Wisła płynie bliżej lewego brzegu doliny, podczas gdy pod prawym brzegiem równoległe do niej płynie rzeka Liwa, która zasila Nogat. Charakterystyczną cechą miasta jest położenie w zakolu rzeki Liwy, będącej prawobrzeżnym dopływem Wisły. Rzeka ta otacza miasto od wschodu, południa i zachodu, rozcinając wysoczyznę morenową i tworząc z miasta „półwysep”.<sup>56</sup>

Według klasyfikacji zawartej w monitoringu wód powierzchniowych stan jakości wód w powiecie kwidzyńskim, w tym na terenie MOF Kwidzyna, jest określany jako zły. Przyczyniają się do tego m.in.

---

<sup>54</sup> Projekt założeń do planu zaopatrzenia Gminy Sadlinki w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe na lata 2017-2032, Sadlinki, grudzień 2016, s. 49

<sup>55</sup> Projekt założeń do planu zaopatrzenia Gminy Kwidzyn w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe na lata 2015-2030, Kwidzyn, sierpień 2015, s. 71

<sup>56</sup> Zintegrowany Program Zrównoważonego Rozwoju Miasta KWIDZYNA do 2020 roku, Kwidzyn, 2015, s. 35

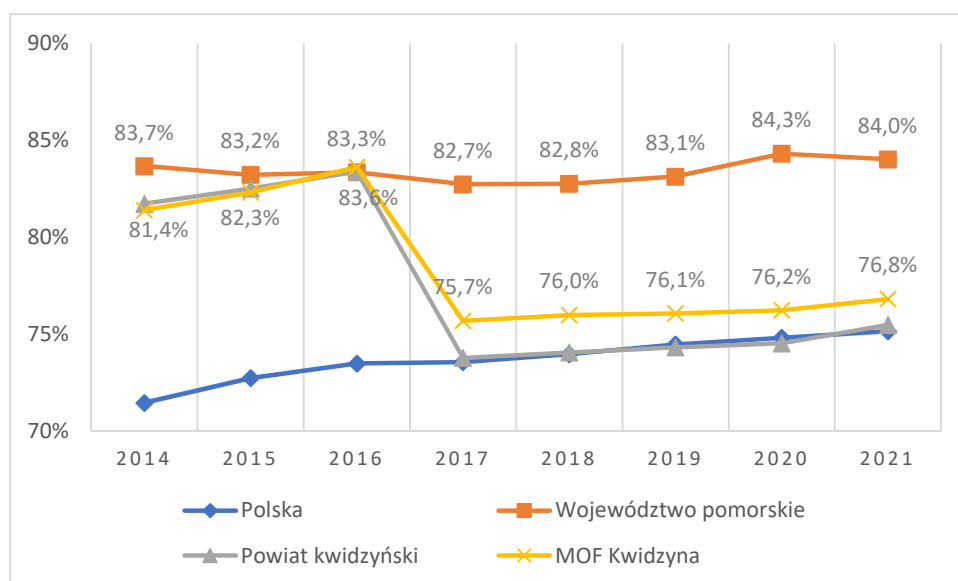


## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

wykryte w ciekach wodnych zbyt wysokie poziomy substancji chemicznych, takich jak azot, fluorki, fosfor, difenylotetry bromowane, związki rtęci, benzo(a)piren czy heptachlor. Znaczącym powodem złego stanu jakości wód w powiecie kwidzyńskim jest regularny zrzut ścieków do Wisły i Liwy przez zakłady przemysłowe zlokalizowane na terenie powiatu. Duża zawartość azotu (często spotykanego w środkach ochrony roślin) w badanych próbkach wskazuje z kolei na oddziaływanie działalności rolniczej na stan jakości wód.<sup>57</sup> Za zły stan jakości wód powierzchniowych odpowiedzialna jest również budowa sieci wodociągowych bez równoległego rozwoju kanalizacji. Prowadzą one do odprowadzania ścieków komunalnych i przemysłowych bezpośrednio do wód oraz do zanieczyszczeń powierzchniowych, pochodzących z działalności rolniczej.

Średni odsetek ludności MOF Kwidzyna korzystających z oczyszczalni ścieków w latach 2014-2021 kształtował się powyżej średniej całego kraju, poniżej wartości wskaźnika dla województwa pomorskiego – w 2021 roku jedynie 76,81% mieszkańców MOF Kwidzyna korzystało z oczyszczalni ścieków, co jest wynikiem gorszym o ponad 4 p. p. w porównaniu do roku 2014 (Wykres 69), jednak wartość wskaźnika determinowana jest przez niski udział ludności korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczby mieszkańców na terenie Gminy Sadlinki i Gardeja (odpowiednio 33,45% i 44,26% w 2021 roku) – wzrost liczby gospodarstwa domowy w tychże gminach nie był proporcjonalny do rozwoju sieci kanalizacyjnej. Dane te wskazują na konieczność rozwoju infrastruktury ściekowej głównie na terenach wiejskich MOF Kwidzyna.

Wykres 72. Udział ludności korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2021 (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

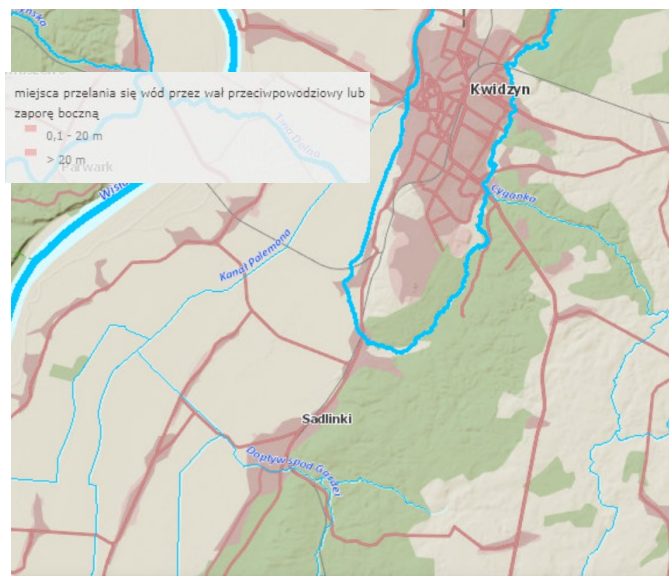
Miasto Kwidzyn i Gmina Kwidzyn tworzą Aglomerację Kwidzyn i spełniają wymogi Dyrektywy Rady z dnia 21 maja 1991 r. dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (91/271/EWG). W/w aglomeracja skanalizowana jest prawie w 100%. Na terenie gmin Sadlinki i Gardeja nie istnieje aglomeracja ściekowa.

<sup>57</sup> Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Kwidzyńskiego na lata 2020-2030, Kwidzyn, listopad 2019, s. 41

Niezwykle istotnym z punktu widzenia ochrony środowiska naturalnego, głównie w zakresie zanieczyszczenia cieków wodnych jest zabezpieczenie przed lokalnymi podtopieniami, które mogą przetransportować szkodliwe substancje do cieków wodnych.

Obszar MOF Kwidzyna jest obszarem zagrożonym powodzią (Rysunek 23). W chwili obecnej na terenie MOF Kwidzyna istnieje ok. 102,14 km kanalizacji odprowadzającej wody deszczowe oraz jeden zbiornik retencyjny w Kwidzynie, przy ulicy Sportowej, o pojemności 3 700 m<sup>3</sup> oraz mała retencja przy rzece Liwie.

Rysunek 23. Obszary zagrożone powodzią- MOF Kwidzyna



Źródło: [https://wody.isok.gov.pl/imap\\_kzgw/?gmap=gpMZP](https://wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gmap=gpMZP).

Zgodnie z ustaleniami Komisji Europejskiej najpoważniejszym skutkiem dla środkowej i wschodniej części Europy będą ekstremalne temperatury. W połączeniu z mniejszymi opadami w okresie letnim mogą one zwiększyć ryzyko wystąpienia suszy, a ponadto mają spowodować wzrost zapotrzebowania na energię latem.<sup>58</sup> Przewiduje się, że z powodu większych opadów w sezonie zimowym wzrośnie intensywność i częstotliwość powodzi rzecznych zimą i wiosną (w różnych regionach). Prognozy wskazują też, że zmiany klimatu doprowadzą do większej zmienności plonów i częstszych pożarów lasów.<sup>59</sup>

Ankietowani mieszkańcy MOF Kwidzyna równie podkreślają, iż szczególną uwagę należy zwrócić na poziom wykorzystania/zagospodarowania wód deszczowych – ponad połowa ankietowanych (55%) wyraziła negatywną opinię w tym zakresie.<sup>60</sup>

W związku z powyższym niezwykle istotnym elementem ochrony środowiska naturalnego MOF jest rozwój kanalizacji deszczowej oraz budowa nowoczesnych, proekologicznych kolektorów deszczowych na terenie MOF, a także rozwój mikro i małej retencji oraz błękitno-zielonej infrastruktury, w tym

<sup>58</sup> Obszar Powiatu Łęborskiego jest narażony na zjawisko suszy w stopniu umiarkowanym oraz znacznym.

<sup>59</sup> [https://climate.ec.europa.eu/climate-change/consequences-climate-change\\_pl](https://climate.ec.europa.eu/climate-change/consequences-climate-change_pl)

<sup>60</sup> Raport z konsultacji społecznych, s. 10

w szczególności rozwiązań opartych na naturze. aby w sposób skoordynowany zarządzać ryzykiem powodziowym i chronić cenne zasoby przyrodnicze obszaru.

Zanieczyszczenia przedostające się do powietrza atmosferycznego na terenie MOF Kwidzyna można podzielić na trzy grupy: z gospodarstw domowych, transportu drogowego oraz działalności zakładów produkcyjnych/ zakładów usługowych. Na podstawie raportu „Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim. Raport wojewódzki za rok 2020”, wydanego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, jakość powietrza na terenie MOF Kwidzyna jest ogólnie dobra – stężenia zanieczyszczeń nie przekraczają dopuszczalnych poziomów. Najwyższe stężenie zanieczyszczeń notuje się w pobliżu najbardziej uczęszczanych szlaków komunikacyjnych oraz w miejscach z rozproszonymi przestrzennie kotłami i piecami grzewczymi.

Hałas jest zanieczyszczeniem środowiska, którego źródłem są przede wszystkim: transport (zarówno drogowy, kolejowy, jak i lotniczy) oraz miasta (np. zakłady produkcyjne, usługowe, tereny budowy, dyskoteki). Dlatego też miejscem o największym natężeniu hałasu na terenie MOF Kwidzyna jest Miasto Kwidzyn jako ośrodek o znaczeniu ponadlokalnym, oraz obszary znajdujące się nieopodal najbardziej uczęszczanych dróg i zakładów produkcyjnych.

#### 4.4.4.1 Stopień ochrony przyrody

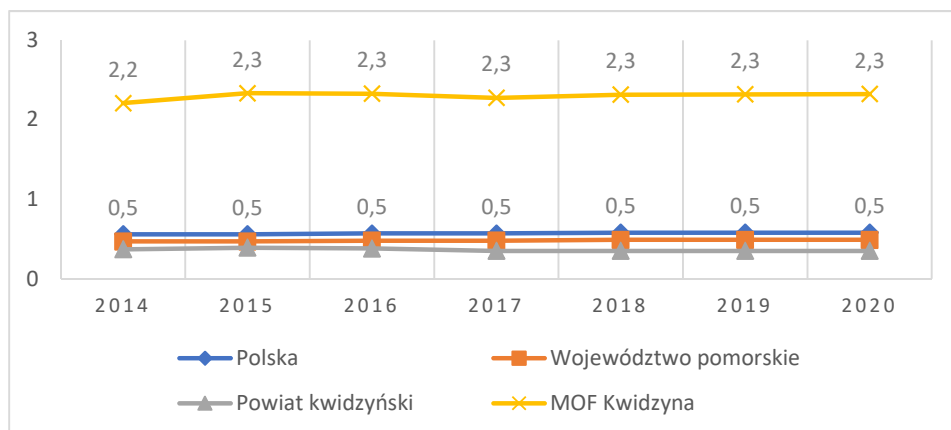
Obszary chronione stanowią ponad 32% całej powierzchni MOF Kwidzyna i w 99,98% są to obszary chronionego krajobrazu. Obszar rzeki Liwy od źródła rzeki do wypłynięcia na tereny Doliny Kwidzyńskiej został uznany, ze względu na duże walory przyrodnicze, za Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Liwy. Obejmuje on obszar 9841 ha i połączony jest w jeden system z Obszarem Chronionego Krajobrazu Jeziora Dzierzgoń i Morawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu.

Obszary chronione stanowią nie tylko o walorach przyrodniczo-krajobrazowych MOF, ale także są ważnym aspektem w zakresie rozwoju bioróżnorodności, Gminy MOF powinny realizować wspólne projekty w zakresie ochrony tejże bioróżnorodności, w tym gatunków chronionych i zapobiegać antropopresji ze strony turystów.

Średnia wartość udziału powierzchni terenów zielonych w powierzchni MOF Kwidzyna w latach 2014-2020 kształtowała się powyżej wartości na obszarze województwa pomorskiego, Polski i Powiatu kwidzyńskiego, wynosząc w 2020 roku 2,32%, tj. o 0,12 p.p. w porównaniu do roku 2014 (Wykres 73). Wartość wskaźnika kształtował głównie udział powierzchni zielonych w ogólnej powierzchni Miasta Kwidzyn (8,89 %). Na terenie Gminy Sadlinki wskaźnik ten wyniósł w 2020 roku 0,10%, w Gminie Gardeja 0,13%, w Gminie Kwidzyn 0,17%. Tereny zielone na terenach MOF Kwidzyna, w tym głównie na terenie Miasta Kwidzyn, które pełnią funkcje ponadlokalne, w tym w zakresie wypoczynku, są często terenami niezagospodarowanymi, zdegradowanymi, przez co nie są wykorzystywane przez lokalną społeczność MOF.

Tereny zielone stanowią nie tylko o walorach przyrodniczo-krajobrazowych MOF, ale także stanowią zabezpieczenie przeciw powodziom i lokalnym podtopieniom. Ich dalszy, zintegrowany rozwój, w tym na terenach miejskich, jest zatem istotny z punktu widzenia gospodarczego (turystyka- uzupełnienie oferty sieciowych produktów turystycznych), społeczno-przestrzennego (uzupełnienie infrastruktury społecznej), jak również środowiskowego (regulacja temperatury powietrza oraz magazynowanie i oczyszczanie wody deszczowej, retencja wód i zapobieganie powodziom), jako element rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury całego obszaru.

Wykres 73. Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni ogółem w latach 2014-2020<sup>61</sup> (%)



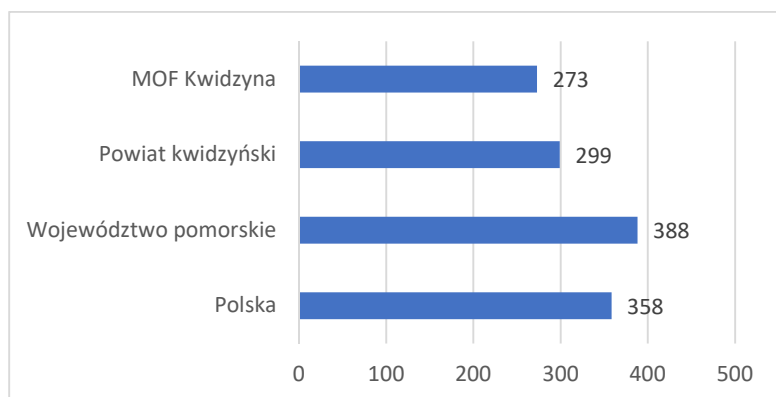
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

#### 4.4.4.2 Gospodarka odpadami

Najważniejsze zadania w gospodarowaniu odpadami komunalnymi, wynikające z konieczności ochrony środowiska, sprowadzają się do minimalizacji powstawania odpadów i maksymalizacji ich zagospodarowania oraz ograniczania do koniecznego minimum składowania odpadów w środowisku.

W 2021 roku 1 mieszkaniec obszaru MOF Kwidzyna wytworzył 273 kg odpadów komunalnych, tj. o ponad 42 % mniej od masy odpadów wytworzonych przez 1 mieszkańca województwa pomorskiego (Wykres 74), przy masie odpadów wytworzonych przez 1 mieszkańca województwa pomorskiego wynoszącej 388 kg, a Polski 358 kg.

Wykres 74. Masa odpadów komunalnych wytworzonych przez 1 mieszkańca w roku 2021 (kg)



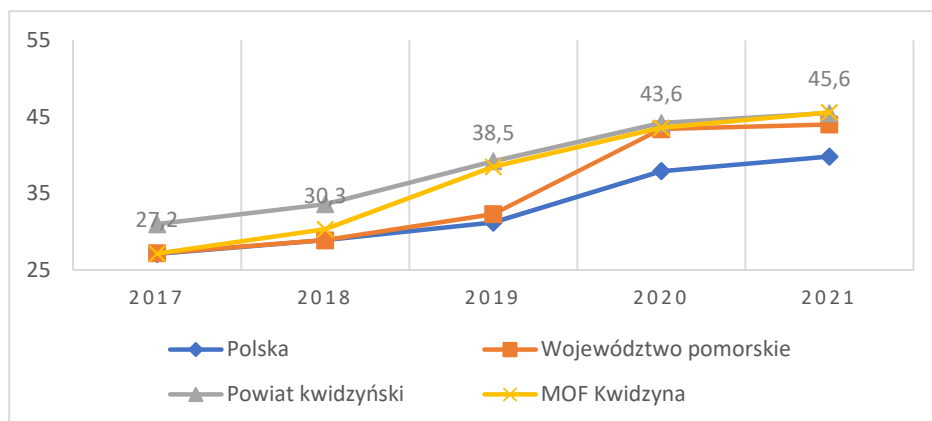
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Ważnym aspektem z punktu widzenia efektywności gospodarowania odpadami i ich wpływu na środowisko i tworzenie gospodarki obiegu zamkniętego na terenie całego MOF jest selektywna zbiórka odpadów i poziom recyklingu. Udział odpadów komunalnych zebranych selektywnie w relacji do ogółu

<sup>61</sup> Brak danych za rok 2021

odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku na terenie MOF Kwidzyna w latach 2017-2021 charakteryzował się pozytywnym rosnącym trendem, osiągając w 2021 roku wartość ponad 45,6%, powyżej wartości wojewódzkiej wynoszącej 44% (Wykres 75).

Wykres 75. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w latach 2017-2021<sup>62</sup> (%)

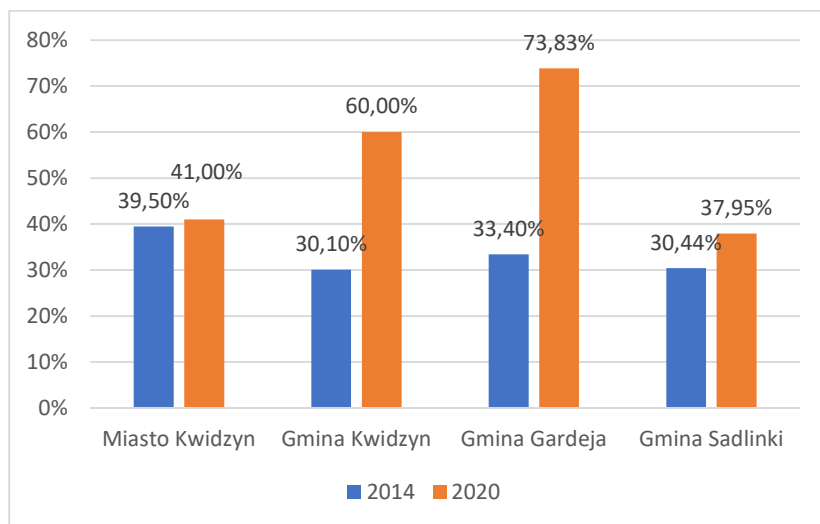


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Poziom recyklingu, przygotowania do ponownego użycia odpadów i odzysku innymi metodami niektórych frakcji odpadów komunalnych (papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła) w gminach MOF Kwidzyna, za wyjątkiem gminy Sadlinki, osiąga wartości powyżej wartości wymaganych Rozporządzeniem Ministra Środowiska danym roku (odpowiednio 14% w 2014 r. i 50% w 2020 roku) (Wykres 76). W roku 2021 wszystkie gminy osiągnęły wartości powyżej wartości wymaganych Rozporządzeniem Ministra Środowiska danym roku (odpowiednio 20% w 2021 r. i 25% w 2022 roku): gmina Sadlinki 30,44%, Miasto Kwidzyn 34%, gmina Gardeja 40%, gmina Kwidzyn 35,58%. W roku 2022 tylko Miasto Kwidzyn nie osiągnęło w/w poziomu: gmina Sadlinki 30,49%, Miasto Kwidzyn 23%, gmina Gardeja 29%, gmina Kwidzyn 34,24%.

<sup>62</sup> Brak danych za lata 2014-2016

Wykres 76. Poziom recyklingu, przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych- papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła na terenie gmin MOF w roku 2014 i 2020



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych poszczególnych gmin

Najwyższy poziom recyklingu w 2020 odnotowano w Gminie Gardeja (73,83%), najniższym w Gminie Sadlinki (37,95%). Długookresowym celem działania gmin MOF w kontekście rozwoju gospodarki obiegu zamkniętego i ochrony środowiska, jest maksymalizacja skali recyklingu odpadów i dążenie do osiągnięcia wskaźnika poziomu recyklingu odpadów komunalnych na poziomie min. 60% do 2030 roku, przy jednoczesnej minimalizacji innych negatywnych skutków oddziaływania na środowisko, takich jak wzrost emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń spowodowanych transportem drogowym do atmosfery. Osiągnięcie tegoż celu możliwe jest np. poprzez modernizację lokalnych PSZOK, przy wsparciu działań edukacyjnych lokalnej społeczności w zakresie gospodarki obiegu zamkniętego i jej znaczenia na ochronę środowiska naturalnego (systemowa, proekologiczna zmiana zachowań mieszkańców MOF w zakresie gospodarowania odpadami).

## 5 Wyniki badania ankietowego

Zakres informacji zebranych zarówno za pomocą pytań zamkniętych, jak i otwartych, pozwolił na określenie kierunków rozwoju MOF Kwidzyn, kluczowych z punktu widzenia mieszkańców regionu.

Z zebranych opinii mieszkańców wynika, iż priorytetowym aspektem jest konieczność poprawy dostępu do usług zdrowotnych oraz stanu infrastruktury szpitala.

Poprawa dostępności transportowej MOF Kwidzyna stanowi jeden z istotniejszych elementów wymagający poprawy, który wskazali respondenci. W szczególności należy zintensyfikować działania mające na celu dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców oraz rozwój taboru w kierunku pojazdów ekologicznych oraz dostosowanych do osób ze specjalnymi potrzebami. Ponadto należy zbudować spójny i bezpieczny system tras rowerowych na terenie MOF Kwidzyn, co pozwoli poprawić dostępność komunikacyjną w regionie, a także zwiększyć aktywność rekreacyjną mieszkańców. Wraz z rozbudową ścieżek rowerowych, istotnym elementem jest modernizacja ciągów pieszych, dróg i ulic, szczególnie z punktu widzenia poprawy bezpieczeństwa i dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Jednym z ważniejszych kierunków rozwoju regionu zdaniem mieszkańców MOF jest zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu, poprzez stworzenie kompleksowej, całorocznej oferty, zagospodarowanie miejsc i obiektów o niewykorzystanym potencjale, rozbudowę miejsc rekreacyjnych, sportowych, terenów zielonych, budowę kąpielisk, zwiększenie liczby wydarzeń kulturalnych oraz efektywną promocję, tj. scentralizowaną informację, łatwo dostępną dla mieszkańców i turystów. Umożliwi to zwiększenie aktywności lokalnych społeczności, przyciągnięcie i zachęcenie do dłuższego pobytu osób przyjezdnych oraz pozytywnie wpłynie na regionalną przedsiębiorczość.

Możliwość uzyskania zatrudnienia na terenie MOF Kwidzyn, warunki do prowadzenia działalności gospodarczej i rolniczej oceniono umiarkowanie. Mieszkańcy wskazują na potrzeby zwiększenia wsparcia dla przedsiębiorców, rolników oraz dostosowania oferty edukacyjnej i poziomu nauczania do potrzeb rynku pracy, dostępność żłobków i przedszkoli.

Istotnym elementem strategii terytorialnej MOF Kwidzyna – zdaniem mieszkańców – powinny być działania ukierunkowane na poprawę efektywności energetycznej, w tym przedsięwzięcia w zakresie termomodernizacji budynków, budowy ekologicznych źródeł energii (m.in. wiatraki), zwiększenie świadomości społecznej dotyczącej ochrony środowiska, ekologicznego stylu życia.

## 6 Bilans strategiczny

### 6.1 Sfera społeczna

1. Spadkowa tendencja liczby ludności MOF Kwidzyna przy ujemnym saldzie migracji – odpływ mieszkańców z terenów MOF.
2. Stosunkowo dobra sytuacja w zakresie współczynnika obciążenia demograficznego.
3. Napływ uchodźców z Ukrainy na teren MOF w wyniku wybuchu wojny – konieczna integracja i kompleksowe wsparcie.
4. Pozytywne trendy w zakresie wzrostu liczby osób pracujących i spadek bezrobocia (jednakże przy wyższej stopie bezrobocia w porównaniu ze średnią województwa pomorskiego i Polski)- konieczność systemowego przygotowania się na nadchodzących kryzys gospodarczy.
5. Niedobór na lokalnym rynku pracy pracowników technicznych, budowlanych – konieczna ścisła współpraca ze szkołami, w tym przede wszystkim technikami i szkołami branżowymi.
6. Ograniczona ilość nowych miejsc pracy, w tym dla osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami funkcjonalnymi.
7. Stosunkowo niskie wydatki na oświatę w na obszarze MOF Kwidzyna – wskaźnik wydatków na oświatę w przeliczeniu na 1 mieszkańca poniżej średniej wojewódzkiej i krajowej.
8. Oferta edukacyjna placówek szkolnictwa na poszczególnych poziomach powinna być odpowiedzią na zapotrzebowanie lokalnego rynku pracy.
9. Malejący trend liczby imprez kulturalnych i ich uczestników z wydatkami na kulturę w przeliczeniu na 1 mieszkańca poniżej średniej wojewódzkiej i krajowej.
10. Zauważalny problem związany ze wzrostem liczby osób z zaburzeniami psychicznymi, w tym wywołanymi przez skutki pandemii Covid-19 i wojny w Ukrainie – problem z dostępnością poradni zdrowia psychicznego i opieką specjalistów.
11. Widoczna poprawa dostępności przychodni lekarskich, potrzeba wzrostu dostępności w zakresie ambulatoryjnej specjalistycznej opieki zdrowotnej i podstawowej opieki zdrowotnej.
12. Zauważalny spadek liczby uczestników imprez turystycznych i sportowo-rekreacyjnych.
13. Stosunkowo niski poziom zaangażowania ludności w szeroko rozumianą aktywność społeczną, w tym osób starszych, z niepełnosprawnością i ze specjalnymi potrzebami, przy wartości wskaźnika liczby NGO na 10 tys. mieszkańców kształtującej się poniżej średniej wojewódzkiej i krajowej.
14. Potrzeba systemowego, w tym finansowego, wsparcia finansowego NGOs, w tym z zaangażowaniem biznesu (rozwój ekonomii społecznej- działań komercyjnych).



## 6.2 Sfera gospodarcza

1. Dominacja mikro i małych przedsiębiorstw – mitygacja ryzyka możliwego wycofania się strategicznego inwestora z terenów MOF.
2. Stosunkowo duża liczba dużych przedsiębiorstw, wpływających na rozwój społeczno-gospodarczy MOF.
3. Skumulowany roczny wskaźnik wzrostu (CAGR) liczby podmiotów gospodarczych w latach 2014-2021 w MOF – 1,28% vs 2,3% w województwie pomorskim.
4. Wiodące branże MOF Kwidzyn – handel hurtowy i detaliczny, budownictwo oraz transport i gospodarka magazynowa.
5. Niższy wskaźnik liczby osób prowadzących działalność gospodarczą na 1000 ludności w wieku produkcyjnym w MOF od wskaźnika dla województwa pomorskiego – stagnacja stopnia rozwoju przedsiębiorczości (stabilizacja firm już funkcjonujących), konieczna aktywizacja przedsiębiorczości na terenach MOF, narzędzia lokalne (IOB), regionalne, centralne w dobie kryzysu gospodarczego.
6. Bogata oferta inwestycyjna, w tym głównie w obszarze przemysłowym i magazynowym – znacząca przewaga konkurencyjna nad obszarem Metropolii Trójmiejskiej.
7. Polska Strefa Inwestycji – zwolnienia ulgi podatkowe, inne usługi wspierające inwestora.
8. Bogata oferta w zakresie turystyki krajoznawczej, historycznej, aktywnej, w tym wodnej – potencjalny obszar rozwoju zintegrowanych produktów sieciowych.
9. Niewystarczająca sieć połączeń pieszo-rowerowych, będących uzupełnieniem produktów turystycznych i/lub poprawiających dostępność komunikacyjną MOF.

## 6.3 Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa

### 6.3.1 Transport i dostępność komunikacyjna

1. MOF Kwidzyna znajduje się w zasięgu oddziaływania kilku ośrodków miejskich: Gdańsk, Grudziądz i Elbląg, zlokalizowanych w trzech województwach. Przez teren MOF Kwidzyna przebiegają drogi krajowe nr 55, 90 i wojewódzkie nr 518, 521, 523, 524, 532, 588, 611 oraz dwie linie kolejowe nr 207 i 218, umożliwiające połączenia z większymi ośrodkami miejskimi oraz siedzibami poszczególnych gmin MOF.
2. W latach 2014-2020 wzrosła długość powiatowych dróg powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców (z 53 km do 60 km). Wskaźnik ten jest wyższy niż dla województwa pomorskiego (52,7), jednak poniżej średniej krajowej (69,2 km).
3. Tocząca się rewitalizacja linii kolejowej nr 207 umożliwi poprawę warunki i dostępność komunikacyjną na terenie MOF. Niestety odroczono w czasie inwestycje dotyczące budowy obwodnic Kwidzyna i Gardei, które pozwoliłyby wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miejscowości, poprawić bezpieczeństwo drogowe i mieszkańców MOF. Ponadto władze gmin MOF Kwidzyna wskazują potrzeby realizacji szeregu zadań inwestycyjnych i remontowych, które poprawią stan infrastruktury transportowej oraz dostępności komunikacyjnej.

4. W ostatnich latach rośnie liczba pracujących na terenie MOF Kwidzyna. 96% zatrudnionych jest w Mieście i Gminie Kwidzyn, gdzie zlokalizowana jest większość zakładów pracy. W mieście znajdują się również największe placówki oświatowe, ośrodki zdrowia, obiekty usługowe i handlowe, szpitale, miejsca spędzania wolnego czasu, stąd też Kwidzyn jest naturalnym celem podróży mieszkańców MOF.
5. Na terenie MOF transport publiczny realizowany jest przez Powiślańską Komunikację Samochodową w Kwidzynie oraz przewoźników prywatnych, którzy uzupełniają transport na liniach podmiejskich i realizują przewozy publiczne w oparciu o umowy z gminami. Pomiedzy ośrodkami gminnymi występują dobre powiązania funkcjonalne z Kwidzynom, sieć połączeń komunikacji publicznej jest tu dobrze rozwinięta. Pozostałe tereny, szczególnie wiejskie, oddalone od ośrodków gminnych, dróg i stacji kolejowych, są znacznie słabiej skomunikowane, co powoduje konieczność dojazdu mieszkańców własnymi środkami transportu (głównie samochodami osobowymi i rowerami). W celu oceny zasadności uruchomienia przewozów publicznych na tych terenach istotna jest ocena popytu, potencjalnej liczby pasażerów, liczby wymaganych kursów oraz możliwości finansowania.
6. Występuje niewystarczająca współpraca samorządów MOF i lokalnych przewoźników w ramach zarządzania transportem zbiorowym. Brakuje tworzenia spójnego planu transportowego.
7. Według prognoz demograficznych w powiecie kwidzyńskim będzie malała liczba ludności, zamieszkująca głównie miasta. Zgodnie z tendencją krajową znaczące spadki dotyczyć będą ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Wzrastać natomiast będzie grupa osób w wieku poprodukcyjnym, co ma istotne znaczenie dla kształtowania przyszłej infrastruktury i systemu transportu zbiorowego. Głównym kierunkiem podróży mieszkańców MOF Kwidzyna jest miasto Kwidzyn, ośrodki gminne, Malbork i Trójmiasto. Mając na względzie prognozy demograficzne obszarami rozwojowymi będą również tereny wiejskie gmin Kwidzyna, Sadlinki i Gardei – okalające Kwidzyn i ośrodki gminne.
8. Dane dotyczące pomiaru ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF wskazują na niekorzystną tendencję spadku natężenia ruchu autobusów oraz wzrost ruchu samochodów osobowych i ciężarowych. W celu zmiany tego trendu konieczne są zmiany w systemie transportowym, skłaniające mieszkańców i przyjezdnych do korzystania z komunikacji publicznej oraz aktywnych form dojazdów.
9. Analiza dostępności czasowej na terenie MOF Kwidzyna wykazała stosunkowo dobrą dostępność w przypadku korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. Istotne ograniczenia w dostępności komunikacji zbiorowej, w tym:
  - do 45 minut dojazdu do miasta powiatowego z terenów gmin Gardeja i Sadlinki,
  - do 20 minut do siedzib gmin z większości obszaru MOF,wskazują na konieczność podjęcia działań na rzecz poprawy oferty przewozowej.
10. Z przeprowadzonych badań społecznych wynika, iż mieszkańcy gmin MOF Kwidzyna negatywnie oceniają dostępność publicznej i prywatnej komunikacji zbiorowej, jakość taboru, dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, przepustowość głównych tras komunikacyjnych, dostępność i jakość tras rowerowych oraz bezpieczeństwo na chodnikach. Jako priorytety działań określono poprawę dostępności komunikacyjnej poprzez rozwój infrastruktury rowerowej i drogowej oraz poprawę oferty transportu publicznego (dostępność połączeń, jakość taboru).

11. Z roku na rok pogarsza się struktura taboru autobusowego w powiecie kwidzyńskim – rośnie liczba pojazdów, eksploatowanych ponad 20 lat, wysoki jest udział autobusów zasilanych olejem napędowym (76%). Zarówno przewoźnicy, jak i Miasto Kwidzyn nie posiadają w swoim taborze autobusów elektrycznych, które przyczyniałyby się do realizacji krajowej polityki elektromobilności. Miasto Kwidzyn ani powiat kwidzyński nie dysponują strategią rozwoju elektromobilności, a także w zakresie infrastruktury wodorowej (z racji początkowej fazy rozwoju tej technologii), jednakże planowane są działania na rzecz rozwoju ekologicznego transportu oraz wymaganej infrastruktury.
12. Wzrost natężenia ruchu w ostatnich latach, liczby pojazdów zarejestrowanych w MOF oraz w ruchu tranzytowym, wpływa na poziom bezpieczeństwa drogowego. Należy jednak wskazać, iż wskaźnik liczby wypadków na 100 tys. ludności w powiecie kwidzyńskim znacznie się obniżył w 2020 r. (wyniósł 77,1 wobec 125,8 w 2017 r.), aczkolwiek był wyższy niż średnia krajowa (61,4). Większość zdarzeń drogowych były z winy kierowcy i wynikały przede wszystkim z niedostosowania prędkości do warunków ruchu, nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu na przejściu, nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu. Na terenie MOF podjęto szereg działań, służących poprawie bezpieczeństwa drogowego, w tym dotyczących instalacji oświetlenia ulicznego i sygnalizacji świetlnej przejść dla pieszych, montażu radarowych wyświetlaczy prędkości w newralgicznych punktach, zmiany organizacji ruchu, przebudowy ulic.
13. Łączna długość tras rowerowych na terenie MOF Kwidzyna wzrosła niemal dwukrotnie ponad dwukrotnie – z 25,4 km w 2014 r. do 50,1 km w 2020 r., głównie za sprawą rozwoju infrastruktury na obszarze miasta i gminy wiejskiej Kwidzyn. Należy jednak wskazać, iż drogi rowerowe na terenie MOF Kwidzyna rozmieszczone są nierównomiernie i nie tworzą spójnego systemu, zwłaszcza na terenach wiejskich. Wpływa to negatywnie na mobilność mieszkańców, szczególnie dojeżdżających do miejscowości – przystanków, które są słabo skomunikowane z codziennymi celami podróży, takimi jak miejsca pracy i placówki edukacyjne.
14. W 2021 r. przeprowadzono ocenę struktury przestrzennej tras rowerowych w województwie pomorskim i w opracowanej koncepcji określono rekomendowany rozwój infrastruktury rowerowej na terenie MOF Kwidzyna, w celu poprawy komunikacji i mobilności mieszkańców gmin. Kluczowe przedsięwzięcia obejmują w szczególności rowerowe trasy transportowe łączące ośrodki gminne z miejscowościami na terenach wiejskich.
15. W ostatnich latach stworzono skoordynowane miejsce przesiadkowe w Kwidzynie dzięki inwestycji w budowę węzła integracyjnego, wraz z rewitalizacją zabytkowego budynku dworca PKP w Kwidzynie. Ponadto na terenie MOF Kwidzyna znajdują się 2 węzły/przystanki w Sadlinkach i Gardei, z czego ostatni (z racji obecnej infrastruktury) nie pełni funkcji integrującej różne systemy transportu publicznego.

### 6.3.2 Infrastruktura techniczna i środowisko

1. Stosunkowo niski poziom korzystania przez mieszkańców MOF z sieci gazowej może stanowić o przewadze MOF przy aktualnej sytuacji na rynku energetycznym.
2. Niski poziom skanalizowania MOF (poniżej średniej wojewódzkiej), przy jednoczesnym rozwoju sieci wodociągowej, determinuje konieczność dalszych inwestycji w tym obszarze (ryzyko dalszego zanieczyszczenia wód powierzchniowych).
3. Stabilny poziom wykorzystania energii cieplnej.

4. Dobre warunki do rozwoju energii odnawialnej na terenie MOF Kwidzyna – energia wiatru i słońca.
5. Stosunkowo zły stan wód powierzchniowych oraz wód w rzekach i jeziorach – rozwój sieci kanalizacyjnej, na obszarach o rozproszonej zabudowie, dla których nie wyznaczono aglomeracji ściekowych bardziej optymalne może być stosowanie rozwiązań indywidualnych zapewniających ten sam poziom ochrony środowiska.<sup>63</sup>
6. MOF Kwidzyna obszarem zagrożonym podtopieniami i powodzią – niewystarczająca długość sieci odprowadzającej wody deszczowe oraz ilość zbiorników retencyjnych, a także retencji naturalnej.
7. Tereny zieleni, głównie na obszarach miast wiodących, pełniących ponadlokalne funkcje, są zniszczone i źle zagospodarowane.
8. Pozytywny rosnący trend w zakresie masy odpadów zbieranych selektywnie, jednak poniżej średniej wojewódzkiej.
9. Konieczność zwiększenia poziomu recyklingu na terenie MOF, co przyniesie skumulowana wartość dodaną dla całego obszaru w ujęciu środowiskowym – cel długookresowy 60%.

## 6.4 Analiza SWOT

SWOT to jedna z najbardziej popularnych metod analizy strategicznej organizacji. Pozwala ona skonfrontować ze sobą pozytywne i negatywne czynniki wewnątrz (mocne i słabe strony) oraz na zewnątrz organizacji/obszaru (szanse i zagrożenia).

Tabela 16. Analiza SWOT – sfera społeczna MOF Kwidzyna

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktualna pozytywna sytuacja na lokalnym rynku pracy.</li> <li>• Spadek liczby rodzin otrzymujących zasiłki rodzinne.</li> <li>• Stosunkowo dobry dostęp do infrastruktury rekreacyjnej.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spadek liczby ludności.</li> <li>• Niedobór pracowników technicznych, budowlanych.</li> <li>• Ograniczona oferta nowych miejsc pracy, w tym dla osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami funkcjonalnymi.</li> <li>• Starzejące się społeczeństwo.</li> <li>• Stosunkowo niskie wydatki na oświatę.</li> <li>• Niewystarczająca dostępność opieki zdrowotnej w ramach POZ, specjalistycznej opieki zdrowotnej, w tym w zakresie zdrowia psychicznego.</li> </ul>

<sup>63</sup> Na stan wód powierzchniowych mogą wpływać spływy powierzchniowe np. z terenów wykorzystywanych rolniczo.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malejąca aktywność sportowo-turystyczna na terenie MOF.</li> <li>• Stosunkowo niski poziom aktywności społecznej mieszkańców MOF.</li> <li>• Słaba integracja mieszkańców poszczególnych gmin MOF (niski poziom identyfikacji MOF jako obszaru wspólnych działań i rozwoju).</li> </ul>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integracja uchodźców z Ukrainy z lokalnym społeczeństwem.</li> <li>• Systemowa na całym obszarze MOF współpraca lokalnych przedsiębiorców ze szkołami zawodowymi i technikami.</li> <li>• Rozwój systemowej specjalistycznej opieki zdrowotnej.</li> <li>• Rozwój systemowego wsparcia w zakresie przekwalifikowania pracowników.</li> <li>• Dalszy rozwój oferty Polskiej Strefy Inwestycji - pozyskanie nowych inwestorów strategicznych – nowe miejsca pracy.</li> <li>• Wzrost zaangażowania lokalnych organizacji pozarządowych w aktywizację poszczególnych grup wiekowych mieszkańców MOF, w tym osób z niepełnopravnościami i specjalnymi potrzebami.</li> <li>• Rozwój infrastruktury turystyczno-sportowej i konferencyjnej z wykorzystaniem PPP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kryzys gospodarczy, zwolnienia grupowe.</li> <li>• Przedłużający się konflikt zbrojny w Ukrainie.</li> <li>• Dalszy odpływ mieszkańców z terenów MOF.</li> <li>• Postępujący spadek aktywności społecznej mieszkańców MOF, w tym obszarze kultury, współdziałania w ramach MOF.</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 17. Analiza SWOT – sfera gospodarcza MOF Kwidzyna

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Duża liczba mikro i małych przedsiębiorstw na terenie MOF.</li> <li>• Na chwilę obecną stabilna sytuacja w zakresie dużych, strategicznych inwestorów na terenie MOF.</li> <li>• Na chwilę obecną stabilizacja działalności zarejestrowanych podmiotów gospodarczych.</li> <li>• Bogata oferta inwestycyjna, w tym głównie w obszarze przemysłowym i magazynowym.</li> <li>• Funkcjonowanie Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego Sp. z o.o.</li> <li>• Bogata oferta w zakresie turystyki krajobrazowej, historycznej, aktywnej, w tym wodnej.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niewystarczająca sieć połączeń pieszo-rowerowych.</li> <li>• Brak zintegrowanej całorocznej oferty turystycznej.</li> <li>• Brak spójnej polityki inwestycyjnej i pro przedsiębiorczej Partnerów MOF – niewykorzystanie szans zintegrowanych działań i korzyści skali.</li> <li>• Wartość skumulowanego rocznego wskaźnika wzrostu (CAGR) liczby podmiotów gospodarczych na terenie MOF niższy od wartości wskaźnika dla województwa pomorskiego.</li> </ul>
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wykorzystanie zewnętrznych narzędzi wspierających lokalną przedsiębiorczość.</li> <li>• Wsparcie PAIH w zakresie tworzenia wspólnej marki inwestycyjnej.</li> <li>• Systemowe wsparcie województwa pomorskiego w zakresie rozwoju produktów turystycznych w obszarze turystyki aktywnej, w połączeniu z turystyką krajobrazową i historyczną.</li> <li>• Dalszy rozwój oferty Polskiej Strefy Inwestycji- pozyskanie nowych inwestorów strategicznych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pogłębiający się kryzys gospodarczy, wycofanie się średnich i dużych firm z terenów MOF, likwidacja mikro i małych przedsiębiorstw na terenie MOF, odpływ pracowników.</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 18. Analiza SWOT – transport i mobilność MOF Kwidzyna

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwidzyn miastem węzłowym – centrum integracji transportu zbiorowego.</li> <li>• Przebiegające przez teren MOF Kwidzyna drogi krajowe, wojewódzkie oraz dwie linie kolejowe, umożliwiające połączenia z większymi ośrodkami miejskimi oraz siedzibami poszczególnych gmin MOF.</li> <li>• Bliskość aglomeracji Trójmiasta, autostrady A1.</li> <li>• Rozwój utwardzonych dróg gminnych.</li> <li>• Rozwój połączeń drogowej komunikacji przez prywatnych przewoźników.</li> <li>• Dobra komunikacyjna dostępność czasowa w przypadku korzystania z indywidualnego transportu samochodowego.</li> <li>• Opracowana koncepcja rozwoju tras rowerowych dla MOF Kwidzyna.</li> <li>• Funkcjonowanie parkingów przy węźle przesiadkowym w Kwidzynie.</li> <li>• Pozytywna ocena mieszkańców gmin MOF dotycząca stanu nawierzchni dróg, ulic i chodników.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak obwodnicy Kwidzyna i Gardei.</li> <li>• Koncentracja miejsc pracy, placówek edukacyjnych, obiektów użyteczności publicznej i kulturalnych w Kwidzynie – główny cel podróży (obok ościennych ośrodków miejskich: Gdańsk, Grudziądz, Malbork, Elbląg).</li> <li>• Ograniczona dostępność transportu zbiorowego dla mieszkańców miejscowości i wsi położonych w oddaleniu od dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii kolejowych – konieczność korzystania z własnych pojazdów (aut, rowerów).</li> <li>• Istotne ograniczenia w czasowej dostępności komunikacji zbiorowej na terenach gmin Sadlinki i Gardeja.</li> <li>• Niewystarczająca współpraca samorządów MOF i lokalnych przewoźników w ramach zarządzania transportem zbiorowym.</li> <li>• Nierównomierny układ dróg rowerowych na terenie MOF – brak spójnego systemu transportowego, ograniczona dostępność i mobilność mieszkańców.</li> <li>• Przystanek w Gardei – z racji obecnej infrastruktury – nie pełni funkcji integrującej różne systemy transportu publicznego.</li> <li>• Wysoki udział autobusów eksploatowanych dłużej niż 20 lat.</li> <li>• Niski odsetek ekologicznych środków transportu komunikacji publicznej.</li> <li>• Negatywna ocena mieszkańców gmin MOF dotycząca: <ul style="list-style-type: none"> <li>– dostępności publicznej i prywatnej komunikacji zbiorowej,</li> <li>– jakości taboru i dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,</li> <li>– przepustowości głównych tras komunikacyjnych,</li> <li>– dostępności i jakości tras rowerowych,</li> </ul> </li> </ul>

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

	– bezpieczeństwa na chodnikach.
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost wskaźnika długości dróg powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców (wciąż jednak poniżej średniej krajowej).</li> <li>• Realizacja rewitalizacji linii kolejowej nr 207 – poprawa dostępności komunikacyjnej.</li> <li>• Rosnąca liczba podmiotów gospodarczych oraz osób pracujących na terenie MOF.</li> <li>• Spadek liczby wypadków drogowych.</li> <li>• Dostępność funduszy na realizację inwestycji w rozwój infrastruktury transportowej, poprawę mobilności mieszkańców.</li> <li>• Rozwój elektromobilności oraz alternatywnych, ekologicznych źródeł zasilania pojazdów.</li> <li>• Wzrost zainteresowania mobilnością aktywną.</li> <li>• Rozwój oferty przewozowej komunikacji zbiorowej.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozwój tranzytu, przebiegającego przez teren MOF, odroczone w czasie inwestycje dotyczące budowy obwodnic Kwidzyna i Gardei – zwiększone natężenie ruchu drogowego, emisja spalin, liczba wypadków.</li> <li>• Przedłużająca się modernizacja linii kolejowej łączącej Kwidzyn z Grudziądem i Toruniem (funkcjonująca autobusowa komunikacja zastępcza).</li> <li>• Brak wystarczających środków finansowych na realizację istotnych dla MOF inwestycji w infrastrukturę transportową.</li> <li>• Wzrost liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (wzrost natężenia ruchu, emisji spalin, ryzyka wypadków).</li> <li>• Utrzymująca się liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w ostatnich 5 latach.</li> <li>• Prognozowany spadek liczby ludności, szczególnie w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, zamieszkującej głównie miasta, oraz wzrost osób w wieku poprodukcyjnym, przede wszystkim na wsiach – konieczność uwzględnienia tendencji w projektowaniu rozwoju infrastruktury transportowej i oferty przewozowej.</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne



Tabela 19. Analiza SWOT – sfera infrastrukturalna i środowiskowa MOF Kwidzyna

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stosunkowo niski poziom korzystania przez mieszkańców MOF z sieci gazowej.</li> <li>• Pozytywny rosnący trend w zakresie masy odpadów zbieranych selektywnie, jednak poniżej średniej wojewódzkiej.</li> <li>• Zauważalne oszczędności energetyczne po zintegrowanych projektach termomodernizacyjnych.</li> <li>• Dobre warunki do rozwoju energii odnawialnej na terenie MOF- energia wiatru i słońca.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stosunkowo niski poziom skanalizowania MOF w porównaniu do średniej województwa pomorskiego.</li> <li>• Stosunkowo zły stan wód powierzchniowych oraz wód w rzekach i jeziorach.</li> <li>• Niewystarczająca długość sieci odprowadzającej wody deszczowe oraz ilość zbiorników retencyjnych.</li> <li>• Zniszczone i źle zagospodarowane tereny zieleni, głównie na obszarach miast wiodących, pełniących ponadlokalne funkcje.</li> </ul>
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stosunkowo niski poziom korzystania przez mieszkańców MOF z sieci gazowej.</li> <li>• Wykorzystanie w kolejnych projektach termomodernizacyjnych nowoczesnych technologii zapewniających dalsze oszczędności energetyczne.</li> <li>• Dalsza systemowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i budynków komunalnych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rosnące ceny energii elektrycznej i ciepłej.</li> <li>• Niekontrolowany zrzut nieczystości i pestycydów do rzek i jezior.</li> <li>• Dalszy rozwój sieci wodociągowej bez rozwoju sieci kanalizacyjnej.</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne

## 6.5 Identyfikacja obszarów wsparcia oraz wspólnych celów rozwojowych

Z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego całego MOF wyodrębniono obszary wsparcia, w ramach których realizacja wspólnych, zintegrowanych projektów jest możliwa i zapewni wartość dodaną w ujęciu gospodarczym, społecznym i przestrzennym.

Jednym z obszarów wsparcia, które determinować będą cele rozwojowe w obszarze społecznym jest stworzenie kompleksowego, zintegrowanego systemu integracji i wsparcia dla imigranci, którzy są lub będą mieszkańcami MOF Kwidzyna, celem ich włączenia i aktywizacja społecznej.

W odniesieniu do rozpoczynającego się kryzysu gospodarczego niezwykle istotnym aspektem jest zintegrowane i systemowe podejście do wsparcia lokalnej przedsiębiorczości, w tym przy aktywnym udziale organizacji pozarządowych z terenów MOF Kwidzyna, ale także dalsza ścisła współpraca o charakterze systemowym lokalnego biznesu ze szkołami, w tym ponadpodstawowymi<sup>64</sup> w zakresie aktualnej podaży pracy i dostosowania w miarę możliwości kierunków kształcenia i ich promocji do potrzeb lokalnego rynku pracy. Należy podkreślić tutaj powiązanie w/w obszaru z obszarem z zakresu integracji społecznej osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami funkcjonalnymi, które mają lub mogą mieć trudności w zatrudnieniu. Systemowe podejście pozwoli na wykorzystanie dobrych praktyk, a także zaoferowanie na lokalnym rynku pracy innowacyjnych rozwiązań z zakresu dostępnej przedsiębiorczości.

Obszarem wsparcia dla całego MOF w zakresie ochrony zdrowia jest potrzeba wzrostu dostępności w zakresie ambulatoryjnej specjalistycznej opieki zdrowotnej i opieki w ramach POZ- w ujęciu infrastrukturalnym i usługowym.

Konieczna jest również realizacja zintegrowanych działań z zakresu aktywizacji społecznej mieszkańców MOF, w tym osób z niepełnosprawnościami, ograniczeniami funkcjonalnymi i osób starszych.

MOF Kwidzyna powinien być postrzegany jako spójna marka/ obszar inwestycji, przez co osiągnięte zostaną korzyści skali przez potencjalnego inwestora (liczba pracowników, dostępność komunikacyjna wewnętrzna i zewnętrzna, korzyści społeczne, np. jakość i warunki życia).

MOF Kwidzyn postrzegany powinien być jako spójna marka turystyczna – jednym z celów rozwojowych powinna być budowa co najmniej dwudniowego produktu turystycznego/oferty turystycznej, w tym całorocznej, w oparciu o wspólne walory w zakresie turystyki krajobrazowej, historycznej, a przede wszystkim aktywnej, w tym wodnej, wpisując się w produkty turystyczne województwa. Koniecznym jest dalszy aktywny rozwój infrastruktury turystycznej (m.in. ścieżki pieszo-rowerowe).

Na terenie MOF Kwidzyna gros miejsc pracy, placówek edukacyjnych, instytucji i ośrodków handlowych, kulturalnych i rozrywkowych ulokowanych jest w Mieście Kwidzyn. Pomiędzy ośrodkami gminnymi występują dobre powiązania funkcjonalne z Kwidzynem, sieć połączeń komunikacji publicznej jest tu dobrze rozwinięta. Pozostałe tereny, szczególnie wiejskie, oddalone od ośrodków gminnych, dróg i stacji kolejowych, są znacznie słabiej skomunikowane z codziennymi celami podróży. Potrzebna jest poprawa współpracy samorządów MOF i lokalnych przewoźników w ramach zarządzania transportem zbiorowym, dostosowanie oferty przewozów do potrzeb mieszkańców MOF. Ponadto brakuje spójnego systemu tras rowerowych, które poprawiłyby mobilność mieszkańców, umożliwiłyby dojazd do węzłów i przystanków

---

<sup>64</sup> Konieczna współpraca z Powiatem Kwidzyńskim

integracyjnych, szczególnie z terenów wiejskich. W celu zwiększenia spójności wewnątrz MOF istotne jest określenie wizji transportu oraz realizacja działań organizacyjnych, inwestycyjnych, regulacyjnych i promocyjnych, sprzyjających zmianie zachowań transportowych mieszkańców oraz zapewniających sprawny, bezpieczny i ekologiczny dostęp mieszkańców do głównych ośrodków pracy, edukacji oraz usług.

Niższy od średniej wojewódzkiej poziom skanalizowania MOF, przy jednoczesnym rozwoju sieci wodociągowej, determinuje konieczność dalszych inwestycji w tym obszarze – ryzyko dalszego zanieczyszczenia wód powierzchniowych. Na obszarach o rozproszonej zabudowie, dla których nie wyznaczono aglomeracji ściekowych bardziej optymalne może być stosowanie rozwiązań indywidualnych zapewniających ten sam poziom ochrony środowiska. Na stan wód powierzchniowych mogą też wpływać sploty powierzchniowe np. z terenów wykorzystywanych rolniczo.

Rosnące ceny energii elektrycznej i ciepłej, przy ograniczeniach surowców energetycznych, wymusza na Partnerach MOF kolejne projekty termomodernizacyjne budynków użyteczności publicznej. Kompleksowa, partnerska realizacja tychże projektów zapewnia korzyści skali w ujęciu efektywności ekonomicznej – większa skala projektu i tańsze finansowanie zwrotne, oszczędność kosztów transportu, energetycznym, wzrost oszczędności energetycznych, środowiskowym – spadek emisji CO<sub>2</sub> do atmosfery na terenie MOF. Wspólnym obszarem wsparcia może być zintegrowana realizacja projektów w zakresie fotowoltaiki, przez co mogą być wykorzystane energetyczne i środowiskowe korzyści skali.

Z uwagi na fakt, iż teren MOF jest obszarem zagrożonym podtopieniami i powodzią ważnym aspektem jest dalszy systemowy rozwój sieci odprowadzającej wody deszczowe oraz budowa kolejnych zbiorników retencyjnych i tzw. „małej retencji”, co wpłynie na redukcję ryzyka powodziowego na całym obszarze MOF, bowiem ryzyko to jest ryzykiem systemowym i zaniedbania na obszarze któregośkolwiek Partnera wpływa na zwiększenia ryzyka powodziowego na całym obszarze MOF.

Dalszy zintegrowany rozwój i zagospodarowanie terenów zielonych MOF Kwidzyna jest istotny z punktu widzenia ochrony środowiska – różnorodności biologicznej, zapobieganie podtopieniom, zrównoważonego rozwoju społeczno-przestrzennego (infrastruktura społeczna), rozwoju gospodarczego – walory turystyczne, dla całego MOF, jako obszaru wdrażania sieciowych, systemowych produktów turystycznych. Ważnym aspektem jest również systemowe, zintegrowane wspieranie różnorodności biologicznej – ochrona i rozwój obszarów i gatunków chronionych. Projekty te powinny być uzupełniane systemową edukacją społeczności MOF w zakresie zmian klimatu i ochrony zasobów wodnych i ich wpływu na dalszy rozwój społeczno-gospodarczy MOF.

Koniecznym jest również podjęcie działań infrastrukturalnych i społecznych w obszarze tworzenia gospodarki obiegu zamkniętego, w tym w zakresie maksymalizacji poziomu recyklingu przy minimalizacji negatywnych skutków oddziaływania na środowisko naturalne, co możliwe będzie przez realizację projektów inwestycyjnych, np. modernizację PSZOK, przy wsparciu edukacyjnym mieszkańców MOF z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego.

## 7 Założenia rozwojowe

### 7.1 Misja i wizja rozwoju MOF Kwidzyna do roku 2030

#### **WIZJA**

Miejski Obszar Funkcjonalny Kwidzyna to wysoko rozwinięty przemysłowo region aktywnych lokalnych społeczności.

Miejski Obszar Funkcjonalny Kwidzyna w roku 2030 to:

- obszar kreatywnych i przedsiębiorczych mieszkańców, zaangażowanych w życie społeczno-gospodarcze powiązanych funkcjonalnie samorządów terytorialnych,
- miejsce atrakcyjne dla inwestorów, głównie w branżach przemysłowych,
- zintegrowany wewnętrznie obszar z unikalnym powiślańskim krajobrazem i bogatą ofertą aktywnej turystyki,
- obszar o bogatej ofercie kulturalnej,
- subregionalny ośrodek edukacyjny z ofertą dostosowaną do potrzeb lokalnego rynku pracy,
- rozwinięty komunikacyjnie i technologicznie obszar o czystym środowisku.

#### **MISJA**

Wzmacnianie zintegrowanego potencjału społeczno-gospodarczego MOF Kwidzyna w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju, w tym m.in. utrzymywanie sprzyjających warunków inwestycyjno-komunikacyjnych, pobudzających dalszy rozwój przedsiębiorczości i uprzemysłowienia regionu. Sprzyjanie integracji produktów turystycznych, budowanych w oparciu o charakterystyczny powiślański krajobraz, lokalną kulturę i historię oraz produkty regionalne.

Misja pozwala na jednoznaczne wytypowanie obszarów priorytetowych oraz celów strategicznych Strategii, określa przyszłe korzyści oferowane przez MOF Kwidzyna zarówno jej mieszkańcom, jak i turystom oraz inwestorom. Misja i wizja tworzą tożsamość i spójność wewnętrzną całego obszaru funkcjonalnego, zarówno w sferze społecznej, jak i gospodarczej.

#### **WIZJA TRANSPORTU I MOBILNOŚCI**

Transport i mobilność MOF oparta o:

- niskoemisyjny i rentowny transport publiczny na terenie MOF Kwidzyn, rozwijany na bazie partnerskich relacji gmin, powiatu i przewoźników prywatnych,
- zintegrowane transportowe ścieżki rowerowe, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, łączące wszystkie miejscowości MOF Kwidzyna,
- modernizowaną linię kolejową nr 207 i węzeł przesiadkowy w Kwidzynie w ramach szprychy Centralnego Portu Komunikacyjnego,

- edukację społeczności MOF, dotyczącą wyboru proekologicznych środków transportu, aktywnej mobilności.

## 7.2 Cele strategiczne, operacyjne, kierunki interwencji, źródła finansowania

Strategia wskazuje trzy cele strategiczne (CS), mające charakter ogólny i określające pożądane stany docelowe w ujęciu problemowym. Są one zoperacjonalizowane w postaci celów operacyjnych (CO) (Tabela 20-25).

Cele strategiczne i operacyjne odpowiadają na wyzwania i potrzeby wskazane w diagnozie i bilansie strategicznym MOF w poszczególnych obszarach funkcjonalnych, wynikają z nich działania i projekty, których wspólna realizacja przyczyni się do poprawy sytuacji społeczno-gospodarczej oraz przestrzennej MOF.

Tabela 20. Cel strategiczny (CS) 1. Bezpieczna przestrzeń, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA	Źródła finansowania
CS1. Bezpieczna przestrzeń	CO 1.1. Bezpieczne środowisko	KI 1.1.1. Adaptacja do zmian klimatu oraz wzrost odporności na negatywne skutki zmian klimatu	D 1.1.1.1. Zabezpieczenie przed powodzią i suszą, w tym ochrona terenów naturalnej retencji wodnej	FEP 2021-2027, Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 (FEnIKS)
			D 1.1.1.2. Działania edukacyjne w zakresie adaptacji do zmian klimatu	FEP 2021-2027, FEnIKS
		KI 1.1.2. Ochrona i poprawa stanu środowiska naturalnego	D 1.1.2.1. Rozwój terenów zielonych	FEP 2021-2027
			D 1.1.2.2. Ochrona i poprawa stanu różnorodności biologicznej	FEP 2021-2027
			D 1.1.2.3. Poprawa jakości wód gruntowych, wód w rzekach i jeziorach	FEP 2021-2027
			D 1.1.2.4. Poprawa jakości powietrza, w tym poprzez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych	FEP 2021-2027, FEnIKS
	CO 1.2. Bezpieczna	KI 1.2.1. Poprawa stopnia	D 1.2.1.1. Rozwój efektywnych, energooszczędnych oraz inteligentnych	FEP 2021-2027, FEnIKS

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

infrastruktura	bezpieczeństwa energetycznego	systemów zarządzania, dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii	
	KI 1.2.2 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF	D 1.2.2.1. Rozwój obsługi obszaru publicznym transportem zbiorowym oraz infrastruktury transportu zbiorowego	Środki własne gmin/ powiatu
		D 1.2.2.2. Rozwój niskoemisyjnego taboru, infrastruktury paliw alternatywnych oraz aktywności interesariuszy związanej z upowszechnianiem elektromobilności	FEP 2021-2027
		D 1.2.2.3. Poprawa dostępności do gmin MOF poprzez systemowy rozwój ścieżek rowerowych oraz upowszechnianie mobilności aktywnej	FEP 2021-2027
		D 1.2.2.4. Rozwój działań regulacyjnych z zakresu organizacji ruchu	środki własne gmin/ powiatu

Źródło: Opracowanie własne

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Tabela 21. Wskaźniki kontekstowe dla CS1

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych
Odsetek ludności MOF korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie ludności	76,8% (2021)	>80%	Obliczenia własne na podstawie danych GUS
Odsetek powierzchni terenów zieleni	2,3% (2021)	utrzymanie poziomu	Obliczenia własne na podstawie danych GUS
Osiągnięty poziom recyklingu i przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych w poszczególnych gminach MOF	Gmina Sadlinki 30,49% (2022) Miasto Kwidzyn 23% (2022) Gmina Gardeja 29% (2022) Gmina Kwidzyn 34,24% (2022)	min. 60% dla każdej z gmin	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
Liczba budynków użyteczności publicznej poddanych termomodernizacji (sztuka)	0 (2022)	12	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
Liczba autobusów niskoemisyjnych (sztuka)	0 (2022)	3	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
Drogi rowerowe na terenie MOF przypadające na 10 tys. ludności (km)	7,8 (2020)	8,4	Obliczenia własne na podstawie danych GUS

Źródło: Opracowanie własne

W Załączniku nr 2 do Strategii ZIT przedstawiono odniesienie do zapisów oczekiwań wobec powiatów i gmin określonych w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji (RPT).

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Tabela 22. Cel strategiczny (CS) 2. Aktywne społeczeństwo, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA	Źródła finansowania
CS2. 2. Aktywne społeczeństwo	CO 2.1. Włączenie społeczne	KI 2.1.1. Wzrost poziomu integracji z imigrantami na terenie MOF	D 2.1.1.1. Wielopłaszczyznowa integracja imigrantów na terenie MOF	FEP 2021-2027, Programy Interreg
		KI 2.1.2. Włączenie zawodowe i społeczne osób zagrożonych ubóstwem, wykluczeniem społecznym	D 2.1.1.2. Aktywizacja społeczna osób starszych, zagrożonych ubóstwem, osób w tym osób z niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami	FEP 2021-2027, Program Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS)
			D 2.1.1.3. Poprawa dostępu do usług publicznych poprzez wdrożenie zasad dostępności, w tym projektowania uniwersalnego i rozwiązań z zakresu technologii kompensacyjnych	FEP 2021-2027, FERS
	CO 2.2. Zdrowe społeczeństwo	KI 2.2.1 Poprawa dostępności infrastruktury i usług zdrowotnych	D 2.2.1.1. Rozwój opieki ambulatoryjnej i środowiskowej	FEP 2021-2027

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 23. Wskaźniki kontekstowe dla CS2

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych
Kompleksowy system wsparcia imigrantów (sztuka)	0 (2022)	1	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
W pełni wdrożone zasady dostępności w usługach publicznych – projektowania uniwersalnego i rozwiązań z zakresu technologii asystujących przez Partnerów MOF (liczba Partnerów, którzy wdrożyli zasady dostępności)	0 (2022)	4	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
Średnia frekwencja wyborcza w wyborach samorządowych na terenie MOF	50,0% (2018)	Osiągnięcie średniej wojewódzkiej	Obliczenia własne na podstawie danych GUS



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych MOF (osoba)	-14 (2021)	Osiągnięcie dodatniego wyniku bilansu	Obliczenia własne na podstawie danych GUS
Liczba porad lekarskich udzielonych w ramach ambulatoryjnej opieki zdrowotnej w gminach MOF i gminach o statusie obserwatora (sztuka)	457 293 (2021)	wzrost o 20%	Obliczenie własne na podstawie danych GUS

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 24. Cel strategiczny (CS) 3. Stabilna gospodarka, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA	Źródła finansowania
CS3. Stabilna gospodarka	CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał	KL 3.1.1. Promocja gospodarcza MOF w kraju i za granicą	D 3.1.1.1. Rozwój zintegrowanego systemu wsparcia inwestorów polskich i zagranicznych, w tym mikro i małych przedsiębiorstw	FEP 2021-2027, środki własne gmin
			D 3.1.1.2. Uczestnictwo w międzynarodowych i krajowych targach o tematyce gospodarczej/ inwestycyjnej	FEP 2021-2027, środki własne gmin
		KL. 3.1.2. Systemowy rozwój przedsiębiorczości	D 3.1.2.1. Utworzenie i rozwój zintegrowanego systemu wsparcia lokalnych przedsiębiorców	FEP 2021-2027, środki własne gmin
	CO 3.2. Wspólna oferta turystyczna	K 3.2.1. Poprawa dostępności i jakości całorocznej oferty przemysłu czasu wolnego i oferty turystycznej na terenie MOF	D 3.2.1.1. Zintegrowana informacja i promocja utworzonej oferty czasu wolnego dla turystów polskich i zagranicznych	Środki własne gmin, środki przedsiębiorstw i podmiotów branży czasu wolnego
			D. 3.2.1.2. Stworzenie sieciowego pakietu produktów turystycznych MOF w oparciu o tożsamość regionalną, w tym w zakresie lokalnych kularów	Środki własne gmin, środki przedsiębiorstw i podmiotów branży czasu wolnego
			D 3.2.1.3. Rozwój współpracy interesariuszy branży czasu wolnego w oparciu o modele zarządzania ruchem	Środki własne gmin, środki przedsiębiorstw i podmiotów

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

			turystycznym	branży czasu wolnego
CO 3.3. Edukacja a rynek pracy	KI 3.3.1. Wsparcie kształcenia zawodowego w zawodach deficytowych dla gospodarki MOF		D 3.3.1.1. Realizacja kompleksowych projektów szkół ponadpodstawowych z terenu MOF, w tym m.in. projektów edukacyjnych, projektów w zakresie rozwoju kompetencji uczniów, w partnerstwie z lokalnym biznesem i/lub fundacjami, wspierających rozwój kompetencji wymaganych na lokalnym rynku pracy	FEP 2021-2027, FERS, środki przedsiębiorstw
			D 3.3.1.2. Rozwój doradztwa zawodowego w szkołach ponadpodstawowych na terenie MOF	FEP 2021-2027, środki własne gmin i powiatu
			D.3.3.1.3. Realizacja projektów z zakresu praktyk zawodowych dla studentów lokalnej uczelni wyższej w porozumieniu z biznesem MOF	Środki własne gmin, powiatu, budżety uczelni wyższych

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 25. Wskaźniki kontekstowe dla CS3

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych
Liczba nowo pozyskanych inwestorów na terenie MOF (sztuka)	0 (2022)	2	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
Udzielone noclegi na 1000 ludności w powiecie kwidzyńskim	353 (2021)	Wzrost r/r o 2%	Obliczenia własne na podstawie danych GUS/ raporty wewnętrzne Partnerów MOF
Średni udział osób bezrobotnych w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym	4,2% (2021)	<4%	Obliczenia własne na podstawie danych GUS
Utworzenie nowych miejsc pracy na terenie MOF (sztuka)	0 (2022)	200	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF

Źródło: Opracowanie własne

## 7.3 Projekty rozwojowe i źródła finansowania projektów

Wskazane projekty rozwojowe wpisują się w działania, kierunki interwencji, a tym samym cele Strategii, określone w rozdziale 5 niniejszej Strategii.

Projekty rozwojowe podzielono na projekty strategiczne, realizowane w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w poszczególnych obszarach tematycznych, oraz na projekty uzupełniające, które wypracowane zostały w odniesieniu do potrzeb poszczególnych grup odbiorców – grupa tychże projektów będzie uzupełniana w poszczególnych obszarach w odniesieniu do aktualnych potrzeb MOF, ich priorytetowości i możliwości budżetowych Partnerów MOF.

### 7.3.1 Projekty strategiczne

Projekty strategiczne stanowią projekty o strategicznym znaczeniu dla spójnego, dynamicznego i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego MOF, które wypracowane zostały w odniesieniu do bieżących potrzeb i celów rozwojowych MOF. Projekty te realizowane będą w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, finansowanych w ramach programu Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021-2027 w poszczególnych obszarach interwencji (Tabela 26).

Tabela 26. Alokacja ZIT dla MOF Kwidzyna wg obszarów interwencji

Obszar interwencji	Fundusz	Alokacja budżetowa (EUR)
Efektywność energetyczna	EFRR	5 093 498
Adaptacja do zmian klimatu	EFRR	1 801 070
Bioróżnorodność	EFRR	467 748
Mobilność miejska	EFRR	7 313 530
Infrastruktura zdrowotna	EFRR	1 253 023
Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej	EFS	612 153

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

W przedmiotowym dokumencie wskazano wprost tzw. „zdefiniowane projekty strategiczne” w poszczególnych obszarach interwencji (Tabela 27), które wypracowane zostały warsztatowo z Partnerami MOF, w odniesieniu do zidentyfikowanych działań, kierunków interwencji w ramach poszczególnych celów strategicznych i operacyjnych, z włączeniem partnerów społeczno-gospodarczych (Zespół Strategiczny<sup>65</sup>) – realizacja tychże projektów, z uwagi na ich zakres rzeczowy, spójny z dokumentami strategicznymi województwa pomorskiego w poszczególnych obszarach, możliwa jest jedynie przez jednostki sektora finansów publicznych- z tego też powodu do wyboru tychże projektów w nie zastosowano procedury otwartych naborów, jednakowoż ich zakresy skonsultowano na poziomie

<sup>65</sup> Opisany w Rozdziale 7. niniejszej Strategii.

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

debat społecznych, o których mowa w Rozdziale 7 Strategii, a także podczas konsultacji projektu Strategii MOF.<sup>66</sup> Głównym kryterium wyboru projektów zdefiniowanych była możliwość ich realizacji wyłącznie przez podmioty z sektora finansów publicznych z możliwością finansowania ich w ramach FEP 2021-2027. W obszarze adaptacji do zmian klimatu projekt budowy zbiorników retencyjnych wybrany został z uwagi na jego kompleksowość i skoncentrowanie się na wylotach odprowadzających wody opadowe do rzeki Liwy. Projekt zakupu niskoemisyjnych autobusów związany jest z realizacją polityki elektromobilności MOF. Projekt rozwoju systemu ścieżek rowerowych na obszarze MOF Kwidzyna został wybrany na podstawie kryterium strategicznego- uwzględnienia w strategicznych dokumentach województwa pomorskiego, tj. Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim.

---

<sup>66</sup> Fiszki projektów zdefiniowanych stanowią Załącznik do niniejszej Strategii

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Tabela 27. Zdefiniowane projekty strategiczne MOF Kwidzyna wskazane do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych

Obszar interwencji	Cel operacyjny Strategii MOF, Kierunek interwencji	Tytuł projektu	Lider/ Partnerzy	Lokalizacja	Proponowany zakres	Szacunkowy budżet/ dofinansowanie (EUR)
<b>Adaptacja do zmian klimatu</b>	CO 1.1. Bezpieczne środowisko KI 1.1.1. Adaptacja do zmian klimatu oraz wzrost odporności na negatywne skutki zmian klimatu D 1.1.1.1. Zabezpieczenie przed powodzią i suszą, w tym ochrona terenów naturalnej retencji wodnej	Budowa zbiorników retencyjnych na sieci kanalizacji deszczowej	Miasto Kwidzyn (Lider)/ Gmina Kwidzyn, Gmina Sadlinki, PWK Kwidzyn Sp. z o.o.	Miasto Kwidzyn, oddziaływanie- MOF Kwidzyna	Budowa 8 zbiorników retencyjnych na wylotach deszczowych odprowadzających wody opadowe do rzeki Liwy.	1 720 430/ 1 462 366
<b>Mobilność miejska</b>	CO 1.2. Bezpieczna infrastruktura KI 1.2.2 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF D 1.2.2.1. Rozwój niskoemisyjnego taboru i infrastruktury transportu zbiorowego	Projekt polegać będzie na zakupie 2 szt. autobusów niskoemisyjnych (zakłada się zakup autobusów o napędzie plug-in) oraz 2 stacji ładowania	Miasto Kwidzyn	Miasto Kwidzyn, oddziaływanie- MOF Kwidzyna	Zakup 2 szt. autobusów niskoemisyjnych – zakłada się zakup autobusów o napędzie plug-in.  Zakup 2 stacji ładowania.	1 600 000/ 1 100 000

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

<b>Mobilność miejska</b>	CO 1.2. Bezpieczna infrastruktura KI 1.2.2 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF D 1.2.2.2. Poprawa dostępności do gmin MOF poprzez systemowy rozwój ścieżek rowerowych	Rozwój systemu ścieżek rowerowych na obszarze MOF Kwidzyna	Miasto Kwidzyn/ Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki	MOF Kwidzyna	Budowa ścieżek rowerowych przy drogach;  DW 611, DP 3236G, DW 523, DW 532, DG 247054G, DW 524, DW 518, w Kwidzynie przy ulicach Żwirowa i Kolejowa	8 743 419/ 7 431 906
--------------------------	---	--	---	--------------	--	-------------------------

Źródło: Opracowanie własne

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

W ramach następujących obszarów interwencji:

- Efektywność energetyczna – termomodernizacja budynków komunalnych oraz użyteczności publicznej na terenie MOF Kwidzyna,
- Adaptacja do zmian klimatu – rozwój lokalnych systemów małej retencji na terenie MOF Kwidzyna, projekty edukacyjne,
- Infrastruktura zdrowotna,
- Różnorodność biologiczna,

organizowane będą otwarte nabory projektów, które na podstawie wypracowanych regulaminów naboru i kryteriów oceny, zgodnych z założeniami dokumentu Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021-2027, zostaną wybrane przez MOF i zgłoszone do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Preferowane będą m.in. projekty partnerskie, które oddziaływać będą na cały obszar MOF, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia wskaźników produktów i rezultatów zgodnie z zapisami FEP 2021-2027 dla danego obszaru, projekty komplementarne do innych projektów realizowanych przez Wnioskodawcę/ inne podmioty na terenie MOF w danym obszarze, co zapewni korzyści skali (wartość dodana). W obszarze bioróżnorodności oceniane będzie, czy dany projekt w sposób rzeczywisty kompleksowy i trwały wpłynie na zachowanie bioróżnorodności MOF Kwidzyna. W obszarze adaptacji do zmian klimatu oceny będzie stopień zabezpieczenia MOF przed skutkami zmian klimatu, w tym suszą i/lub powodzią. W obszarze różnorodności biologicznej, adaptacji do zmian klimatu preferowane będą projekty zawierające komponent edukacyjny (do 10% wartości projektu). Wnioskodawcy muszą być kwalifikowalnymi wnioskodawcami w ramach FEP 2021-2027 i muszą zadeklarować wniesienie wymaganego wkładu własnego do projektu. Szczegółowe kryteria formalne i merytoryczne będą załączone do regulaminów naborów w poszczególnych obszarach.

W przypadku obszaru „Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej migrantów”, zorganizowany będzie otwarty konkurs na wybór Partnera projektu, który przedstawi w nim koncepcję stworzenia zintegrowanego systemu wsparcia migrantów na terenie MOF Kwidzyna – oceniana będzie kompleksowość (przedmiotowa i podmiotowa) i partnerstwo realizacji projektu, a także innowacyjność działań integrujących w ramach przedstawionej koncepcji.

Fiszki ramowe dla w/w obszarów stanowią załącznik do niniejszej Strategii i wskazują proponowany zakres/ rodzaj działań możliwych do realizacji, a także konieczne do osiągnięcia wskaźniki produktu i rezultatu.

### 7.3.2 Projekty uzupełniające

Projekty uzupełniające wpisują się w cele, kierunki interwencji wskazane w Strategii, stanowią uszczegółowienie proponowanych działań. Projekty uzupełniające będą finansowane zarówno ze środków własnych poszczególnych Partnerów MOF, jak również z funduszy UE pochodzących z programów regionalnych i centralnych (projekty konkursowe). Przykładowe projekty uzupełniające wskazane w Strategii zostały wypracowane warsztatowo, z wykorzystaniem narzędzia Design Thinking, opierającego się na rzeczywistych potrzebach przedstawicieli poszczególnych grup społeczno-gospodarczych MOF. Na potrzeby Strategii wypracowano i wskazano projekty uzupełniające dotyczące wsparcia i włączenia osób starszych oraz podmiotów gospodarczych z terenów MOF (mikro i małe przedsiębiorstwa) (Tabela 28).

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Kolejne projekty uzupełniające będą tworzone minimum raz do roku, w nawiązaniu do ważności proponowanych działań, możliwości budżetowych Partnerów MOF, a także konkursów ogłaszanych przez Instytucje Zarządzające i Pośredniczące poziomu centralnego i regionalnego w ramach poszczególnych Programów.



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Tabela 28. Projekty uzupełniające MOF Kwidzyna w obszarze gospodarczym i społecznym

Tytuł projektu	Cel operacyjny Strategii MOF, Kierunek interwencji, Działanie	Lider/ Partnerzy	Lokalizacja	Proponowany zakres	Szacunkowy budżet/ źródło finansowania
System wsparcia operacyjnego przedsiębiorstw na terenie MOF, w tym mikro i małych przedsiębiorstw	<p>CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał</p> <p>KL 3.1.1. Promocja gospodarcza MOF w kraju i za granicą</p> <p>D 3.1.1.1. Rozwój zintegrowanego systemu wsparcia inwestorów polskich i zagranicznych, w tym mikro i małych przedsiębiorstw</p> <p>CO 3.3. Edukacja a rynek pracy</p> <p>KI 3.3.1. Wsparcie kształcenia zawodowego w branżach kluczowych dla gospodarki MOF</p> <p>D 3.3.1.1. Realizacja kompleksowych projektów szkół ponadpodstawowych z terenu MOF w partnerstwie z lokalnym biznesem i/lub</p>	<p>Lider:</p> <p>Kwidzyński Park Przemysłowo-Technologiczny (KPNT)</p> <p>Partnerzy:</p> <p>Partnerzy MOF</p> <p>Urząd Pracy w Kwidzynie</p>	MOF Kwidzyna	<p>Zrzeszenie i współpraca od strony operacyjnej mikro i małych przedsiębiorstw (już funkcjonujących, rozpoczynających działalność), w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– cost-sharing – uczestnictwo w kosztach wspólnego sekretariatu, księgowych, prawno-podatkowych,</li> <li>– zapewnienie dostępu do sprawdzonych ekspertów,</li> <li>– tworzenie grup zakupowych (energia, telefony komórkowe inne),</li> <li>– utworzenie aplikacji mobilnej-wymiana kontaktów, harmonogramów działań, baza przetargów-budowanie partnerstw, szukanie podwykonawców, oferty pracy - podaż i popyt pracy,</li> </ul>	ok. 4 mln zł za okres 5 lat/ środki własne Partnerów MOF, KPNT, środki własne przedsiębiorstw uczestniczących w systemie

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

	fundacjami wspierającym rozwój kompetencji wymaganych na lokalnym rynku pracy			<ul style="list-style-type: none"> <li>– wspólna promocja w kraju i za granicą danych branż,</li> <li>– organizowanie i realizacja projektów ze szkołami ponadpodstawowymi, w tym zawodowymi- kształcenie przyszłych kadr dla przedsiębiorców MOF,</li> <li>– nawiązywanie i animowanie współpracy między MŚP i dużymi podmiotami gospodarczymi z terenów MOF.</li> </ul>	
System wsparcia senioralnego MOF Kwidzyna	<p>CO 2.1. Włączenie społeczne</p> <p>KI 2.1.2. Włączenie zawodowe i społeczne osób zagrożonych ubóstwem, wykluczeniem społecznym</p> <p>D 2.1.1.2. Aktywizacja społeczna osób starszych, zagrożonych ubóstwem, w tym osób z niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami</p>	<p>Lider:</p> <p>Wybrany w konkursie NGO z terenu MOF Kwidzyna</p> <p>Partnerzy:</p> <p>Partnerzy MOF</p> <p>SPOZ z MOF Kwidzyna</p> <p>Uniwersytet Trzeciego Wieku</p> <p>Kola gospodyń wiejskich</p> <p>Kluby sportowe</p>	MOF Kwidzyna	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zaprojektowanie aktywności z zakresu sportu, rekreacji, kultury, edukacji, zdrowia dla seniorów z MOF w sposób systemowy,</li> <li>– edukacja IT seniorów, możliwe stworzenie aplikacji mobilnej z ofertą seniorów- możliwe wdrożenie wolontariatu dzieci i młodzieży w edukację seniorów,</li> <li>– - zapewnienie transportu/ możliwości dotarcia dla seniorów z wszystkich gmin MOF,</li> </ul>	Ok. 2 mln zł na okres 5 lat/ środki własne Partnerów MOF, FEP 2021-2027, środki własne przedsiębiorstw uczestniczących w systemie

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

				<ul style="list-style-type: none"><li>– stworzenie systemu wsparcia finansowania systemu – rękodzieło i sprzedaż on-line wytworzonych produktów,</li><li>– powołanie Miejskiej Rady Seniorów- poprawa aktywności obywatelskiej, wpływ na decyzje strategiczne na terenie MOF,</li><li>– inne działania (do uszczegółowienia).</li></ul>	
--	--	--	--	---	--

Źródło: Opracowanie własne

## 8 Opis udziału partnerów w przygotowaniu strategii i jej realizacji

Partnerzy społeczno-gospodarczy byli zaangażowani w całym procesie tworzenia strategii, zarówno w części diagnostycznej, jak i planistycznej. 21 kwietnia 2022 roku Zarządzeniem nr 464/2022 roku Burmistrza Miasta Kwidzyna powołany został Zespół Strategiczny Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna. Członkowie Zespołu Strategicznego są m.in. reprezentantami środowisk lokalnego społeczeństwa w zakresie spraw społecznych, gospodarczych, spraw związanych z mobilnością, zdrowiem, integracją społeczną, ochroną środowiska naturalnego, efektywnością energetyczną i innych obszarów funkcjonalnych istotnych z punktu widzenia lokalnej społeczności. Członkowie Zespołu zgłosili się dobrowolnie, po przeprowadzonym otwartym naborze na członków Zespołu. Do zadań Zespołu należy współpraca z organami MOF w sprawach dotyczących przygotowania, prowadzenia i oceny Strategii. Zespół będzie zaangażowany również w poszczególne etapy realizacji Strategii<sup>67</sup>.

Poszczególni członkowie Zespołu uczestniczyli w każdym ze spotkań, na których omawiane były poszczególne etapy prac nad Strategią, w tym brali udział w tworzeniu diagnozy MOF, szczególnie w zakresie badania ankietowego (współtworzenie pytań i zagadnień do badania ankietowego), wypracowaniu misji, wizji MOF, celów strategicznych i operacyjnych, a także kierunków interwencji i rodzajów działań. Członkowie Zespołu brali również czynny udział w konstruowaniu i wewnętrznym wyborze projektów strategicznych, finansowanych w ramach ZIT (tzw. „projekty nazwane”), jak również w tworzeniu regulaminów i kryteriów otwartych naboru projektów strategicznych w obszarach dedykowanym takowym naborom. Członkowie Zespołu brali również udział w konstruowaniu projektów uzupełniających w obszarze społecznym i gospodarczym, uczestnicząc w kreatywnych warsztatach z wykorzystaniem narzędzia Design Thinking, które odbyły się 15 września 2022 roku (Rysunek 24).

---

<sup>67</sup> Opisano w Rozdziale 8. System wdrażania

Rysunek 24. Warsztaty Zespołu Strategicznego MOF Kwidzyna



Źródło: Materiały własne MOF Kwidzyna

Społeczność MOF została zaangażowana w proces tworzenia Strategii zarówno na etapie diagnostycznym- w ramach przeprowadzonego badania ankietowego, w ramach którego lokalna społeczność mogła ocenić poszczególne obszary funkcjonalne MOF, jak również wskazać priorytetowe kierunki interwencji, które brane były pod uwagę w tworzeniu kierunków interwencji i działań w Strategii.<sup>68</sup>

Ponadto w październiku 2022 roku w Kwidzynie zorganizowano spotkania, mające charakter debat publicznych, dotyczące planowanych do realizacji w ramach ZIT przedsięwzięć strategicznych, według poniższych bloków tematycznych:

- 03.10.2022 r. – wspieranie mobilności miejskiej,
- 04.10.2022 r. – wspieranie efektywności energetycznej i redukcji gazów cieplarnianych,
- 05.10.2022 r. – przystosowanie do zmian klimatu i zapobieganie klęskom żywiołowym,
- 06.10.2022 r. – zielona infrastruktura na obszarach miejskich- wzmocnienie ochrony przyrody, różnorodności biologicznej,
- 07.10.2022 r. – wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich.

Spotkania miały charakter otwarty, udział w nich mógł wziąć każdy mieszkaniec MOF Kwidzyna – ogłoszenie o planowanych debatach umieszczone zostało publicznie we wszystkich dostępnych Partnerom MOF kanałach informacyjnych 19 września 2022 roku, zgłoszenia na poszczególne spotkania przyjmowane były do dwóch dni przed terminem danego spotkania. W debatach udział brali również przedstawiciele Zespołu Strategicznego.

Podczas w/w spotkań przedstawione zostały zakresy i obszary projektów strategicznych MOF, które mogą być realizowane w formule ZIT- omówiono szczegółowo tzw. „projekty nazwane”, możliwe do realizacji wyłącznie przez partnerów publicznych MOF, zidentyfikowane co do szczegółowego zakresu, budżetu,

---

<sup>68</sup> Szczegóły badania ankietowego wskazano w załączniku nr 1 do niniejszej Strategii

## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

zgodne z dokumentami strategicznymi województwa pomorskiego, wynikające z opracowanej diagnozy MOF Kwidzyna, w tym wyników badania ankietowego. Przedstawiono również obszary potencjalnych projektów/ przedsięwzięć strategicznych w blokach tematycznych, w ramach których po zatwierdzeniu przedmiotowej Strategii organizowane będą otwarte nabory potencjalnych przedsięwzięć/ projektów ZIT, wraz ze wskazaniem budżetów na poszczególne bloki tematyczne.<sup>69</sup> Każdy uczestnik spotkania mógł wyrazić swoje spostrzeżenia, uwagi, sugestie rozszerzenia bądź zmniejszenia zakresu danego przedsięwzięcia, co w uzasadnionych przypadkach, po konsultacjach Partnerów MOF i Zespołu Strategicznego, ujęto w ostatecznych kształcie projektów strategicznych ZIT, wskazanych w Strategii.

Kolejnym elementem włączenia społecznego były konsultacje społeczne projektu Strategii, których pierwszym etapem były spotkania z mieszkańcami MOF, zorganizowane w dniu 24 lutego 2023 roku w siedzibie Urzędu Miasta w Kwidzynie, z dostępem on-line w siedzibach urzędów pozostałych Partnerów MOF, w ramach których przedstawiono raz jeszcze projekt całego dokumentu, wraz z wypracowanymi zdefiniowanymi projektami strategicznymi ZIT, wysłuchano uwag i spostrzeżeń odnośnie całego dokumentu, jak również zaprezentowano wstępny harmonogram otwartych naborów na przedsięwzięcia strategiczne, nie mającego charakteru zdefiniowanego. Ponadto 16 lutego na okres 35 dni projekt Strategii zamieszczony został na stronach internetowych Partnerów MOF z formularzem zgłaszania uwag do projektu dokumentu. Przesłane uwagi zostały przeanalizowane przez Partnerów MOF z członkami Zespołu Strategicznego, uwagi zasadne zostały uwzględnione w ostatecznym kształcie Strategii.

Ponadto Strategia została udostępniona i skonsultowana z następującymi podmiotami:<sup>70</sup>

- podmioty wspierające ochronę środowiska naturalnego (np. Ekoinicjatywa, PRAZE),
- podmioty wspierające włączenie osób z niepełnosprawnościami, osób ze specjalnymi potrzebami, zagrożone wykluczeniem społecznym (MOPS, Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Kwidzynie),
- jednostki organizacyjne samorządów MOF, w tym jednostki budżetowe, spółki komunalne, samorządowe instytucje kultury (PEC Kwidzyn, Przedsiębiorstwo Wodociągowo-Kanalizacyjne w Kwidzynie, Kwidzyńskie Centrum Kultury),
- uczelnie wyższe (Powiślańska Szkoła Wyższa),
- instytucje otoczenia biznesu, w tym działające w obszarze rozwoju lokalnej przedsiębiorczości i rozwoju gospodarczego MOF (m.in. Kwidzyński Park Przemysłowo-Technologiczny,
- organizacje pozarządowe (Fundacja edukacji i Rozwoju FLOW, Fundacja MAPA Obywatelska),
- Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

---

<sup>69</sup> Wskazano w Punkcie 6.3. przedmiotowej Strategii

<sup>70</sup> Projekt Strategii wraz z formularzem konsultacyjnym wysłano do tychże podmiotów drogą mailową.

## 9 System wdrażania

### 9.1 Założenia wdrożeniowe

W dniu 4 listopada 2021 roku zawarto Porozumienie międzygminne w sprawie współdziałania celem opracowania i realizacji Strategii Rozwoju Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna. Porozumienie zawarto pomiędzy: Miastem Kwidzyn, Gminą Kwidzyn, Gminą Gardeja i Gminą Sadlinki. Dodatkowo w dniu 30 marca 2023r. zawarto Aneks nr 1 do Porozumienia, zmieniający jego treść m.in. uzupełniając o zapisy dotyczące utworzenia Związku ZIT.

Niniejsza Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Kwidzyna 2030+ jest narzędziem realizacji wspólnej polityki społeczno-gospodarczej przy wykorzystaniu między innymi zintegrowanych przedsięwzięć strategicznych.

Strategia porusza się w dwóch obszarach: strategicznym i operacyjnym. W obszarze strategicznym wskazane są wyzwania, cele, kierunki działań w długiej perspektywie czasu (do 2030r.). Zawiera on również misję uwzględniającą główne wartości w odniesieniu do kierunków działań oraz wizję, czyli docelowy, pożądany stan MOF Kwidzyna. Natomiast poziom operacyjny zawiera zbiór przedsięwzięć przewidzianych do realizacji przez partnerów MOF Kwidzyna. Są to projekty w znacznej mierze partnerskie, których część przewidziana jest do realizacji w ramach ZIT.

Na potrzeby opracowania, wdrażania, monitorowania i aktualizacji Strategii powołane zostały odpowiednie struktury dedykowane do wykonania poszczególnych zadań (opisane w pkt. Struktura i mechanizmy zarządzania).

### 9.2 Opis procesu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych

Zgodnie z wytycznymi zawartymi w art. 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. Strategia powinna zawierać opis udziału partnerów w przygotowaniu strategii i jej realizacji.

Zasadniczym dokumentem wskazującym partnerów i ich udział w procesie tworzenia strategii jest porozumienie międzygminne z dnia 4 listopada 2021 r. wraz z Aneksem nr 1 z dnia 30 marca 2023r., w którym to dokumencie wskazano Zespół Strategiczny, który ma być forum wymiany informacji, przeprowadzania konsultacji oraz opiniowania spraw związanych z ZIT MOF Kwidzyna. W skład Zespołu wchodzi, poza przedstawicielami lokalnych samorządów, delegaci partnerów społecznych, ekologicznych oraz ekonomicznych. Zarządzeniem Nr 464/2022 Burmistrza Miasta Kwidzyna z dnia 21 kwietnia 2022 r. powołano skład osobowy Zespołu Doradczego.

Zespół Doradczy poprzez delegatów partnerów społecznych, ekologicznych oraz ekonomicznych zidentyfikował potencjał, potrzeby, problemy i bariery MOF zarówno wśród mieszkańców, organizacji pożytku publicznego oraz podmiotów społeczno-gospodarczych. Szeroki zasięg konsultacji pozwolił na zgromadzenie opinii i pomysłów wykorzystanych na etapie identyfikowania kluczowych dla zrównoważonego rozwoju MOF zadań i przedsięwzięć strategicznych oraz projektów uzupełniających. (wypracowywanych m.in. w trakcie warsztatów kreatywnych metodą Design Thinking).

Partnerzy społeczni, ekologiczni i ekonomiczni uczestniczyli aktywnie w opiniowaniu i zbieraniu uwag do projektów poszczególnych części dokumenty strategicznego, jeszcze przed etapem konsultacji społecznych.

Proces uspołeczniania oraz model oddolnego podejścia do Strategii będą kontynuowane również na etapie jej wdrażania oraz monitoringu i ewaluacji z opisanym powyżej instytucjami i organizacjami.

### 9.3 Struktura i mechanizmy zarządzania

Sprawność przebiegu procesu opracowania, wdrożenia oraz monitoringu i aktualizacji Strategii możliwa jest dzięki stworzeniu odpowiedniej struktury i zastosowaniu systemu mechanizmów zarządzania Strategią.

Struktura zarządzania procesem strategicznym na etapie opracowania Strategii została oparta o następujące organy powoływane w kolejności (na podstawie Porozumienia międzygminnego z dnia 4 listopada 2021r. wraz z Aneks nr 1 z dnia 30 marca 2023r. oraz Zarządzenia Burmistrza Miasta Kwidzyna z dnia 21 kwietnia 2022r.):

1. Lidera MOF,
2. Związek ZIT,

Do kompetencji Lidera MOF należy:

- udział w programowaniu nowej perspektywy finansowej 2021-2027,
- przeprowadzenie procedury wyboru Wykonawcy opracowania dokumentów strategicznych, w tym także Strategii Rozwoju ZIT MOF Kwidzyna, oraz koordynacja zadań wynikająca z umowy z Wykonawcą, poprzedzone odrębną umową partnerską Stron Porozumienia,
- przedkładanie Strategii Rozwoju ZIT MOF Kwidzyna do zaopiniowania Zarządowi Województwa Pomorskiego oraz innym podmiotom po uprzednim przyjęciu jej uchwałą przez poszczególne Rady Miejskie/Gmin,
- reprezentowanie Stron Porozumienia przy podejmowaniu ustaleń dotyczących opracowania, akceptacji i wdrażania Strategii Rozwoju ZIT MOF Kwidzyna wobec podmiotów zewnętrznych po uprzedniej konsultacji ze Stronami,
- informowanie Stron Porozumienia o ustaleniach, działaniach i faktach mających wpływ na realizację celów niniejszego Porozumienia,
- organizacja Biura ZIT MOF Kwidzyna.

Następnie strony Porozumienia powołały Związek ZIT jako organ utworzonym z gmin, partnerów MOF Kwidzyna, którego celem jest realizacja Zintegrowanych Inwestycji terytorialnych.

Struktura organizacyjna Związku ZIT jest następująca:

1. Komitet Sterujący,
2. Zespół Strategiczny,
3. Biuro.

Komitet Sterujący stanowi forum wymiany informacji, koordynacji działań oraz dokonywania ustaleń w sprawach związanych z ZIT. W skład Komitetu Sterującego wchodzi delegaci Stron Porozumienia, tj. wójtowie, Burmistrz Kwidzyna lub osoby przez nich upoważnione.



## Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Zadania Komitetu Sterującego są następujące:

- opiniowanie Strategii Rozwoju ZIT MOF Kwidzyna oraz jej zmian,
- przyjmowanie sprawozdań z realizacji Strategii Rozwoju ZIT MOF Kwidzyna,
- przyjmowanie innych dokumentów wymaganych przez właściwe ministerstwo ds. rozwoju regionalnego, Zarząd Województwa Pomorskiego oraz inne organy,
- przyjmowanie propozycji związanych z kierunkiem rozwoju ZIT oraz opiniowanie propozycji w tym zakresie.

Zespół Strategiczny stanowi forum wymiany informacji, przeprowadzania konsultacji oraz opiniowania spraw związanych z ZIT. W skład Zespołu Strategicznego wchodzi: Starosta Powiatu Kwidzyńskiego, Burmistrz Miasta Kwidzyna oraz wójtowie Gmin wchodzących w skład MOF, delegaci partnerów społecznych, ekologicznych i ekonomicznych.

Do zasadniczych zadań Zespołu Strategicznego są następujące:

- opiniowanie sprawozdań z realizacji Strategii Rozwoju ZIT MOF Kwidzyna,
- opiniowanie innych dokumentów wymaganych przez właściwe ministerstwo ds. rozwoju regionalnego, Zarząd Województwa Pomorskiego oraz inne organy,
- postulowanie propozycji związanych z kierunkiem rozwoju ZIT oraz opiniowanie propozycji w tym zakresie.

Biuro MOF zapewnia obsługę merytoryczną, administracyjną i techniczną Komitetu Sterującego. Funkcję Biura pełni Zespół ds. Rozwoju Miasta i Zamówień Publicznych Urzędu Miejskiego w Kwidzynie.

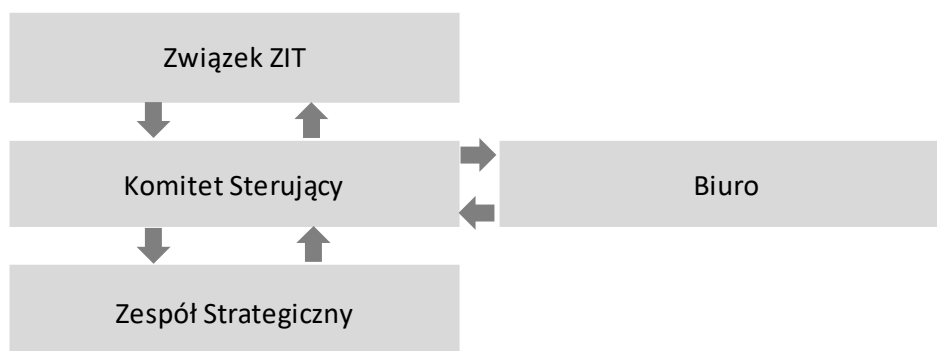
Do zadań Biura należy w szczególności:

- Obsługa Komitetu Sterującego, w tym:
  - a) organizacja posiedzeń Komitetu Sterującego,
  - b) przygotowywanie dokumentów związanych z działalnością Komitetu Sterującego,
  - c) współpraca z koordynatorami wyznaczonymi przy Strony porozumienia,
- organizacja i koordynacja, a także merytoryczny udział w pracach związanych z przygotowaniem Strategii Rozwoju ZIT MOF Kwidzyna a następnie monitorowanie i ewaluacja dokumentu,
- podejmowanie czynności niezbędnych do podpisania i renowacji ZIT MOF Kwidzyna,
- monitorowanie gotowości realizacyjnej projektów w ramach ZIT MOF Kwidzyna,
- promocja działań związanych z realizacją ZIT MOF Kwidzyna.

Każda ze stron porozumienia wyznacza w ramach swojej struktury organizacyjnej pracowników współpracujących z Biurem ZIT.

struktura zarządzania procesem związanym z realizacją Strategii ZIT MOF Kwidzyna funkcjonuje w oparciu o organy przedstawione na poniższym rysunku.

Rysunek 25. Struktura zarządzania procesem strategicznym na etapie opracowania Strategii



Źródło: Opracowanie własne

## 9.4 Monitoring i ewaluacja

Strategia ZIT MOF Kwidzyna w trakcie jej realizacji będzie podlegała ocenie skuteczności wykonania poprzez działania monitorujące i ewaluacyjne.

Monitoring Strategii będzie polegał na stałym selekcjonowaniu i gromadzeniu informacji niezbędnych do oceny postępów w realizacji Strategii.

Monitoring obejmował będzie cele w określonych obszarach priorytetowych Strategii.

Za działania monitoringowe odpowiedzialne będzie Biuro MOF, które raz w roku będzie opracowywało raport, będący podstawowym elementem monitoringu realizacji celów strategicznych i operacyjnych. W raporcie analizowane będą wskaźniki skwantyfikowane dla poszczególnych celów operacyjnych.

Raporty będą przedstawione organom wykonawczym wszystkich partnerów tworzących MOF Kwidzyna.

W celu doskonalenia systemu monitoringu zespół będzie prowadził prace analityczne i badawcze w zakresie głównych obszarów tematycznych zawartych w Strategii. Równocześnie będą trwały prace nad rozwojem instytucjonalnym systemu monitoringu, np. w zakresie źródeł informacji i danych.

Obiektywna i stała ocena postępu realizacji celów umożliwi:

- podjęcie decyzji odnośnie kontynuacji lub zaprzestania realizacji działań,
- zaplanowanie ewentualnych działań zapobiegawczych, które mogą prowadzić do aktualizacji Strategii w okresie jej obowiązywania,
- zweryfikowanie wpływu realizowanych projektów na otoczenie społeczno-gospodarcze,
- zweryfikowanie stopnia wpływu realizowanych projektów na rozwiązywanie problemów MOF Kwidzyna.

Wskaźniki, które będą monitorowane zdefiniowane zostały dla każdego z celów operacyjnych i będą podstawą mierzenia postępu w osiągnięciu celów.

Etapy monitoringu:

- zbieranie danych,
- analiza danych wraz z identyfikacją odchyłeń od planu,
- przygotowanie raportu,

- propozycje zmian i działań korygujących (aktualizacja Strategii).

Ewaluacja dotyczy efektów wdrażania Strategii oraz jej wpływu na rzeczywisty rozwój społeczno-gospodarczy MOF Kwidzyna. Ewaluacja musi odpowiadać na pytanie, w jakim stopniu Strategia rozwiązała zdiagnozowane problemy i jakie powinny zostać wdrożone usprawnienia i działania korygujące w przyszłych latach. Proces ewaluacji będzie realizowany przez Biuro MOF.

Ewaluacja działań wynikających ze Strategii będzie realizowana na trzech poziomach:

- analiza i ocena ex ante - na etapie rozpoczęcia realizacji wyznaczonych działań (na ile działania mają poprawić stan społeczno-gospodarczy);
- analiza i ocena bieżąca (mid-term) - określenie zgodności realizacji działań z wyznaczonymi celami;
- analiza i ocena ex post - ocena długoterminowego wpływu efektów wdrażania Strategii na wybrane grupy docelowe oraz na ogólną sytuację społeczno-gospodarczą MOF.

Opracowane w trakcie zadań monitoringowych raporty będą stanowiły podstawę przygotowania ewaluacji Strategii na koniec okresu jej obowiązywania.

Raport ewaluacyjny będzie obejmował ocenę efektów wdrażania Strategii na tle zdefiniowanych w niej wizji i celów, a w efekcie określi zakres ewentualnych działań korygujących.

Działania korygujące będą punktem wyjścia do opracowania Strategii na kolejne lata, która w dużej mierze będzie prowadziła do realizacji celów, które nie zostały osiągnięte do końca 2030 roku.

## 10 Zbieżność Strategii z obowiązującymi dokumentami strategicznymi w kraju i regionie

Dokument Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+ poddano analizie i weryfikacji z dokumentami strategicznymi funkcjonującymi na szczeblach europejskim, krajowym, regionalnym oraz lokalnym.

Poniżej wskazano zbieżność celów Strategii terytorialnej ZIT MOF Kwidzyna 2030+ z zapisami zawartymi w analizowanych dokumentach.

W analizie zbieżności ujęto następujące dokumenty strategiczne: Europejski Zielony Ład, Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2030, Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku, Krajową Politykę Miejską 2030, Strategię Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 oraz Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym.

### Europejski Zielony Ład

Europejski Zielony Ład to strategia rozwoju, która ma przekształcić Unię Europejską w obszar neutralny klimatycznie, w którym:

- W 2050 roku zostanie osiągnięty zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto,
- Nastąpi oddzielenie wzrostu gospodarczego od zużywania zasobów,
- Żadna osoba ani żaden region nie pozostaną w tyle.

Tabela 29. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Europejski Zielony Ład

Europejski Zielony Ład	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
<p>Główne elementy Europejskiego Zielonego Ładu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dostarczanie czystej i bezpiecznej energii,</li> <li>• Wdrażanie gospodarki o obiegu zamkniętym,</li> <li>• Budynki o niższym zapotrzebowaniu na energię,</li> <li>• Przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność,</li> <li>• Ochrona i odbudowa ekosystemów oraz</li> </ul>	<p>CS.1. Bezpieczna przestrzeń</p>	<p>CO.1.1. Bezpieczne środowisko</p> <p>CO.1.2. Bezpieczna infrastruktura</p>
	<p>CS.2. Aktywne społeczeństwo</p>	<p>CO.2.2. Zdrowe społeczeństwo</p>

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

bioróżnorodności, <ul style="list-style-type: none"><li>• Przystosowanie się do zmiany klimatu,</li><li>• Ochrona zdrowia.</li></ul>		
--	--	--

Źródło: [https://www.pois.gov.pl/media/98573/zielony\\_lad\\_broszura\\_wersja\\_dostepna.pdf](https://www.pois.gov.pl/media/98573/zielony_lad_broszura_wersja_dostepna.pdf)

[https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_pl](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pl)

### Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

W Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 wskazano nowy model rozwoju regionalnego Polski. Przewidziano w nim rozwój naszego kraju jako społecznie i terytorialnie zrównoważony, dzięki któremu efektywnie będą rozwijane oraz wykorzystywane miejscowe zasoby i potencjały wszystkich regionów. Dokument przedstawia cele polityki regionalnej oraz działania i zadania, jakie do ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorządy: wojewódzkie, powiatowe i gminne oraz pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki w perspektywie roku 2030.

Celem głównym Krajowej Strategii Rozwoju regionalnego 2030 jest efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowy i przestrzennym.

Dokument wskazuje trzy cele szczegółowe polityki regionalnej i dla każdego z nich zostały przypisane kierunki interwencji:

1. Cel 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym – kierunki interwencji:
  - 1.1. Wzmacnianie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo – wschodnia Polska oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją,
  - 1.2. Zwiększenie wykorzystania potencjału rozwojowego miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze,
  - 1.3. Przyspieszenie transformacji profilu gospodarczego Śląska,
  - 1.4. Przeciwdziałanie kryzysom na obszarach zdegradowanych,
  - 1.5. Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów.
2. Cel 2. Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych
  - 2.1. Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego,
  - 2.2. Wspierania przedsiębiorczości na szczeblu regionalnym i lokalnym,
  - 2.3. Innowacyjny rozwój regionu i doskonalenie podejścia opartego na Regionalnych Inteligentnych Specjalizacjach
3. Cel 3. Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie
  - 3.1. Wzmacnianie potencjału administracji na rzecz zarządzania rozwojem,
  - 3.2. Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym,

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

3.3. Poprawa organizacji świadczenia usług publicznych,

3.4. Efektywny i spójny system finansowania polityki regionalnej.

Tabela 30. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 Cele szczegółowe polityki regionalnej	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym	CS.1. Bezpieczna przestrzeń	CO.1.2. Bezpieczna infrastruktura
Cel 2. Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych	CS.3. Stabilna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał
	CS.2. Aktywne społeczeństwo	CO.2.1. Włączenie społeczne
Cel 3. Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie	CS.2. Aktywne społeczeństwo	CO.2.1. Włączenie społeczne

Źródło: <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego>

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku

Głównym celem Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku, jest: Tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Cel główny ma zostać osiągnięty dzięki realizacji Celów szczegółowych wraz z opisem głównych obszarów koncentracji działań, które określono jako:

1. Cel szczegółowy I: Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną, z Obszarami:
  - Reindustrializacja
  - Rozwój innowacyjnych firm
  - Małe i średnie przedsiębiorstwa
  - Kapitał dla rozwoju
  - Ekspansja zagraniczna
2. Cel szczegółowy II: Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony, z Obszarami:
  - Spójność społeczna
  - Rozwój zrównoważony terytorialnie

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

3. Cel szczegółowy III: Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu, z Obszarami:
- Prawo w służbie obywatelom i gospodarce
  - Instytucje prorozwojowe i strategiczne zarządzanie rozwojem
  - E-państwo
  - Finanse publiczne
  - Efektywność wykorzystania środków UE

Cele zawarte w strategii ZIT odpowiadają celom szczegółowym wraz z obszarami:

Tabela 31. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel szczegółowy I: Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną	CS.3. Stabilna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał
		CO.3.2. Wspólna oferta turystyczna
Cel szczegółowy II: Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony	CS.2. Aktywne społeczeństwo	CO.2.1. Włączenie społeczne
Cel szczegółowy III: Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu	CS.3. Stabilna gospodarka	CO.3.3. Edukacja a rynek pracy

Źródło: <https://www.gov.pl/web/ia/strategia-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju-do-roku-2020-z-perspektywa-do-2030-r--sor>

#### Krajowa Polityka Miejska 2030

Dokument Krajowa Polityka Miejska 2030, jako cel nadrzędny określa: stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmacniania zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju, polepszania jakości życia mieszkańców i budowania odporności na obserwowane zmiany klimatu.

Realizacja celu nadrzędnego będzie możliwa dzięki osiągnięciu sześciu celów, wpisujących się w wizję długofalowego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych:

1. Miasto kompaktowe – oznacza dążenie do rozwoju obszarów miejskich (w zwartości strukturalnej) w sposób zrównoważony i odpowiedzialny oraz do racjonalnego wykorzystania przestrzeni i dostępnych zasobów,

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

2. Miasto zielone – oznacza przeciwstawianie się pogłębianiu kryzysu klimatycznego, przeciwdziałanie skutkom zmian klimatu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza oraz odbudowywanie ekosystemów na obszarach miejskich (zwiększanie trenów zieleni oraz ciągłość ekosystemów przenikających się z obszarami zurbanizowanymi),
3. Miasto produktywne – oznacza oparcie rozwoju obszarów miejskich na zdywersyfikowanej gospodarce, która zapewnia mieszkańcom miejsca pracy, tworząc solidną inwestycyjną podstawę zrównoważonego rozwoju miejskiego,
4. Miasto cyfrowe – oznacza wykorzystanie procesów transformacji cyfrowej na rzecz wzmocnienia wzajemnych relacji pomiędzy zarządzającymi obszarem miejskim, mieszkańcami, organizacjami pozarządowymi i przedsiębiorcami, aby efektywnie zarządzać rozwojem miejskim,
5. Miasto dostępne – oznacza nie tylko niwelowanie barier poprzez racjonalne usprawnienia organizacyjne i funkcjonalne, ale także gwarancję zapewnienia równych szans wszystkim mieszkańcom i pełnego ich uczestnictwa w życiu społeczności oraz w dostępie do usług publicznych niezależnie od wielkości i umiejscowienia w strukturze osadniczej,
6. Miasto sprawne – oznacza zdolność skutecznego zarządzania, efektywnego wykorzystania zasobów własnych, ale także umiejętność współpracy między wszystkim uczestnikami procesów rozwoju miejskiego (współpraca partnerska między instytucjami, organizacjami społecznymi i gospodarczymi, mieszkańcami, i innymi – nie tylko w obrębie miast, ale także w ich obszarze funkcjonalnym).

Tabela 32. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Polityka Miejska 2030

Krajowa Polityka Miejska 2030	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel 2	CS.1. Bezpieczna przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
Cel 3	CS.3. Stabilna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał
		CO.3.2. Wspólna oferta turystyczna
Cel 5	CS.2. Aktywne społeczeństwo	CO.2.1. Włączenie społeczne

Źródło: <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/polityka-miejska>

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030

Dokument Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 określa trzy cele strategiczne dla województwa wraz z celami operacyjnymi, jako:

1. Trwałe bezpieczeństwo
  - 1.1 Bezpieczeństwo środowiskowe
  - 1.2 Bezpieczeństwo energetyczne
  - 1.3 Bezpieczeństwo zdrowotne
  - 1.4 Bezpieczeństwo cyfrowe



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

2. Otwarta wspólnota regionalna
  - 2.1 Fundamenty edukacji
  - 2.2 Wrażliwość społeczna
  - 2.3 Kapitał społeczny
  - 2.4 Mobilność
3. Odporna gospodarka
  - 3.1 Pozycja konkurencyjna
  - 3.2 Rynek pracy
  - 3.3 Oferta turystyczna i czasu wolnego
  - 3.4 Integracja z globalnym systemem transportowym

Tabela 33. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel strategiczny 1	CS.1. Bezpieczna przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
		CO.1.2. Bezpieczna infrastruktura
	CS.2. Aktywne społeczeństwo	CO.2.2. Zdrowe społeczeństwo
Cel strategiczny 2	CS.1. Bezpieczna przestrzeń	CO.1.2. Bezpieczna infrastruktura
	CS.2. Aktywne społeczeństwo	Włączenie społeczne
	CS.3. Stabilna gospodarka	CO.3.3. Edukacja a rynek pracy
Cel strategiczny 3	CS.3. Stabilna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał
		CO.3.2. Wspólna oferta turystyczna
		CO.3.3. Edukacja a rynek pracy

Źródło: [https://strategia2030.pomorskie.eu/wp-content/uploads/2021/06/Zalacznik-do-uchwaly\\_SWP\\_376\\_XXXI\\_21\\_SRWP2030\\_120421.pdf](https://strategia2030.pomorskie.eu/wp-content/uploads/2021/06/Zalacznik-do-uchwaly_SWP_376_XXXI_21_SRWP2030_120421.pdf)

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 jest obok Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 jednym z podstawowych dokumentów prowadzenia polityki regionalnej. Zawiera ona cztery cele z kierunkami działania:

C.1. Wysoka jakość przestrzeni zamieszkania i pracy

K.1.1. Kształtowanie struktur sieci osadniczej zgodnie z wymogami ładu przestrzennego

- Określeniu hierarchii sieci osadniczej, w tym rangi poszczególnych ośrodków i obszarów ich obsługi
- Poszanowaniu zasobu jakim jest przestrzeń, poprzez intensyfikację rozwoju w ramach istniejących struktur (regeneracja i uzupełnianie) i przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji
- Strukturyzacji istniejących obszarów rozproszonej zabudowy i przeciwdziałaniu dalszemu jej rozpraszaniu na tereny otwarte
- Kształtowaniu zwartych i wielofunkcyjnych jednostek osadniczych (m.in. skrócenie dystansu w relacjach: dom–nauka i praca–usługi)
- Kształtowaniu warunków przestrzennych dla efektywnej obsługi transportem zbiorowym istniejących i rozwijanych struktur przestrzennych
- Zapewnieniu dobrych ekologicznych warunków życia w kształtowanych strukturach
- Zapewnieniu wysokiej jakości przestrzeni zurbanizowanej (zabudowa i przestrzenie publiczne)

K.1.2. Kształtowanie wysokiej jakości środowiska mieszkaniowego

- Dążeniu do zapewnienia dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług i przestrzeni publicznych oraz do transportu zbiorowego
- Dążeniu do wyposażenia terenów mieszkaniowych w infrastrukturę techniczną
- Określeniu podstawowych wymagań w zakresie rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych warunkujących wysoką jakość środowiska mieszkaniowego
- Tworzeniu warunków przestrzennych bezpiecznego przemieszczania się i rozwoju mobilności pieszej i rowerowej na terenach mieszkaniowych
- Tworzeniu warunków przestrzennych sprawnej realizacji zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego

K.1.3. Racjonalizacja rozmieszczenia oraz poprawa dostępności infrastruktury społecznej i usług publicznych w tym zakresie

- Określeniu minimalnego programu usług publicznych właściwego dla rangi poszczególnych ośrodków (zgodnie z hierarchią sieci osadniczej)
- Racjonalizacji rozmieszczenia infrastruktury usług publicznych w odniesieniu m.in. do: specyfiki sieci osadniczej, efektywności ekonomicznej oraz indywidualnych predyspozycji poszczególnych ośrodków
- Określeniu uniwersalnych zasad lokalizacji i warunków dostępności infrastruktury usług publicznych
- Zapewnieniu "fizycznej", powszechnej dostępności infrastruktury usług publicznych (uwzględnieniu potrzeb wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji).

K.1.4. Zapobieganie i ograniczanie skutków powodzi oraz zagrożeń naturalnych

- Dążeniu do zapewnienia bezpieczeństwa powodziowego przez budowę i rozbudowę infrastruktury przeciwpowodziowej, w tym zwiększanie pojemności retencyjnej

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

- Maksymalnym zagospodarowaniu i zatrzymywaniu wód opadowych i roztopowych w miejscu opadu i ochronie ekosystemów istotnych dla retencji naturalnej
- Utrzymaniu brzegu morskiego na całej długości w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska

C.2. Konkurencyjna ora wielofunkcyjna przestrzeń gospodarcza i bezpieczeństwo

K.2.1. Efektywne i bezpieczne wykorzystanie zasobów przestrzeni przez gospodarke

- Kształtowaniu i wzmacnianiu istniejących struktur przestrzennych, wspierających osiągnięcie oraz utrzymanie wysokiej jakości zasobów i walorów przestrzeni
- Ochronie i racjonalnym gospodarowaniu zasobami kopalin oraz wód
- Racjonalnym wykorzystaniu zasobów rolniczej przestrzeni produkcyjnej
- Ochronie zasobów leśnych oraz na trwałej, zrównoważonej i wielofunkcyjnej gospodarce leśnej

K.2.2. Kształtowanie struktur przestrzennych umożliwiających tworzenie nowych i trwałych miejsc pracy

- Zwiększaniu potencjału gospodarczego i podnoszeniu atrakcyjności inwestycyjnej województwa
- Ukształtowaniu warunków przestrzennych rozwoju największego węzła transportowo-logistycznego w Regionie Morza Bałtyckiego
- Wzmacnianiu i rozwijaniu funkcji małych portów i przystani morskich
- Rozwijaniu infrastruktury sieci szerokopasmowej umożliwiającej rozwój usług cyfrowych

K.2.3. Wzmacnianie całorocznej i atrakcyjnej oferty turystycznej w oparciu o zasoby i walory przyrodniczo-kulturowe, krajobrazowe i funkcje metropolitalne

- Zrównoważonym wykorzystaniu zasobów i walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych dla rozwoju oferty turystycznej
- Kształtowaniu zintegrowanej i kompleksowej sieci szlaków turystycznych

K.2.4. Kształtowanie racjonalnej struktury przestrzennej sieci transportowej

- Poprawie zewnętrznej dostępności transportowej województwa
- Wzmacnianiu wewnątrzregionalnych powiązań transportowych województwa poprawiających jego spójność przestrzenną
- Kształtowaniu warunków rozwoju sprawnego i efektywnego transportu zbiorowego
- Usprawnieniu powiązań węzłów multimodalnych z infrastrukturą dostępności zewnętrznej warunkującej rozwój węzła transportowo-logistycznego w województwie

K.2.5. Zwiększanie stopnia bezpieczeństwa energetycznego i sprawności systemów produkcji, przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej i ciepłej, gazu, ropy naftowej oraz produktów ropopochodnych

- Ukształtowaniu w regionie hubu paliwowo-energetycznego
- Wzroście produkcji energii elektrycznej ze źródeł zlokalizowanych na obszarze województwa
- Przekształceniu regionu w krajowego lidera produkcji zielonej energii
- Rozwoju sieci przesyłowych i dystrybucyjnych elektroenergetycznych

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

- Zwiększeniu możliwości i zdolności przesyłowych i magazynowych gazu ziemnego i produktów naftowych
- Zwiększeniu możliwości i efektywności wykorzystania infrastruktury ciepłowniczej

K.2.6. Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa

- Kształtowaniu struktur przestrzennych zapewniających wysoką sprawność działania oraz ciągłość funkcjonowania państwa w czasie wojny
- Rozwoju infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa

C.3. Zachowane zasoby i walory środowiska

K.3.1. Zachowanie i odtwarzanie zasobów środowiska przyrodniczego i jego spójności

- Utrzymaniu i polepszaniu stanu i właściwości komponentów środowiska (hydrosfery, pedosfery, atmosfery i biosfery)
- Ochronie obszarów cennych przyrodniczo i krajobrazowo
- Ochronie, rewaloryzacji, pielęgnacji i odtwarzaniu zasobów biosfery o charakterze cennym, unikatowym i zagrożonym
- Utrzymaniu i odtwarzaniu łączności przestrzennej ekosystemów, umożliwiającej stabilność procesów przyrodniczych, migrację organizmów i spójność wyznaczonego systemu osnowy ekologicznej regionu
- Promocji i dydaktyce ochrony przyrody, ukierunkowanej na zachowanie cennych i charakterystycznych dla regionu walorów

K.3.2. Ochrona obszarów o charakterystycznym krajobrazie kulturowym lub znaczeniu historycznym

- Zachowaniu, ochronie tożsamości historyczno-kulturowej oraz promocji zasobów i walorów kulturowych województwa, a w szczególności obiektów zabytkowych i założeń przestrzennych
- Rewaloryzacji zdegradowanych przestrzeni o bogatej tradycji historycznej oraz obiektów zabytkowych
- Rozwijaniu i promowaniu szlaków kulturowych ukształtowanych w oparciu o zasoby kulturowe

K.3.3. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń środowiska

- Rozwoju zbiorczych i indywidualnych systemów kanalizacji sanitarnej i oczyszczania ścieków w celu zmniejszenia ładunku zanieczyszczeń odprowadzonego ze ściekami do wód i ziemi
- Zmniejszeniu i utrzymaniu poziomów substancji w powietrzu poniżej poziomów dopuszczalnych przez właściwe kształtowanie terenów zieleni oraz działania techniczne
- Kształtowaniu odpowiednich warunków przestrzennych dla poprawy jakości klimatu akustycznego
- Zapewnieniu dostępnego i sprawnie funkcjonującego systemu gospodarki odpadami

C.4. Uruchomione potencjały rozwojowe obszarów funkcjonalnych

K.4.1. Wzmacnianie relacji funkcjonalno-przestrzennych miejskich obszarów funkcjonalnych z wykorzystaniem ich zróżnicowanych potencjałów

K.4.2. Koordynacja polityki przestrzennej na obszarach szczególnych zjawisk w skali makroregionalnej

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

K.4.3. Wykorzystanie potencjału rozwojowego związanego ze szczególnymi walorami przyrodniczo-kulturowymi i krajobrazowymi

K.4.4. Przeciwdziałanie postępującej marginalizacji przez poprawę dostępu do dóbr i usług i rozwijanie nowych funkcji

K.4.5. Kształtowanie warunków przestrzennych dla rozwoju strategicznych funkcji gospodarczych

Tabela 34. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
C.1.	CS.1. Bezpieczna przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
		CO.1.2. Bezpieczna infrastruktura
	CS.2. Aktywne społeczeństwo	CO.2.1. Włączenie społeczne
C.2.	CS.1. Bezpieczna przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
		CO.1.2. Bezpieczna infrastruktura
C.3.	CS.3. Stabilna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał
		CO.3.2. Wspólna oferta turystyczna
C.4.	CS.2. Aktywne społeczeństwo	CO.2.1. Włączenie społeczne
	CS.3. Stabilna gospodarka	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał
		CO.3.2. Wspólna oferta turystyczna

Źródło: <https://pomorskie.eu/plan-zagospodarowania-przestrzennego-wojewodztwa-pomorskiego-2030/>

Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym

Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły stanowi podstawę podejmowania decyzji kształtujących stan zasobów wodnych i zasady gospodarowania nimi w przyszłości.

Natomiast Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym obejmują wszystkie elementy zarządzania ryzykiem powodziowym, ze szczególnym uwzględnieniem działań służących zapobieganiu powodzi i ochronie przed powodzią oraz informacji na temat stanu należytego przygotowania w przypadku wystąpienia powodzi.

Plany te określają 3 cele główne, którym odpowiada 13 celów szczegółowych:

1. Zahamowanie wzrostu ryzyka powodziowego:
  - utrzymanie oraz zwiększenie istniejącej zdolności retencyjnej zlewni w regionie wodnym,
  - wyeliminowanie lub unikanie wzrostu zagospodarowania na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią,

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

- określenie warunków możliwego zagospodarowania obszarów chronionych obywatelami,
  - unikanie wzrostu oraz określenie warunków zagospodarowania na obszarach o niskim (Q0,2%) prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi;
2. Obniżenie istniejącego ryzyka powodziowego:
- ograniczenie istniejącego zagrożenia powodziowego,
  - ograniczenie istniejącego zagospodarowania,
  - ograniczenie wrażliwości obiektów i społeczności na zagrożenie powodziowe;
3. Poprawa systemu zarządzania ryzykiem powodziowym:
- doskonalenie prognozowania i ostrzegania o zagrożeniach meteorologicznych i hydrologicznych,
  - doskonalenie skuteczności reagowania ludzi, firm i instytucji publicznych na powódź,
  - doskonalenie skuteczności odbudowy i powrotu do stanu sprzed powodzi,
  - wdrożenie i doskonalenie skuteczności analiz popowodziowych,
  - budowa instrumentów prawnych i finansowych zniechęcających lub skłaniających do określonych zachowań zwiększających bezpieczeństwo powodziowe,
  - budowa programów edukacyjnych poprawiających świadomość i wiedzę na temat źródeł zagrożenia i ryzyka powodziowego.

Tabela 35. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym

Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzeczy i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel 1	CS.1. Bezpieczna przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko

Źródło: <https://www.wody.gov.pl/nasze-dzialania/plany-zarządzania-ryzykiem-powodziowym>,  
<https://apgw.gov.pl/pl/l-cykl-materiały-do-pobrania-wisla>

Inne dokumenty (lokalne)

Ponadto Strategia terytorialna ZIT MOF Kwidzyna 2030+, jest spójna z dokumentami strategicznymi dotyczącymi szczebla lokalnego, to jest:

1. Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Kwidzyńskiego (2018),
2. Strategia zrównoważonego rozwoju gminy Gardeja (2014),
3. Strategia rozwoju społeczno-ekonomicznego gminy Sadlinki 2021-2030

## 11 Spis tabel

Tabela 1. Dostępne tereny inwestycyjne na obszarze MOF Kwidzyna .....	44
Tabela 2. Wybrane atrakcje turystyczne na obszarze MOF Kwidzyna .....	46
Tabela 3. Planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie MOF Kwidzyna.....	56
Tabela 4. Planowane i oczekiwane zadania, przyczyniające się do poprawy stanu infrastruktury transportowej na terenie MOF Kwidzyna .....	57
Tabela 5. Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r. [osoby].....	61
Tabela 6. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat kwidzyński [osoby] .....	63
Tabela 7. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Kwidzyna w 2020 r. ....	67
Tabela 8. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Kwidzyna w 2015 r. ....	68
Tabela 9. Liczba i czasy bezpośrednich połączeń kolejowych na terenie MOF Kwidzyna.....	78
Tabela 10. Odległości i czasy przejazdu samochodem osobowym do Kwidzyna z wybranych miejscowości MOF Kwidzyna.....	85
Tabela 11. Wypadki na terenie m. Kwidzyn w latach 2019-2021 r. ....	88
Tabela 12. Wypadki na terenie gm. Sadlinki w latach 2019-2021 r. ....	89
Tabela 13. Wypadki na terenie gm. Kwidzyn w latach 2019-2021 r. ....	90
Tabela 14. Wypadki na terenie gm. Gardeja w latach 2019-2021 r.....	91
Tabela 15. Rowerowe trasy transportowe na terenie MOF Kwidzyna .....	95
Tabela 16. Analiza SWOT – sfera społeczna MOF Kwidzyna .....	123
Tabela 17. Analiza SWOT – sfera gospodarcza MOF Kwidzyna.....	125
Tabela 18. Analiza SWOT – transport i mobilność MOF Kwidzyna .....	126
Tabela 19. Analiza SWOT – sfera infrastrukturalna i środowiskowa MOF Kwidzyna.....	128
Tabela 20. Cel strategiczny (CS) 1.- Bezpieczna przestrzeń, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania .....	132
Tabela 21. Wskaźniki kontekstowe dla CS1.....	134
Tabela 22. Cel strategiczny (CS) 2.- Aktywne społeczeństwo, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania .....	135
Tabela 23. Wskaźniki kontekstowe dla CS2.....	135
Tabela 24. Cel strategiczny (CS) 3.- Stabilna gospodarka, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania .....	136
Tabela 25. Wskaźniki kontekstowe dla CS3.....	137
Tabela 26. Alokacja ZIT dla MOF Kwidzyna wg obszarów interwencji.....	138

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Tabela 27. „Nazwane” projekty strategiczne MOF Kwidzyna wskazane do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych .....	140
Tabela 28. Projekty uzupełniające MOF Kwidzyna w obszarze gospodarczym i społecznym.....	144
Tabela 29. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Europejski Zielony Ład .....	155
Tabela 30. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030.....	157
Tabela 31. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku .....	158
Tabela 32. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Polityka Miejska 2030.....	159
Tabela 33. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030.....	160
Tabela 34. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 .....	164
Tabela 35. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym .....	165



## 12 Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności MOF Kwidzyna wg płci w latach 2014-2021 (osoba).....	9
Wykres 2. Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych w latach 2014-2021 (osoba).....	10
Wykres 3. Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w latach 2014-2021 (osoby).....	11
Wykres 4. Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym w latach 2014-2021 (osoba).....	11
Wykres 5. Liczba pracujących na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020 (osoba) .....	12
Wykres 6. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych na terenie MOF Kwidzyna 2014-2021 (osoba)....	13
Wykres 7. Udział osób bezrobotnych w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym w latach 2014-2021 (%).....	13
Wykres 8. Liczba dzieci w przedszkolach na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020 (osoba) .....	15
Wykres 9. Liczba absolwentów szkół podstawowych i gimnazjów na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020 (osoba).....	16
Wykres 10. Udział absolwentów poszczególnych typów szkół w ogólnej liczbie absolwentów szkół ponadpodstawowych na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020.....	17
Wykres 11. Liczba absolwentów poszczególnych typów szkół na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020 (osoba).....	17
Wykres 12. Zdawalność egzaminu maturalnego w latach 2014-2022 (%).....	18
Wykres 13. Wydatki ogółem na oświatę i wychowanie na 1 mieszkańca w latach 2014-2020 (PLN) .....	19
Wykres 14. Liczba imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 (sztuka) .....	20
Wykres 15. Liczba uczestników imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 (osoba) .....	21
Wykres 16. Ludność przypadająca na 1 obiekt kultury w latach 2014-2021 (osoba) .....	21
Wykres 17. Ludność przypadająca na 1 placówkę biblioteczną w latach 2014-2021 (osoba) .....	22
Wykres 18. Wydatki na 1 mieszkańca na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w latach 2014-2021 (PLN) .....	22
Wykres 19. Współczynnik zgonów na 1000 mieszkańców w latach 2014-2021 .....	23
Wykres 20. Przyczyny zgonów na terenie powiatu kwidzyńskiego w roku 2020.....	24
Wykres 21. Zaburzenia psychiczne i zaburzenia zachowania (bez uzależnień) ogółem na terenie Polski i województwa pomorskiego w latach 2014-2020 (osoba).....	25
Wykres 22. Liczba ludności przypadająca na 1 przychodnię w latach 2014-2021 (osoba) .....	26
Wykres 23. Liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne w latach 2014-2020 (osoba) .....	26

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Wykres 24. Liczba udzielonych porad w ramach podstawowej opieki zdrowotnej w MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 (w tys. sztuk).....	27
Wykres 25. Liczba podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej przypadających na 10 tys. mieszkańców w poszczególnych obszarach w latach 2014-2021 (sztuki) .....	28
Wykres 26. Liczba udzielonych porad w ramach opieki ambulatoryjnej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (w tys. sztuk).....	28
Wykres 27. Liczba ludności przypadająca na 1 aptekę ogólnodostępną w latach 2014-2021 (osoba) .....	29
Wykres 28. Liczba imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 (sztuka).....	30
Wykres 29. Liczba uczestników imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 (osoba).....	30
Wykres 30. Wybory samorządowe w roku 2018 – frekwencja na poszczególnych obszarach.....	31
Wykres 31. Wybory do Sejmu i Senatu w roku 2019 – frekwencja na poszczególnych obszarach .....	32
Wykres 32. Wybory prezydenckie 2020 – frekwencja na poszczególnych obszarach .....	32
Wykres 33. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w latach 2014-2021 (sztuki) .....	33
Wykres 34. Rodziny otrzymujące zasiłki rodzinne na dzieci na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020 (rodzina) .....	35
Wykres 35. Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem w latach 2016-2020 (%).....	35
Wykres 36. Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021.....	37
Wykres 37. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014 – 2021 w podziale na sektory własnościowe .....	37
Wykres 38. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014 – 2021 według klas wielkości .....	38
Wykres 39. Podmioty gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności .....	39
Wykres 40. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w latach 2014 – 2021 .....	40
Wykres 41. Podmioty gospodarki narodowej nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w latach 2014 – 2021 .....	41
Wykres 42. Podmioty gospodarki narodowej wykreślone z rejestru REGON na 10 tys. ludności w latach 2014 – 2021 .....	41
Wykres 43. Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym w latach 2014 – 2021 .....	42
Wykres 44. Instytucje otoczenia biznesu na 10 tys. podmiotów gospodarki narodowej w latach 2014 – 2021 .....	43

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Wykres 45. Miejsca noclegowe na 1000 ludności w latach 2014-2021 .....	48
Wykres 46. Udzielone noclegi na 1000 ludności w powiecie kwidzyńskim w latach 2014-2021 .....	49
Wykres 47. Drogi publiczne powiatowe w powiecie kwidzyńskim w latach 2014-2020 [km] .....	54
Wykres 48. Drogi publiczne gminne w powiecie kwidzyńskim w latach 2014-2020 [km] .....	55
Wykres 49. Długość dróg publicznych powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców w powiecie kwidzyńskim, województwie pomorskim i kraju [km] .....	55
Wykres 50. Liczba pracujących na terenie MOF Kwidzyna [tys. osób].....	60
Wykres 51. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej miasta w powiecie kwidzyńskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%] .....	64
Wykres 52. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej wsie w powiecie kwidzyńskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%] .....	64
Wykres 53. Liczba i struktura wiekowa autobusów w powiecie kwidzyńskim .....	76
Wykres 54. Liczba samochodów osobowych w powiecie kwidzyńskim .....	85
Wykres 55. Liczba wypadków drogowych w powiecie kwidzyńskim [szt.] .....	86
Wykres 56. Liczba wypadków drogowych na 100 tys. ludności [szt.] .....	87
Wykres 57. Drogi rowerowe na terenie miasta i gminy Kwidzyn [km] .....	93
Wykres 58. Struktura dróg rowerowych na terenie miasta i gminy Kwidzyn w 2020 r. [km, %] .....	93
Wykres 59. Drogi rowerowe na terenie gminy miejskiej Kwidzyn i gminy wiejskiej Kwidzyn łącznie, przypadające na 10 tys. ludności, na tle województwa pomorskiego i kraju [km] .....	94
Wykres 60. Liczba przystanków autobusowych na terenie MOF Kwidzyna w 2020 r. [szt., %] .....	99
Wykres 61. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Kwidzyna dotyczące transportu zbiorowego.....	100
Wykres 62. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Kwidzyna dotyczące tras rowerowych, ciągów pieszych, dróg i bezpieczeństwa.....	101
Wykres 63. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie radnych sołectw, gmin, miast oraz powiatów MOF Kwidzyna, dotyczące tras rowerowych i ciągów pieszych.....	102
Wykres 64. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie radnych sołectw, gmin, miast oraz powiatów funkcjonujących na terenie MOF Kwidzyna, dotyczące transportu zbiorowego .....	103
Wykres 65. Udział korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie w latach 2014-2020 (%) .....	104
Wykres 66. Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2020 (%) .....	105
Wykres 67. Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej w latach 2014-2021 (%) .....	105
Wykres 68. Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2020 (%) .....	106
Wykres 69. Sprzedaż energii cieplnej na obszarze Miasta Kwidzyn wg celu w latach 2014-2020 (GJ).....	107

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030+

Wykres 70. Zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca w miastach MOF Kwidzyna, Polski, województwa pomorskiego w latach 2014-2020 (kWh) .....	108
Wykres 71. Struktura przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w Polsce (w % wydatków ogółem) w 2020 r. ....	109
Wykres 72. Udział ludności korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2021 (%).....	112
Wykres 73. Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni ogółem w latach 2014-2020 (%).....	115
Wykres 74. Masa odpadów komunalnych wytworzonych przez 1 mieszkańca w roku 2021 (kg).....	115
Wykres 75. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w latach 2017-2021 (%) .....	116
Wykres 76. Poziom recyklingu, przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych- papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła na terenie gmin MOF w roku 2014 i 2020.....	117

## 13 Spis rysunków

Rysunek 1. Obszar MOF Kwidzyna .....	8
Rysunek 2. Przebieg szlaku kajakowego rzeki Liwy .....	47
Rysunek 3. Przebieg trasy EV9/WTR, Etap 2, Prawy brzeg Wisły .....	48
Rysunek 4. Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego MOF Kwidzyna na tle województwa pomorskiego .....	50
Rysunek 5. Infrastruktura transportowa MOF Kwidzyna .....	52
Rysunek 6. Sieć dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych na terenie MOF Kwidzyna .....	54
Rysunek 7. Sieć linii kolejowych na terenie MOF Kwidzyna .....	56
Rysunek 8. Wskaźnik domknięcia rynku pracy (efektywność dojazdów do pracy) [%] .....	61
Rysunek 9. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Kwidzyna i obszarów sąsiadujących w województwie pomorskim w 2020 r. ....	65
Rysunek 10. Natężenie pasażerskiego ruchu kolejowego w województwie pomorskim .....	66
Rysunek 11. Kluczowe lokalizacje źródeł ruchu na terenie MOF Kwidzyna .....	70
Rysunek 12. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Kwidzyna sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w październiku 2019 r. ....	71
Rysunek 13. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Kwidzyna sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w sierpniu 2019 r. ....	72
Rysunek 14. Schemat linii komunikacyjnych PKS w Kwidzynie .....	74
Rysunek 15. Liczba kursów autobusów na terenie MOF Kwidzyna dla dnia roboczego w 2015 r. ....	75
Rysunek 16. Dostępność czasowa 60 minut do Trójmiasta – indywidualny transport samochodowy .....	79
Rysunek 17. Dostępność czasowa 90 minut do Trójmiasta – transport zbiorowy .....	80
Rysunek 18. Dostępność czasowa 30 minut do Kwidzyna – indywidualny transport samochodowy .....	81
Rysunek 19. Dostępność czasowa 45 minut do Kwidzyna – transport zbiorowy .....	82
Rysunek 20. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – indywidualny transport samochodowy .....	83
Rysunek 21. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – transport zbiorowy .....	84
Rysunek 22. Przebieg istniejących i rekomendowanych do realizacji/modernizacji rowerowych tras transportowych na terenie MOF Kwidzyna .....	97
Rysunek 23. Obszary zagrożone powodzią- MOF Kwidzyna .....	113
Rysunek 24. Warsztaty Zespołu Strategicznego MOF Kwidzyna .....	148
Rysunek 25. Struktura zarządzania procesem strategicznym na etapie opracowania Strategii .....	153

## 14 Bibliografia

1. Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego, Gdańsk, marzec 2013
2. Wpływ pandemii COVID-19 na zdrowie psychiczne, Janusz Heitzman, Instytut Psychiatrii i Neurologii, Klinika Psychiatrii Sądowej, 2020
3. Statystyczne Vademecum Samorządowca – Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem
4. Polska Strefa Inwestycji, Colliers International, PAIH, EY, 2019
5. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030
6. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kwidzyńskiego na lata 2015-2025
7. Rynek Kolejowy, 2016 r.
8. Wieloletnie Plany Inwestycyjne Gmin MOF Kwidzyna
9. Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, 2019 r.
10. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kwidzyńskiego na lata 2015-2025, 2015 r.
11. Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej na podstawie danych Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego)
12. Raport o gazomobilności w komunikacji miejskiej, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej 2021 r.
13. Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim, 11. 2021
14. Kondycja organizacji pozarządowych - najważniejsze fakty, Stowarzyszenie Klon/Jawor, 2021 r.
15. Kondycja III sektora w województwie pomorskim 2020/2021, województwo pomorskie, grudzień 2022.

## 15 Załączniki

### 15.1 Raport z konsultacji społecznych

### 15.2 Odniesienie do zapisów oczekiwań wobec powiatów i gmin określonych w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji (RPT)

### 15.3 Fiszki projektowe (ZIT) – fiszki projektów zdefiniowanych oraz fiszki ramowe