

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Opracował zespół:

- Katarzyna Świokła-Łukiańczyk, 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	106
4.4.3	Energetyka	108
4.4.4	Środowisko naturalne	116
5	Wyniki badania ankietowego	123
6	Bilans strategiczny	124
6.1	Sfera społeczna	124
6.2	Sfera gospodarcza	125
6.3	Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa	125
6.3.1	Transport i dostępność komunikacyjna	125

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

6.3.2	Infrastruktura techniczna i środowisko	127
6.4	Analiza SWOT	128
6.5	Identyfikacja obszarów wsparcia oraz wspólnych celów rozwojowych.....	134
7	Założenia rozwojowe.....	136
7.1	Misja i wizja rozwoju MOF Kwidzyna do roku 2030	136
7.2	Cele strategiczne, operacyjne, kierunki interwencji, źródła finansowania	137
7.3	Projekty rozwojowe i źródła finansowania projektów	143
7.3.1	Projekty strategiczne	144
7.3.2	Projekty uzupełniające	156
7.4	Plan finansowy	161
8	Opis udziału partnerów w przygotowaniu strategii i jej realizacji	165
9	System wdrażania.....	166
9.1	Założenia wdrożeniowe.....	169
9.2	Opis procesu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych	169
9.3	Struktura i mechanizmy zarządzania	170
9.4	Monitoring i ewaluacja.....	172
10	Zbieżność Strategii z obowiązującymi dokumentami strategicznymi w kraju i regionie	174
11	Spis tabel	185
12	Spis wykresów	188
13	Spis rysunków	192
14	Bibliografia.....	193
15	Załączniki	194
15.1	Raport z konsultacji społecznych.....	194
15.2	Odniesienie do zapisów oczekiwań wobec powiatów i gmin określonych w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji (RPT)	194

2 Wprowadzenie

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

Strategia 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 (tj. Miasto Kwidzyn, Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki). Zakres analizy rozszerzony na obszary obejmujące województwo pomorskie i cały kraj dotyczy w szczególności trendów demograficznych i gospodarczych oraz zapisów zawartych w dokumentach strategicznych, odnoszących się do danego 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 Kwidzyna na lata 2022-2030, które 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,

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

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).

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 ZIT dla 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, wojewódzkie, 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 roku¹ i została potwierdzona w aktualnych dokumentach strategicznych województwa pomorskiego:

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

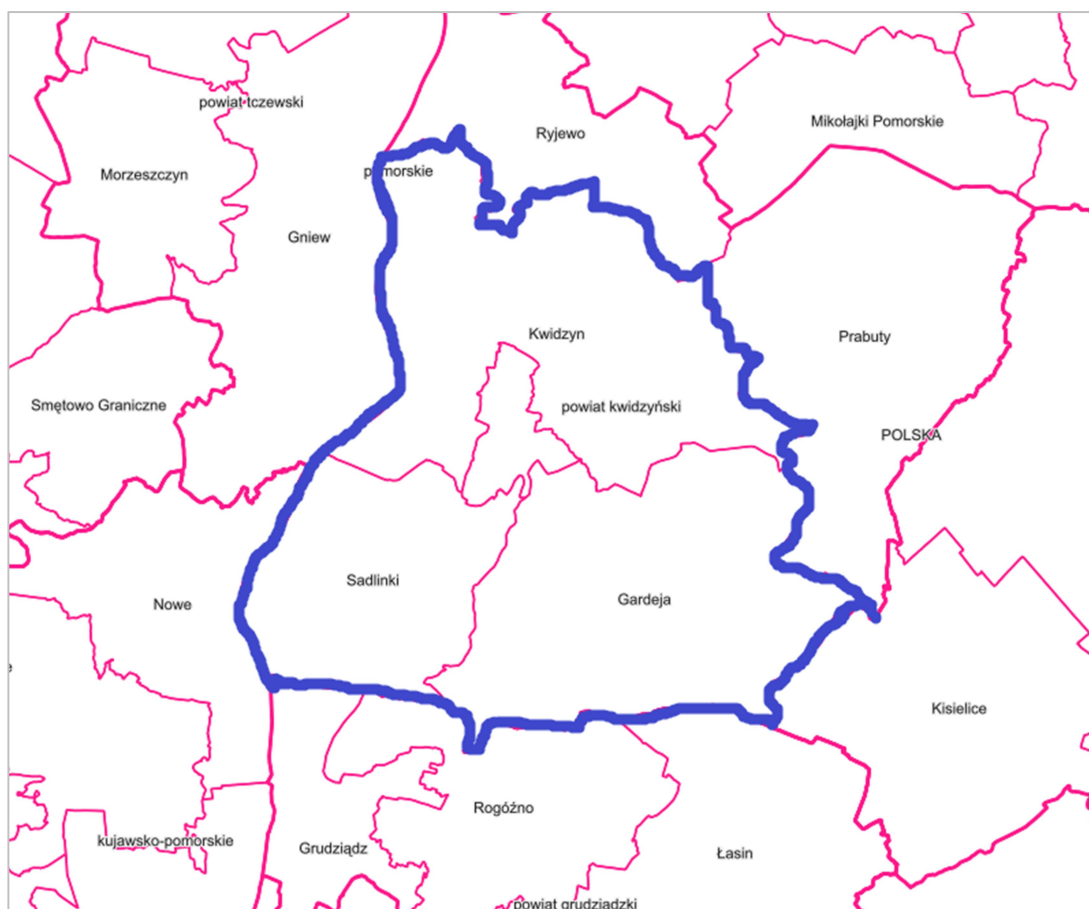
Delimitacja wskazuje, iż obszar funkcjonalny przy Kwidzynie ma charakter ponadlokalny, ze wskazaniem Kwidzyna jako ośrodka węzłowego o znaczeniu ponadlokalnym. Gminy wchodzące w skład MOF Kwidzyna zawierają się w obrębie wyznaczonego obszaru obsługi, a ich badane relacje przestrzenne (suburbanizacja, 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 km² (2,91% powierzchni województwa pomorskiego, 63,95% powierzchni powiatu kwidzyńskiego) (Rysunek 1). Miasto Kwidzyn jest jedną z 6 gmin powiatu kwidzyńskiego i zajmuje obszar o wielkości 22 km². 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.

¹ 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

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.

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.

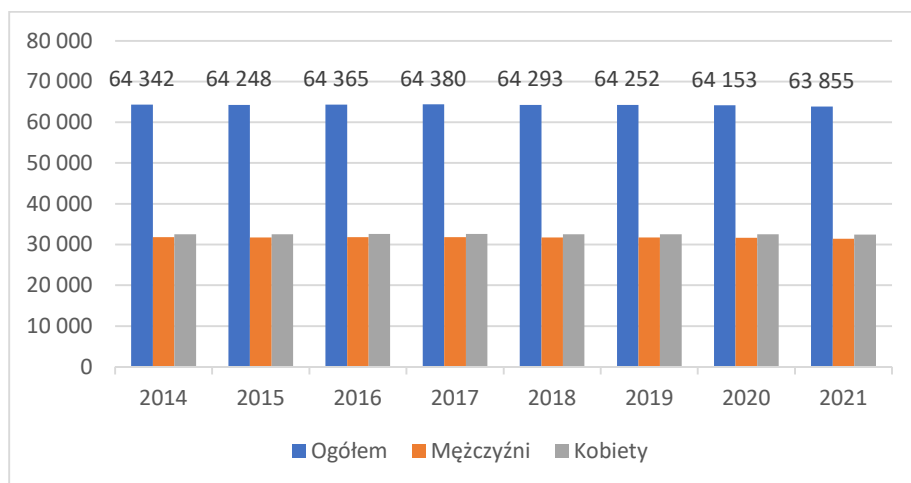
Jedną ze struktur organizacyjnych działających przy MOF Kwidzyna jest Zespół Strategiczny Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna, powołany na podstawie Zarządzenia nr 464/2022 Burmistrza Miasta Kwidzyna z dnia 21 kwietnia 2022 roku. Zespół Strategiczny stanowi 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).²

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 km². 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

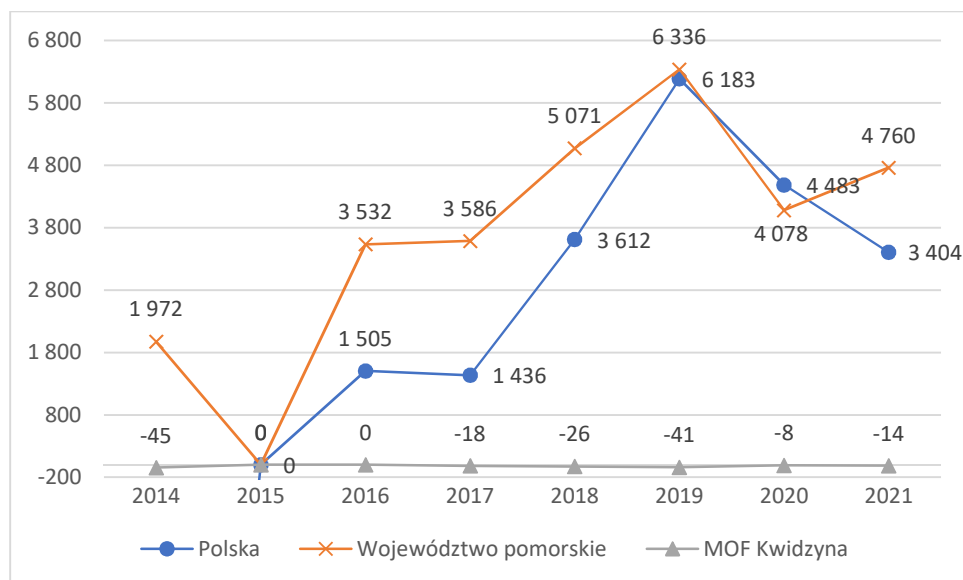
W celu przedstawienia ruchów migracyjnych na terenie MOF Kwidzyna przeanalizowano saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na całym obszarze funkcjonalnym w porównaniu do danych krajowych i wojewódzkich. W całym okresie analizy na obszarze MOF Kwidzyna odnotowano ujemne saldo migracji, utrzymujące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

² 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

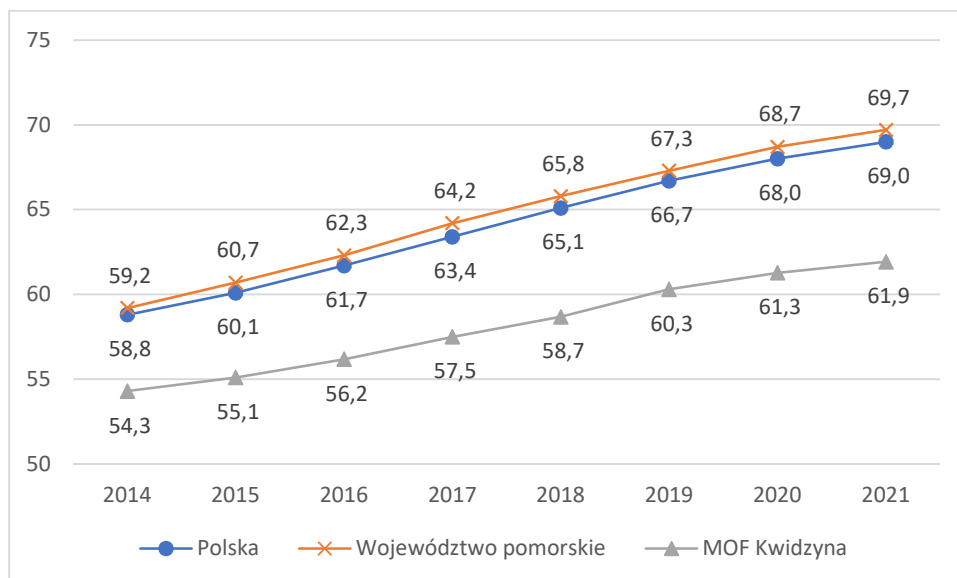
Analizując wskaźnik obciążenia demograficznego³ stwierdzić można, iż sytuacja w MOF Kwidzyna kształtuje się korzystniej od sytuacji krajowej i wojewódzkiej – w roku 2021 na 100 osób w wieku produkcyjnych przypadało na terenie MOF Kwidzyna 61,9 osoby w wieku nieprodukcyjnym (69,7 osoby na terenie województwa 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).

³ 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.

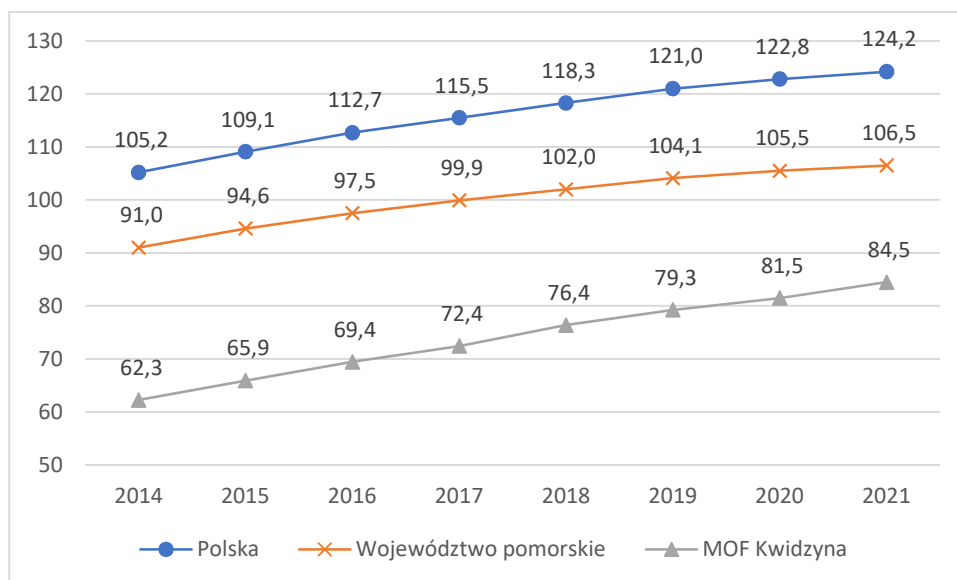
Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

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).

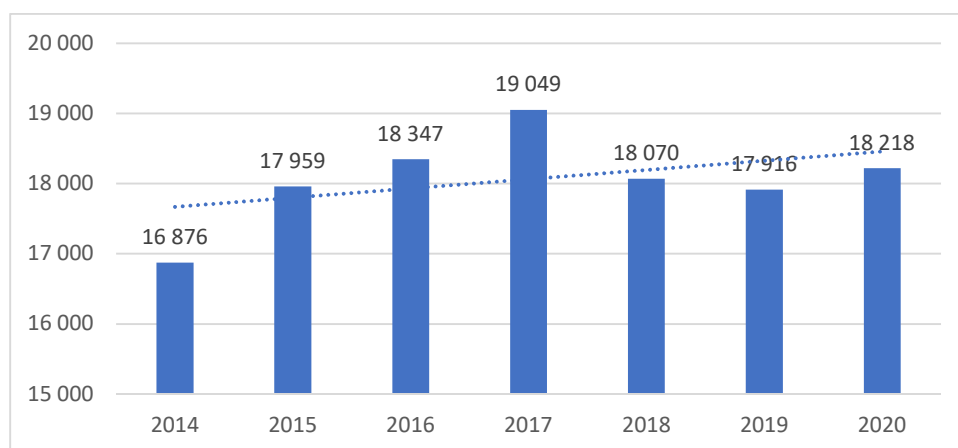
Wybuch wojny na Ukrainie spowodował masowy napływ uchodźców na terytorium Polski⁴, w tym na terytorium MOF Kwidzyna. Z uwagi na fakt, iż nie wszyscy uchodźcy rejestrują się w poszczególnych Urzędach Gminy, a część z tychże osób opuszcza terytorium MOF Kwidzyna bez poinformowania danej jednostki podanie 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 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

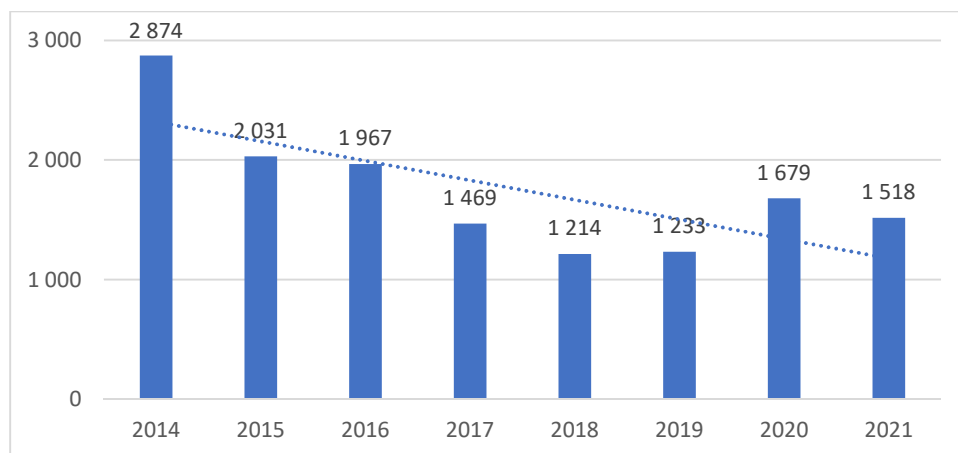
W analizowanym okresie lat 2014-2021 bezrobocie rejestrowane na terenie MOF Kwidzyna charakteryzuje się tendencją malejącą – spadek o 47,18% (Wykres 6), co spowodowane było ogólnym

⁴ Saldo na dzień 7 lipca 2022 r. wyniosło 1,934 mln osób

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

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%.

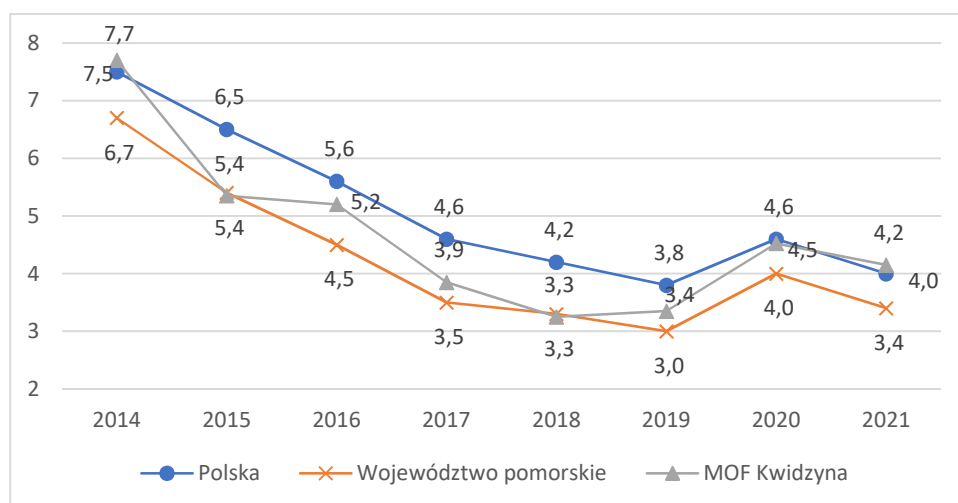
Wykres 6. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych na terenie MOF Kwidzyna 2014-2021 (osoba)



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%).⁵

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,

⁵ Raport z konsultacji społecznych, s. 18

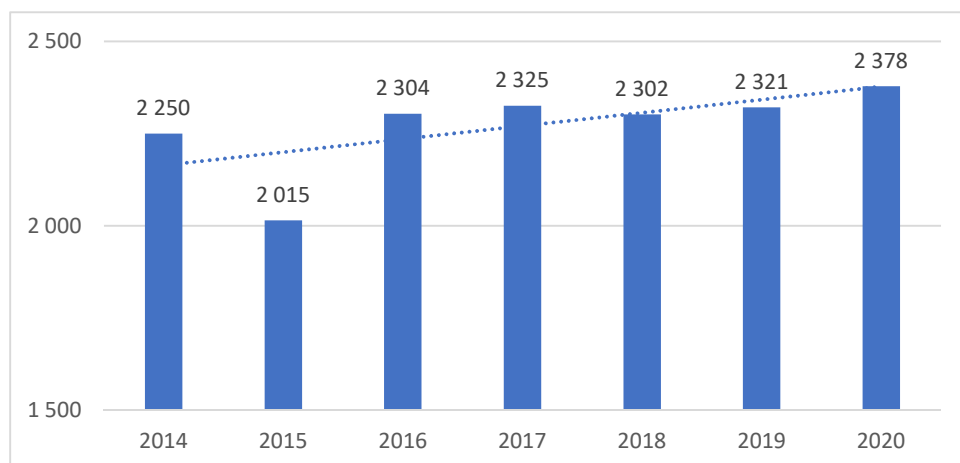
- pracownicy socjalni, opiekunowie osoby starszej lub niepełnosprawnej,
- pracownicy służb mundurowych,
- pracownicy fizyczni w produkcji i pracach prostych,
- psycholodzy i psychoterapeuci.

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 8). 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 (osoba)

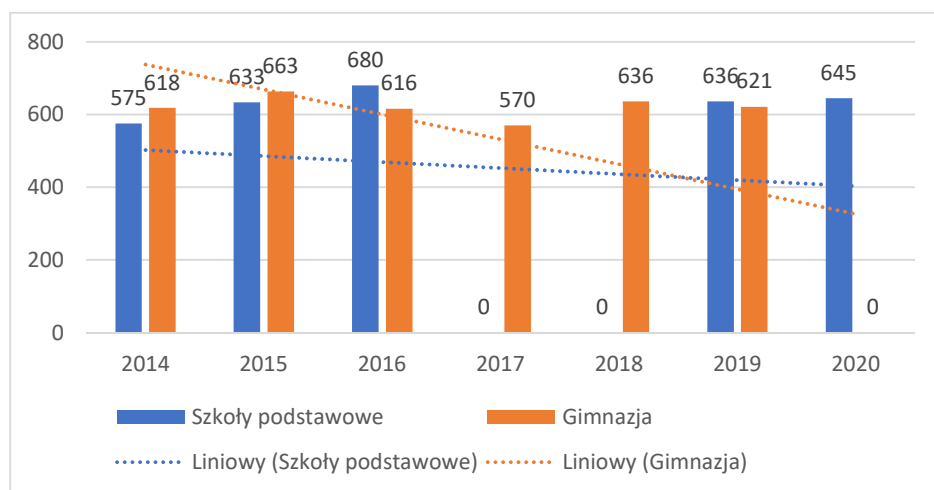


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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 9), co wynika z niskiego przyrostu naturalnego.

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



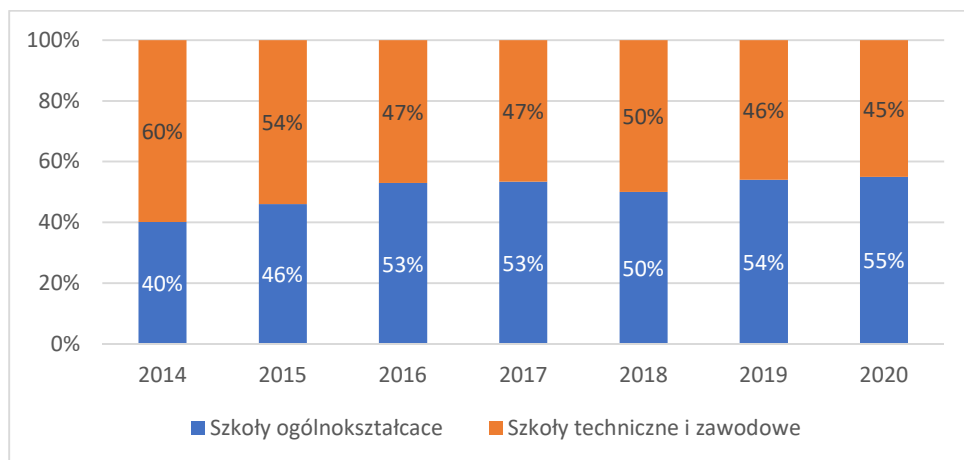
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS (w przypadku szkół podstawowych – brak danych za lata 2017-2018)

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 10). 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 dokształcania młodocianych pracowników. Wskazane działania powinny mieć na celu zwiększenie zainteresowania ofertą szkół technicznych i branżowych wśród młodzieży.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

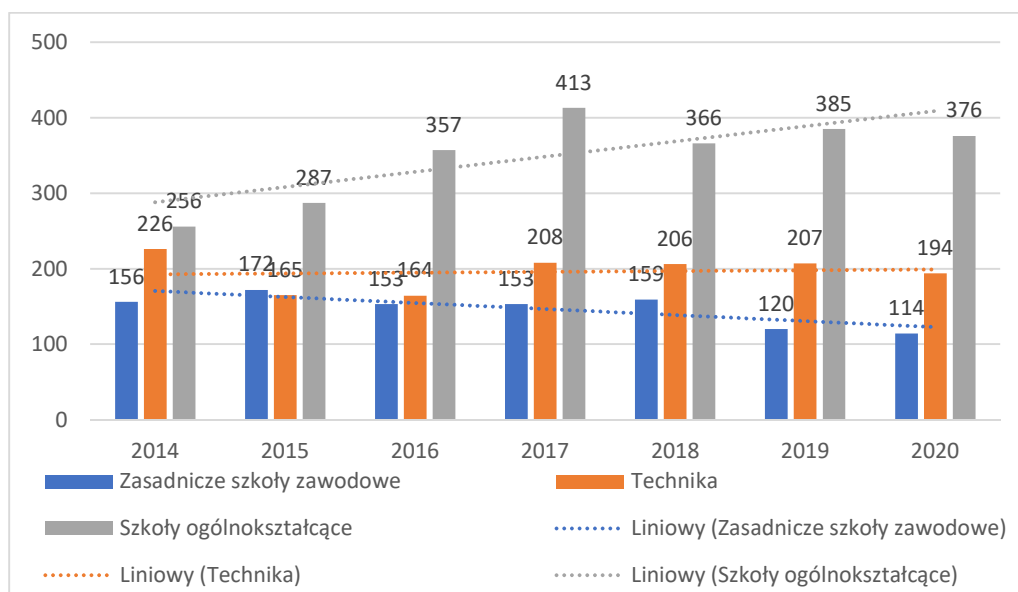
Wykres 10. Udział absolwentów poszczególnych typów szkół w ogólnej liczbie absolwentów szkół ponadpodstawowych na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W badanym okresie zarysowuje się tendencja wzrostowa udziału absolwentów szkół ogólnokształcących w ogólnej liczbie absolwentów szkół ponadpodstawowych, 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 11.

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

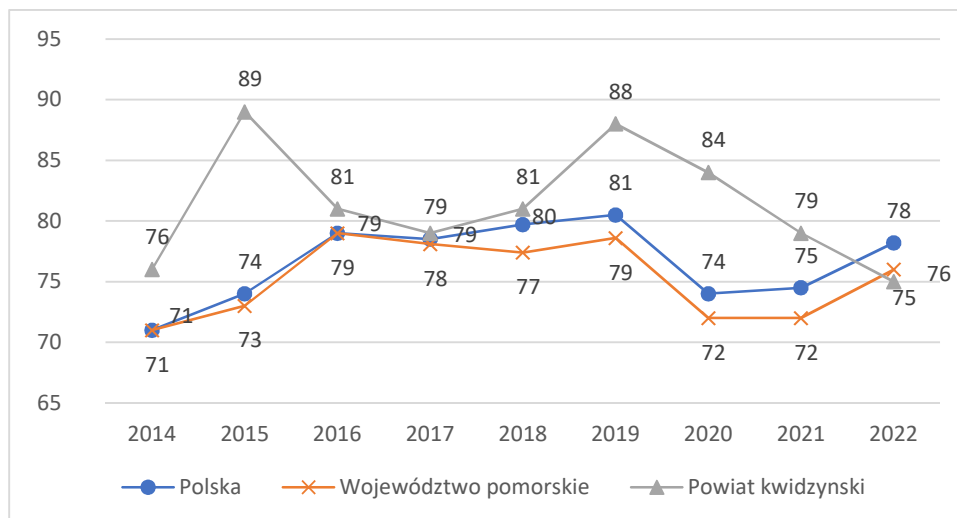


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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 12). 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:

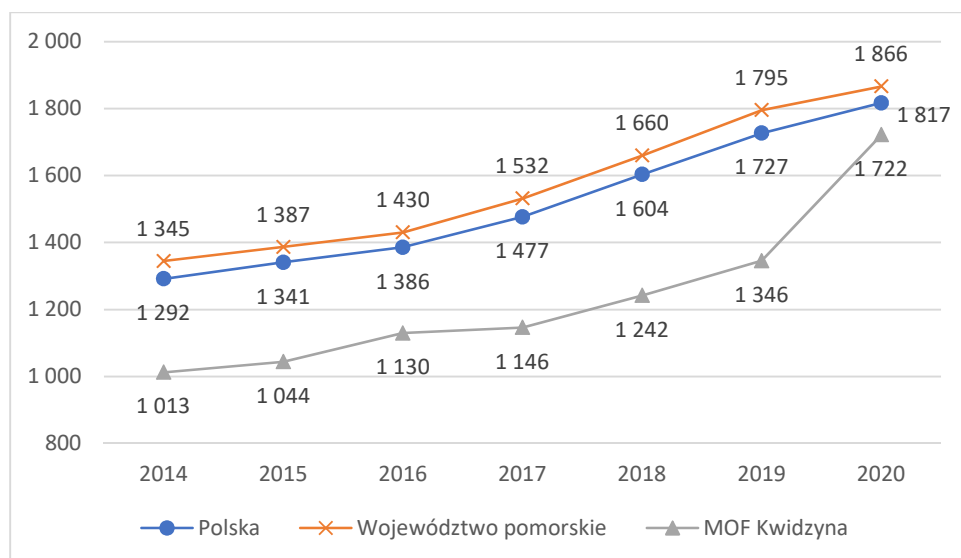
- Pielęgniarstwo.

Oferta edukacyjna PSW odpowiada głównie na zapotrzebowanie na lokalnych rynkach pracy, wpisujące się w trendy ogólnokrajowe dotyczące potrzeb w zakresie 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 (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.⁶

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,
- Obchody Plebiscytu na Powiślu, Warmii i Mazurach w Janowie,
- Karawana Teatralna – Cykl plenerowych spektakli teatralnych dla dzieci – Kwidzyn,
- Obchody „Cudu nad Wisłą” – Korzeniewo,

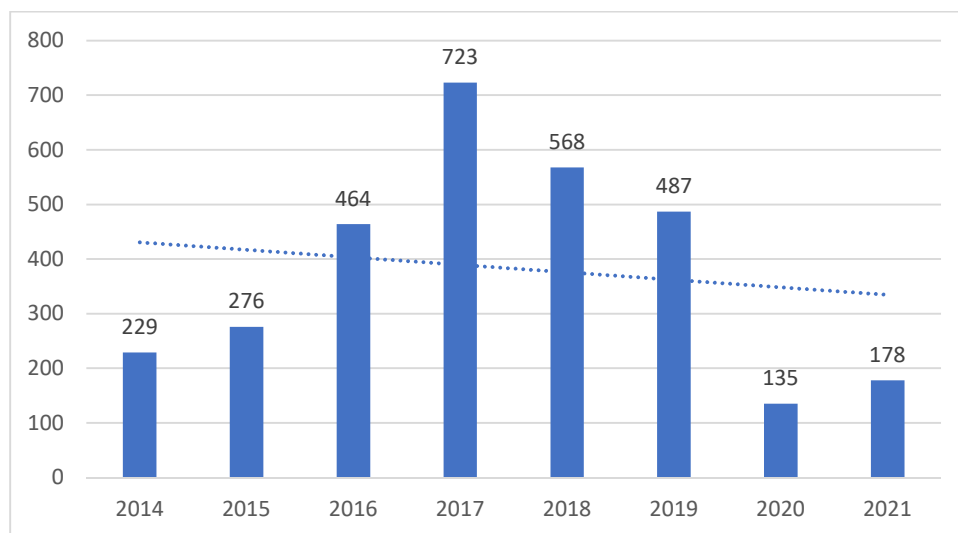
⁶ Raport z konsultacji społecznych, s. 15

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

- Konkurs recytatorski „Poetycki Październik” w Gurczu,
- Teatralne Czwartki w Gardei,
- Wiosenne i Jesienne Spotkania z Kulturą w Gardei,
- Plener Malarski dla Dzieci w Gardei,
- Plener Malarsko-Rzeźbiarski dla Dorosłych w Gardei,
- Dzień Pieczonego Ziemniaka w Gardei,
- Wojewódzki Festiwal Kolęd i Pastorałek w Sadlinkach,
- Spotkanie Trzech Pokoleń „Dzieci seniorom” w Nebrowie Wielkim,
- Święto Powideł Nebrowskich w Nebrowie Wielkim.

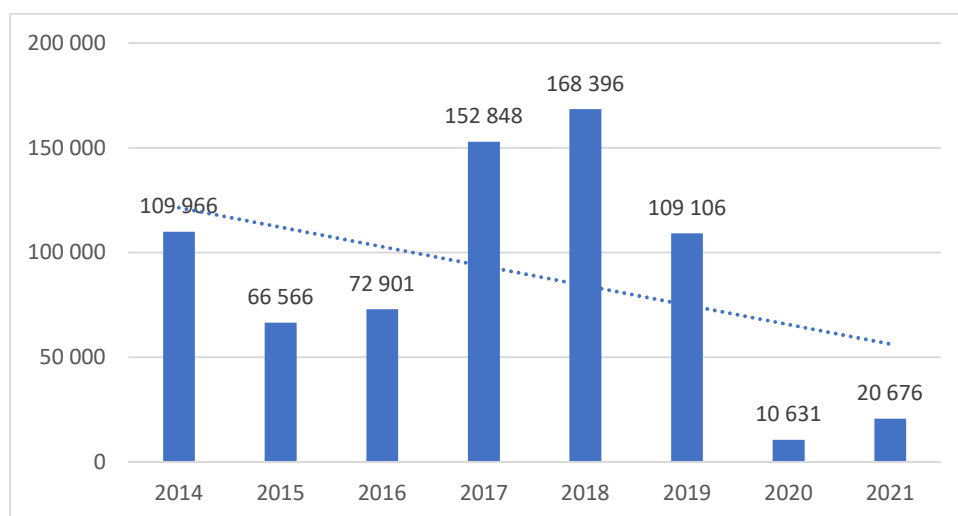
Liczba imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Kwidzyna wykazuje tendencję spadkową, podobnie jak malejąca liczba uczestników tychże imprez. Dane dla lat 2020-2021 uwzględniają już ograniczenia w organizacji imprez masowych z powodu pandemii COVID-19. Jednak dane z lat 2018-2019 wskazują na 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

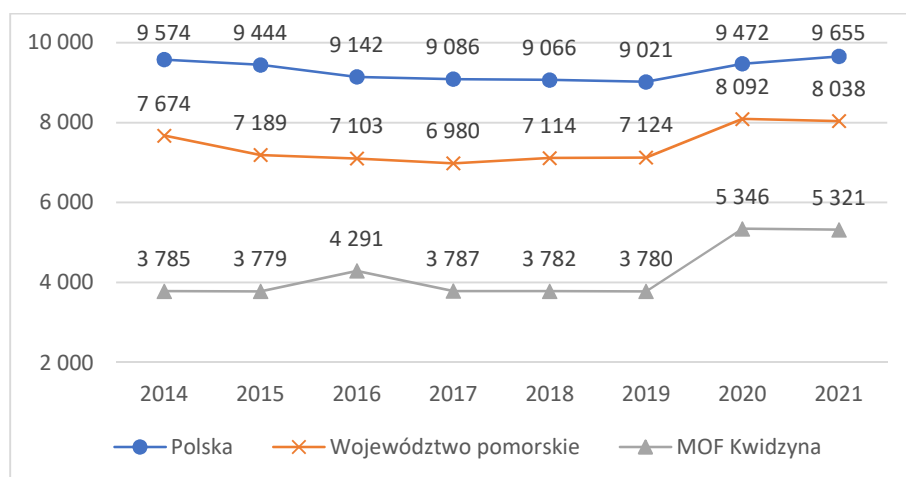
Wykres 15. Liczba uczestników imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 (osoba)



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)

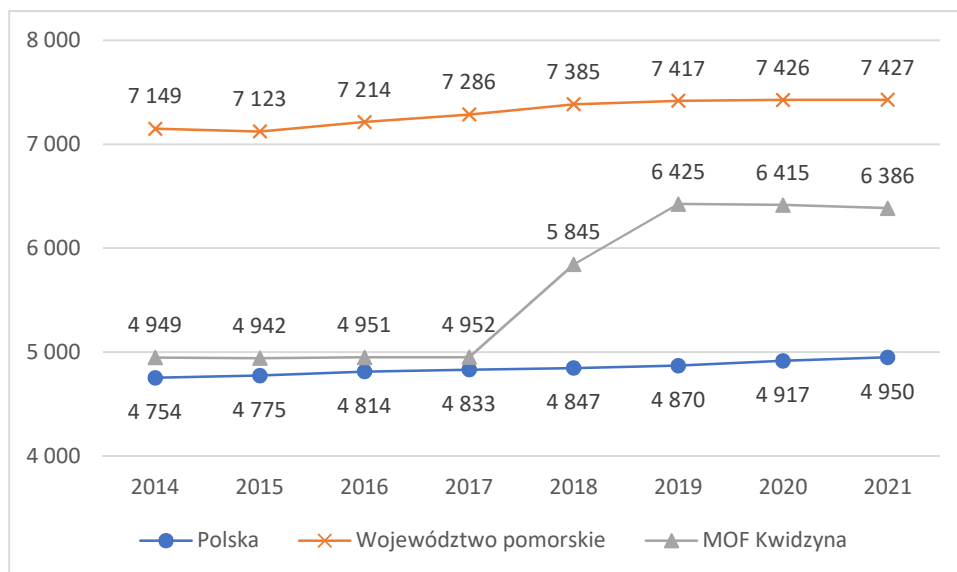


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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

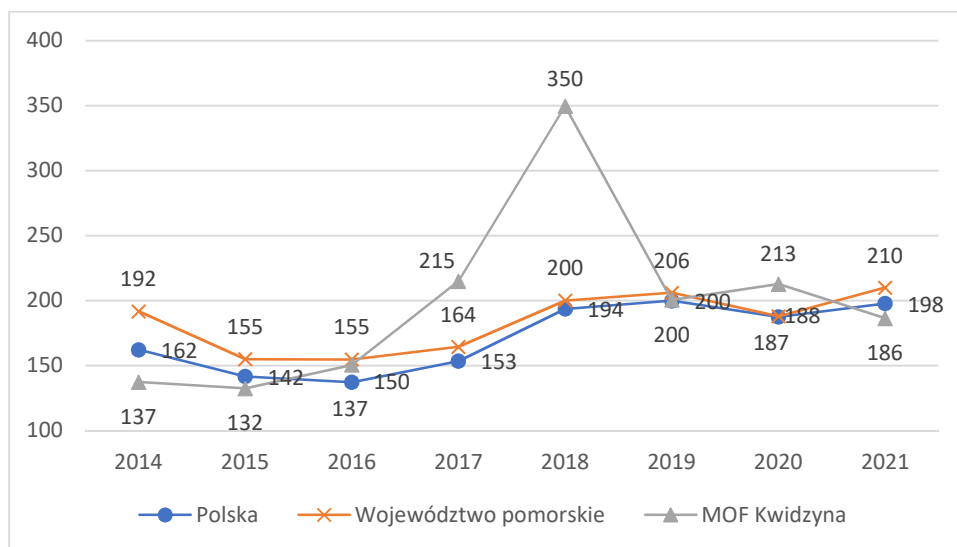
Wykres 17. Ludność przypadająca na 1 placówkę biblioteczną w latach 2014-2021 (osoba)



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, podczas gdy wartość na poziomie krajowym wyniosła 197,7 zł, a na poziomie wojewódzkim 210,0 zł (Wykres 18).

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

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.⁷

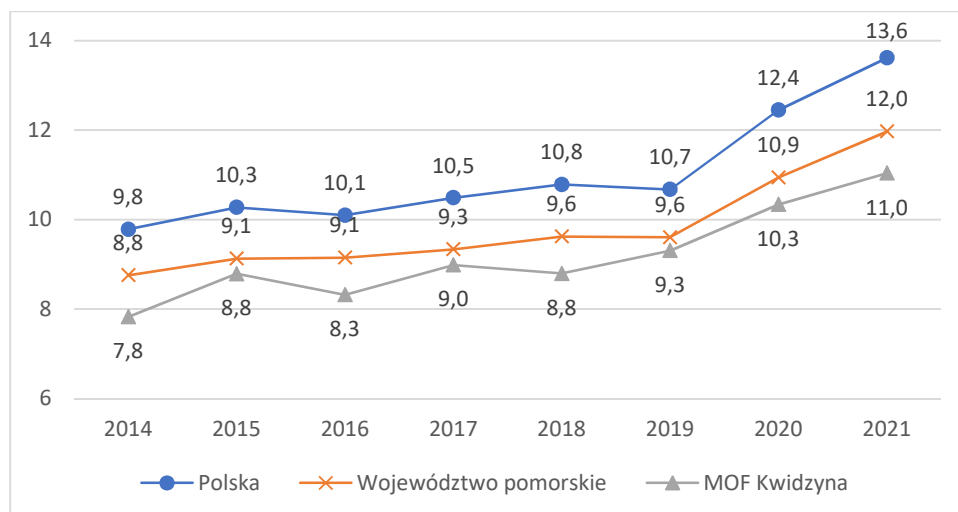
4.2.5 Ochrona zdrowia

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

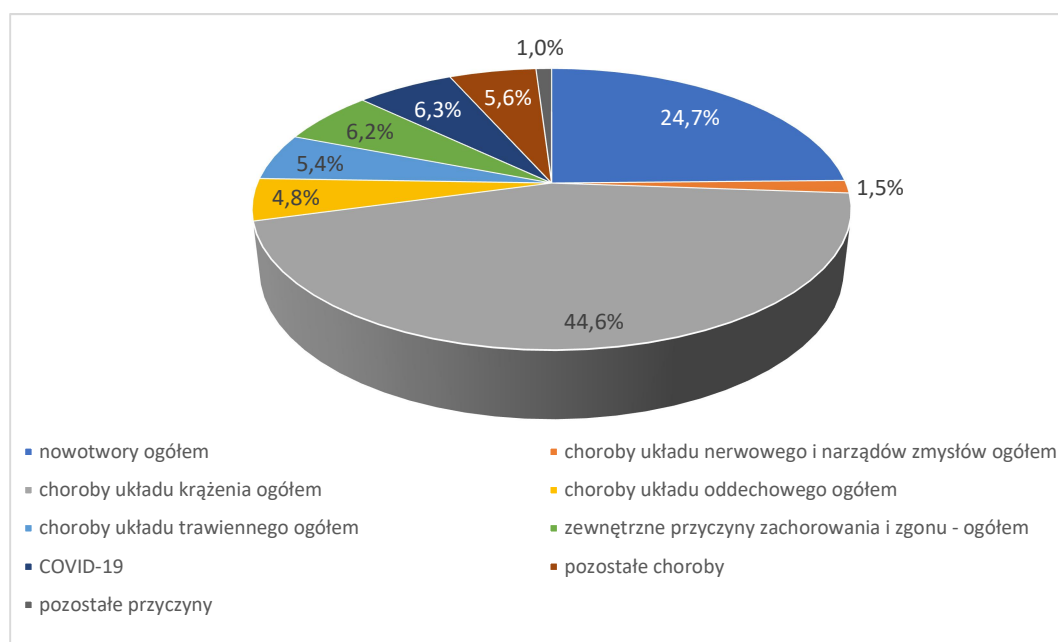


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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

⁷ Raport z konsultacji społecznych, s. 15

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

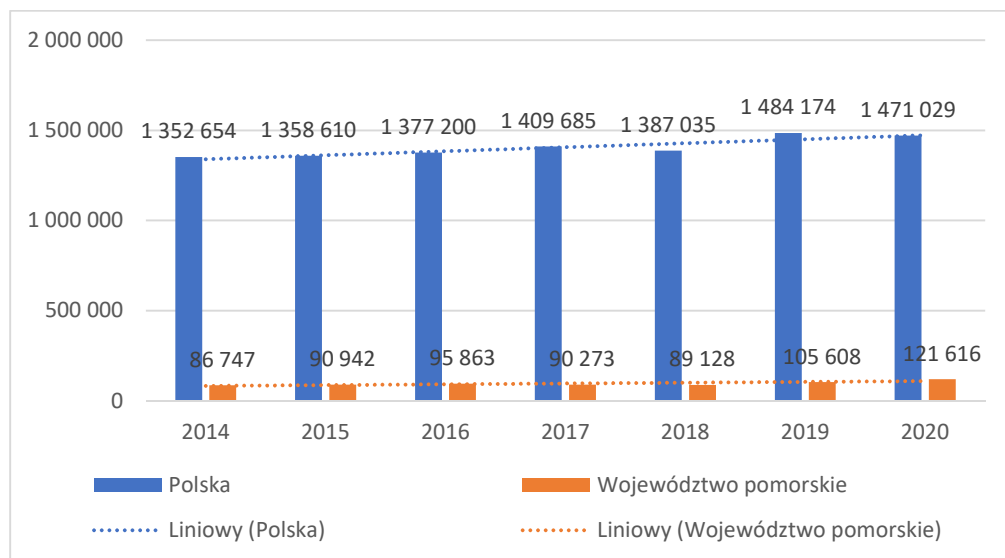


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Niezwykle ważnym obszarem dotyczącym stanu zdrowia ludności jest 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 roku, tj. o ponad 40% więcej niż w roku 2014 (Wykres 21). Dynamika wzrostu w województwie pomorskim była zatem znacznie wyższa niż w Polsce (gdzie nastąpił wzrost o 8,8%). 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.⁸ Niezwykle ważnym aspektem jest więc konieczność rozwoju systemu, w tym w obszarze infrastrukturalnym, ochrony zdrowia psychicznego na terenie MOF Kwidzyna.

⁸ 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)

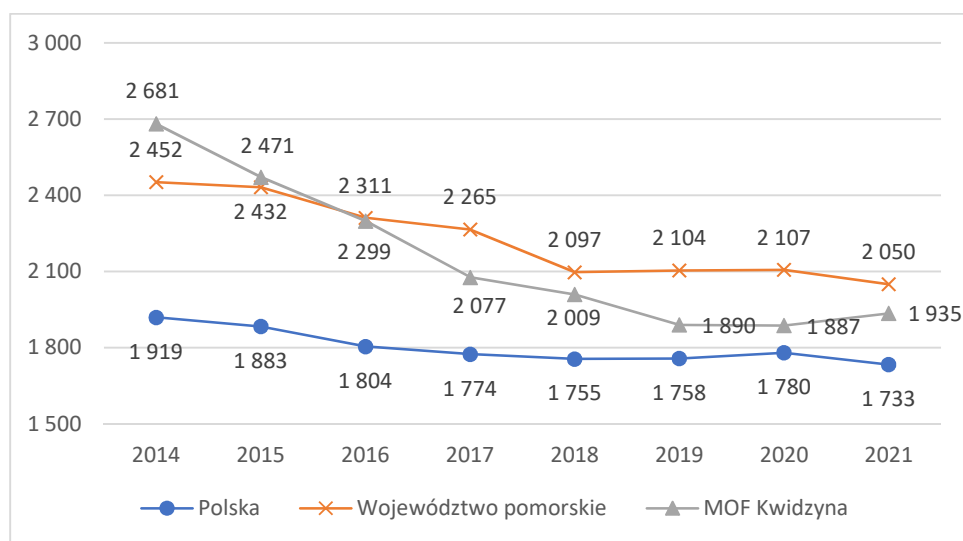


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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 wyższy wynik niż dla Polski (1733 mieszkańców na 1 przychodnię), jednakże niższy od 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.

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

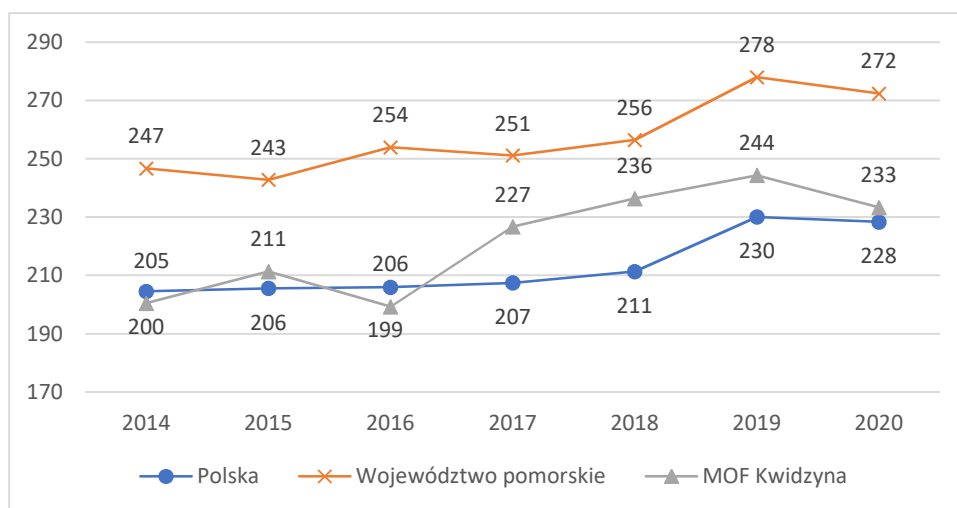


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

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 (osoba)



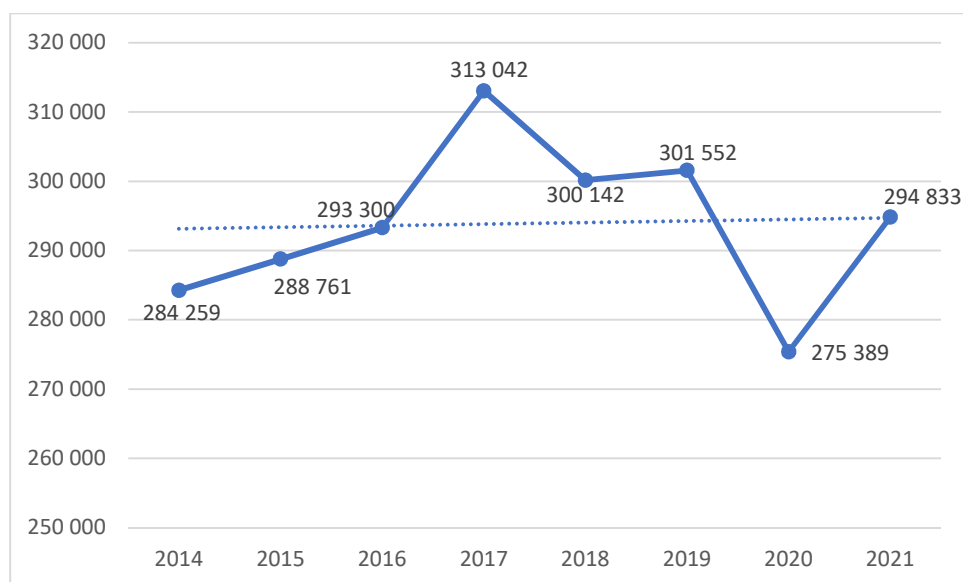
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

W nawiązaniu do powyższego, niezwykle ważnym aspektem jest wspieranie rozwoju podstawowej opieki zdrowotnej i ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, w tym ambulatoryjnej opieki specjalistycznej, co umożliwi nie tylko leczenie specjalistyczne przedstawionych powyżej głównych jednostek chorobowych, ale także zapewni odpowiedni poziom profilaktyki.

W latach 2014-2021 liczba porad udzielonych pacjentom w ramach podstawowej opieki zdrowotnej (POZ) na terenie MOF Kwidzyna charakteryzowała 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)

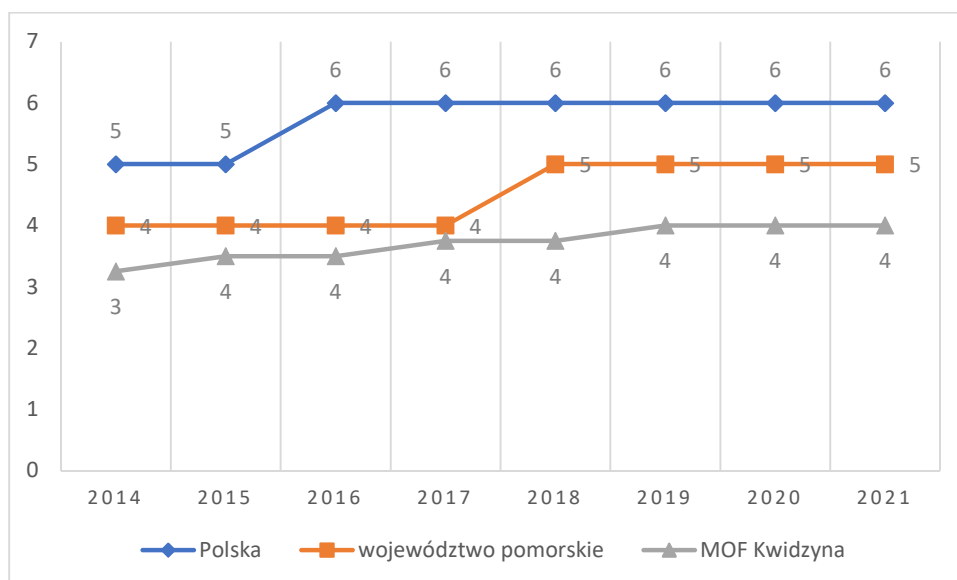


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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 odciążenie podmiotów szpitalnych. Jednakże poprawa dostępu do AOS wymaga nie tylko inwestycji w infrastrukturę zdrowotną w tym obszarze, ale przede wszystkim poprawy 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

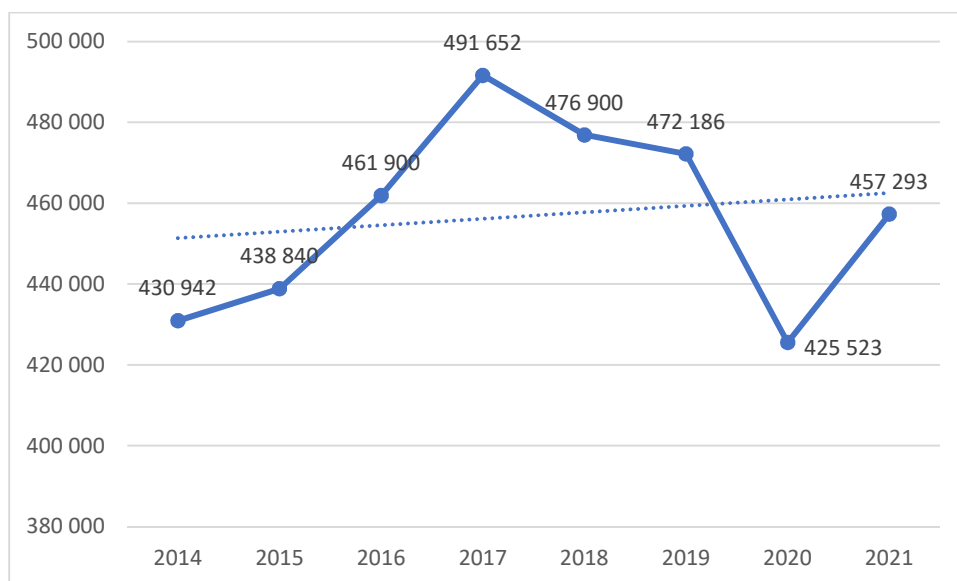
Wykres 25. Liczba podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej przypadających na 10 tys. mieszkańców w poszczególnych obszarach w latach 2014-2021 (sztuki)



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.

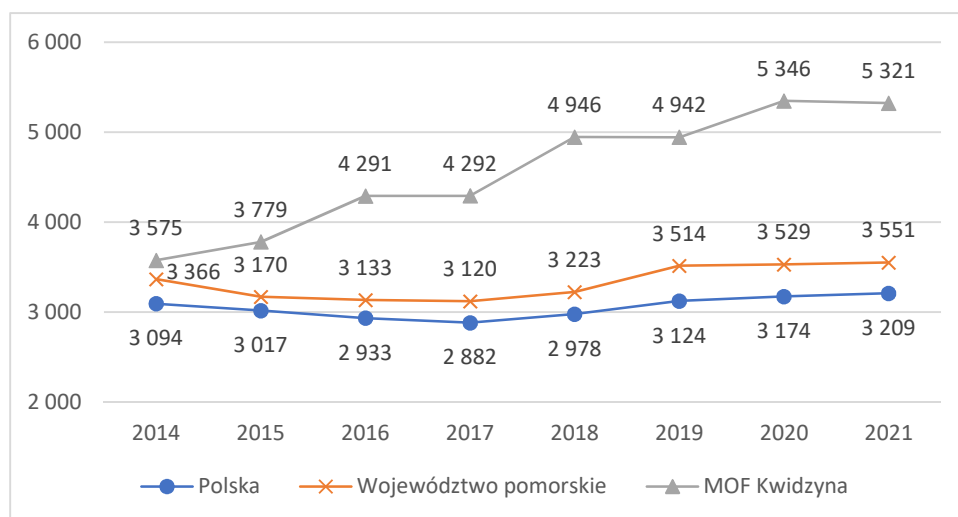
Wykres 26. Liczba udzielonych porad w ramach opieki ambulatoryjnej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (w tys. sztuk)



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 spadku 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).⁹

4.2.6 Sport i rekreacja

Na terenie MOF Kwidzyna w 2018 roku zarejestrowanych 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,

⁹ Raport z konsultacji społecznych, s. 19

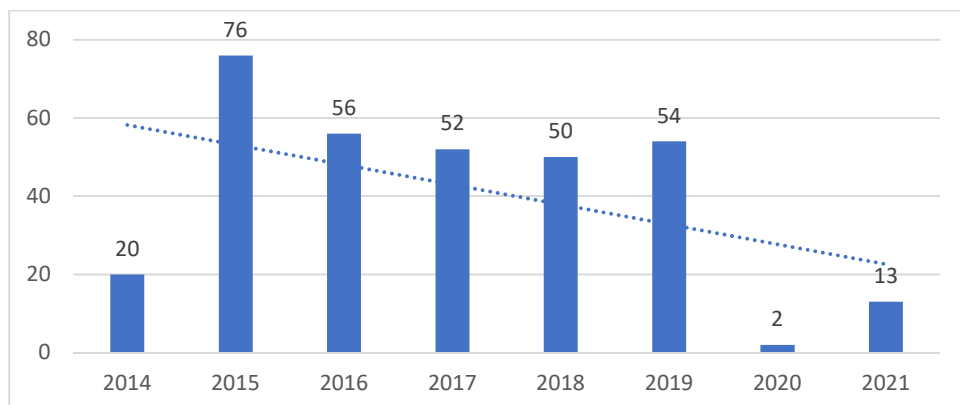
Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

- 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 zarówno liczby imprez turystycznych i sportowo-rekreacyjnych, jak i liczby ich uczestników. Natomiast w roku 2021 obserwujemy powolny wzrost liczby imprez i ich uczestników.

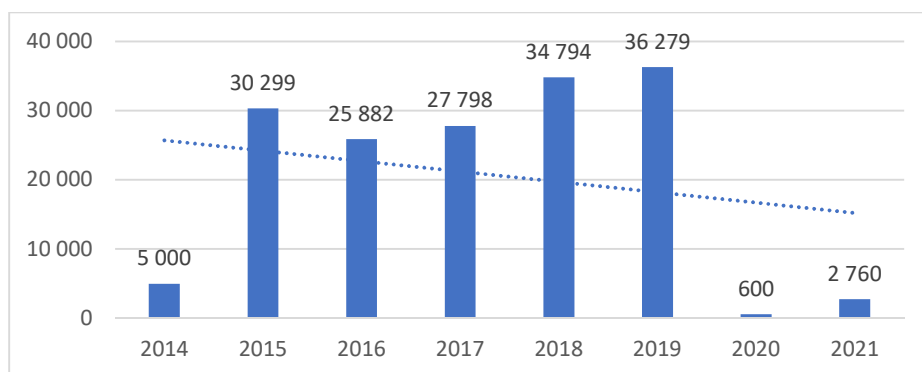
Kwidzyn jako miasto wiodące zabezpiecza potrzeby dla całego MOF w zakresie sportu i rekreacji. Przy dalszym rozwoju mobilności mieszkańców MOF potrzeby te będą zabezpieczone w długim terminie, co potwierdzone jest również opiniami mieszkańców MOF, wskazanymi w dołączonym Raporcie z konsultacji społecznych.

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 i ławek (25-26% respondentów).¹⁰

4.2.7 Integracja społeczna

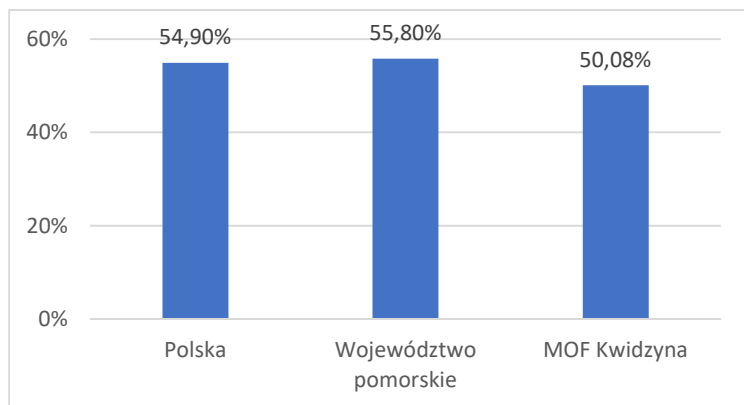
4.2.7.1 Aktywność społeczna i organizacje pozarządowe

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

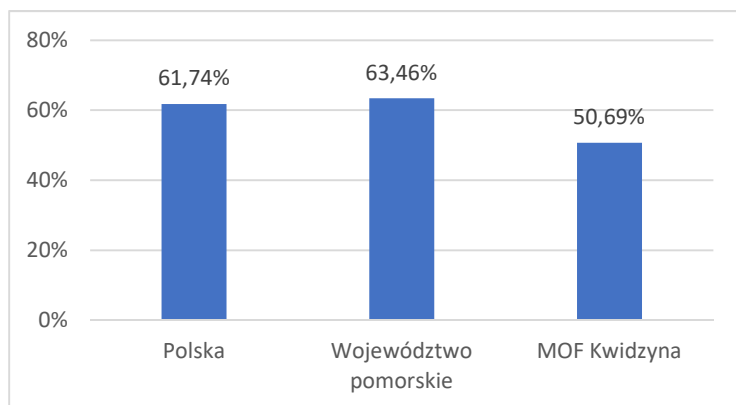


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych www.wybory.gov.pl

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).

¹⁰ Raport z konsultacji społecznych, s. 17

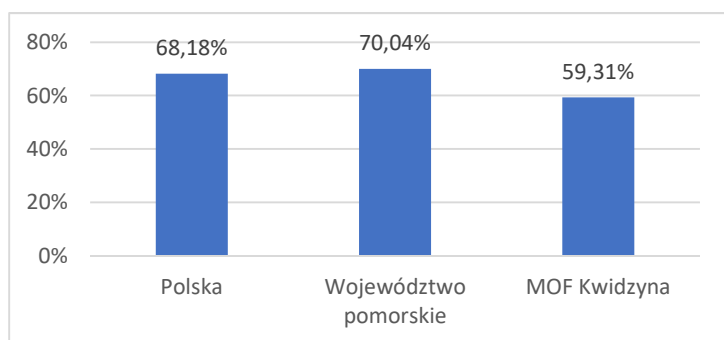
Wykres 31. Wybory do Sejmu i Senatu w roku 2019 – frekwencja na poszczególnych obszarach



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych www.wybory.gov.pl

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

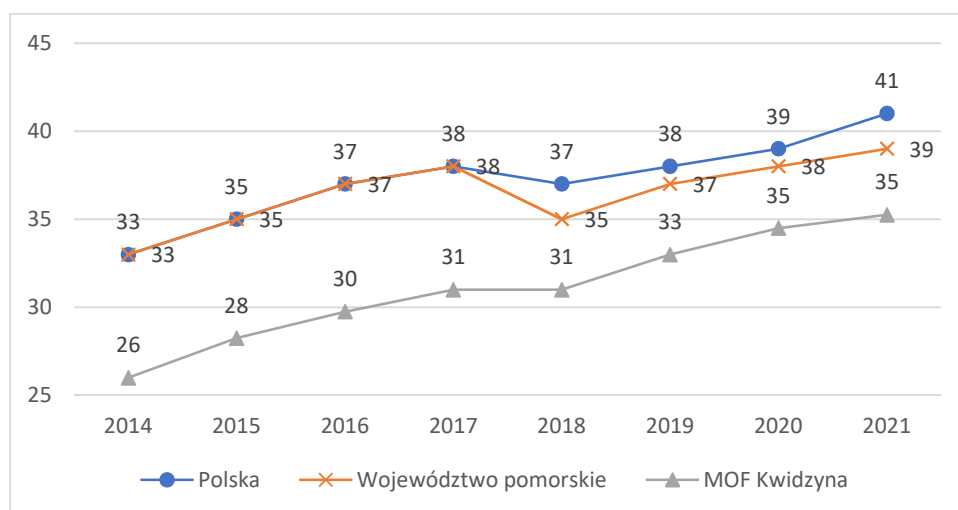


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych www.wybory.gov.pl

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%), seniorów i seniorów (44%), osób chorych, osób z niepełnosprawnością (27%), co odzwierciedla również strukturę działania NGO działających na terenie MOF.¹¹ 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

¹¹ 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.¹²

Lokalne NGO 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.¹³

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.

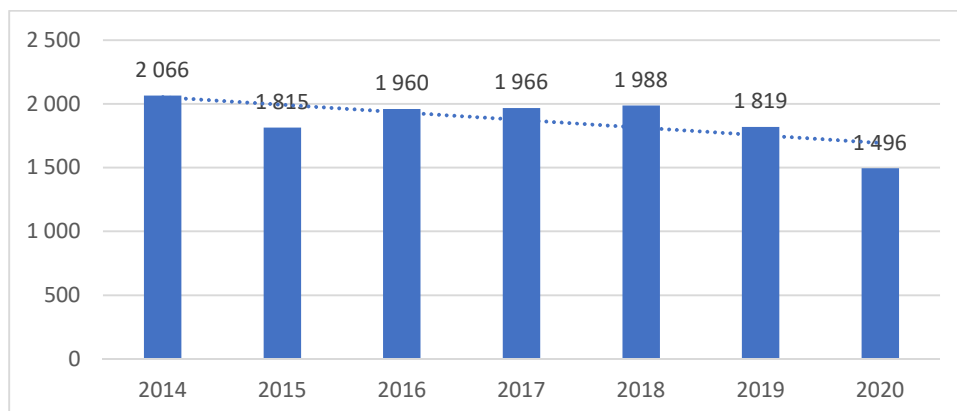
Na terenie MOF Kwidzyna funkcjonowały w 2021 roku 4 stacjonarne placówki pomocy społecznej, dysponujących łącznie 155 miejscami obsadzonymi w 96% (dane GUS).

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.

¹² Kondycja III sektora w województwie pomorskim 2020/2021, województwo pomorskie, grudzień 2022, s. 3,4

¹³ Raport z konsultacji społecznych, s. 19

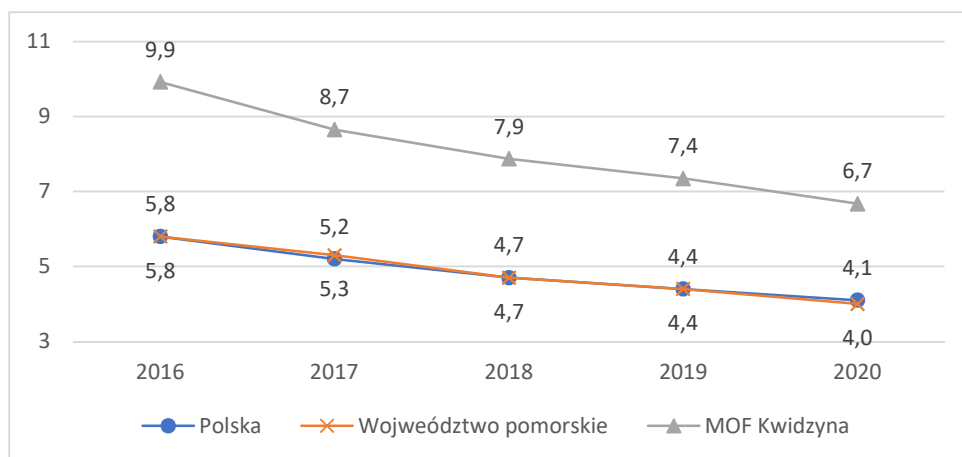
Wykres 34. Rodziny otrzymujące zasiłki rodzinne na dzieci na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2020 (rodzina)



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 2016-2020¹⁴ (%)¹⁵



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

Miasto Kwidzyn realizuje projekt społeczny „RAZEM na rzecz kwidzyńskiej integracji społecznej” polegający na zwiększeniu dostępu do zintegrowanych usług społecznych w zakresie wsparcia rodziny

¹⁴ Brak danych za lata 2014-2015 oraz 2021

¹⁵ 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.

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.

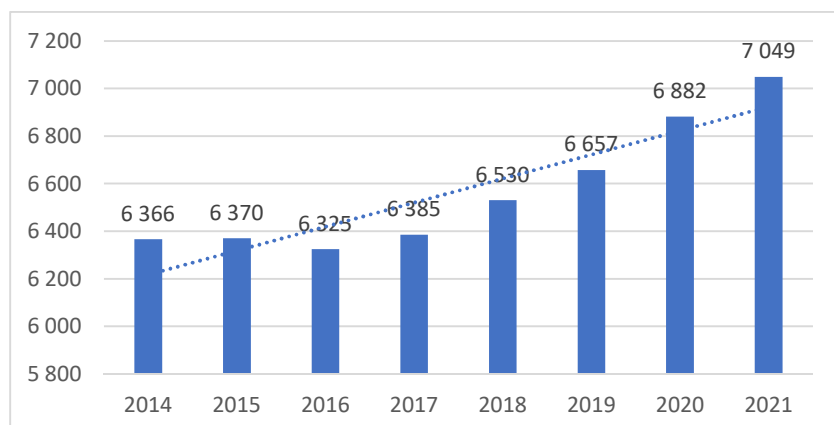
W ostatnich ośmiu latach liczba podmiotów gospodarczych charakteryzowała się liniowym trendem wzrostowym – średnia liczba przedsiębiorstw na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021 to 6 571 podmioty.

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 diagnozy również odnotowano coroczny wzrost liczby przedsiębiorstw, skumulowany roczny wskaźnik wzrostu CAGR wyniósł 2,33%.

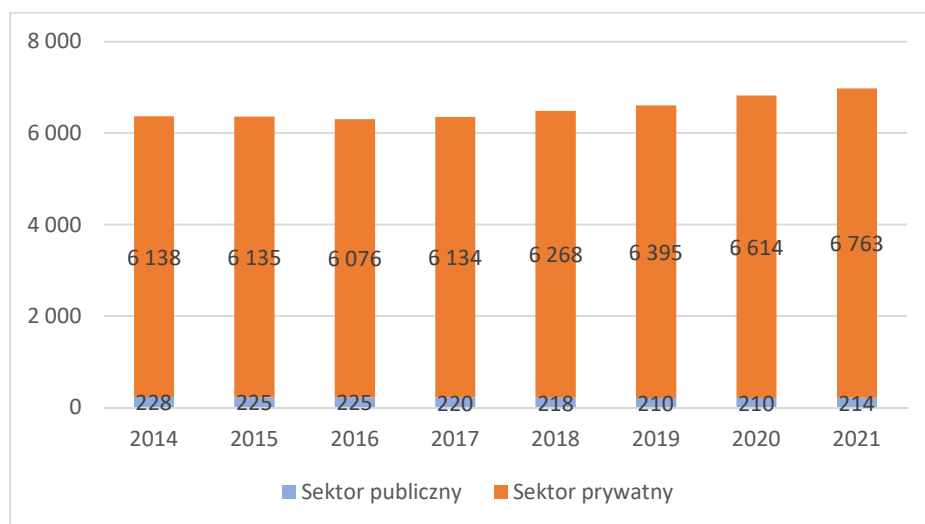
Wykres 36. Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Kwidzyna w latach 2014-2021



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

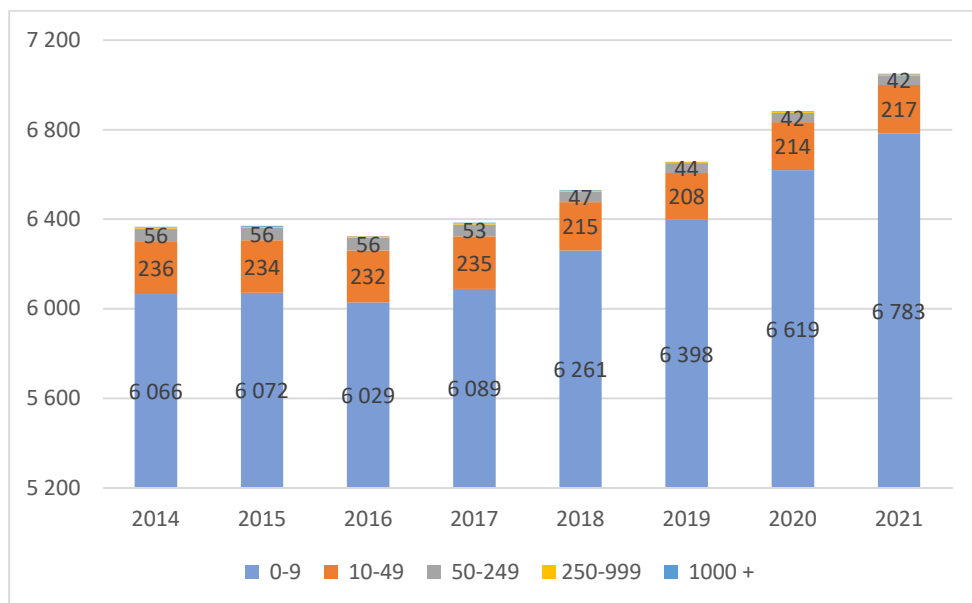


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

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



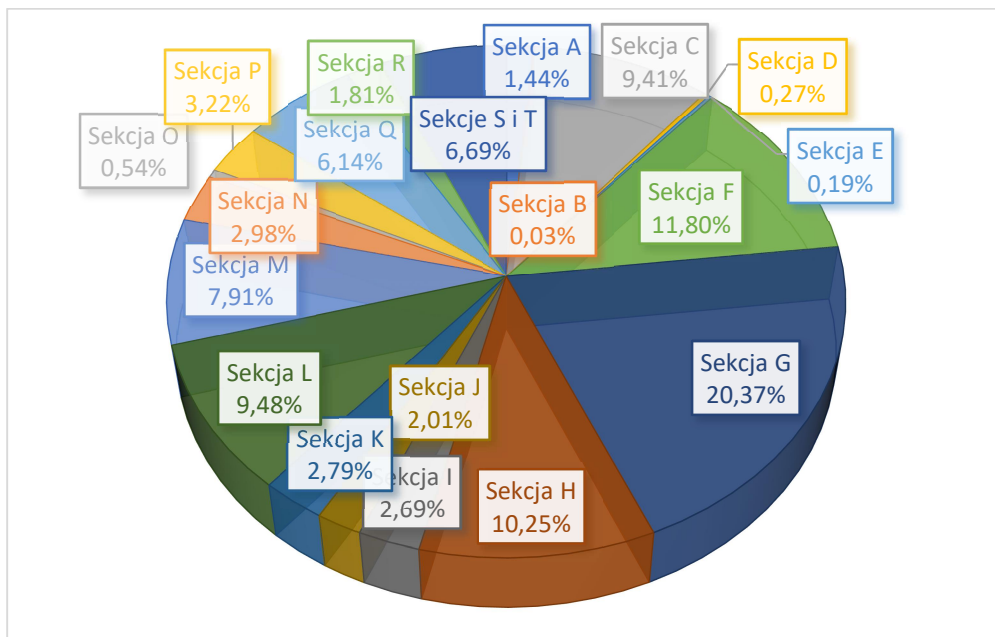
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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,

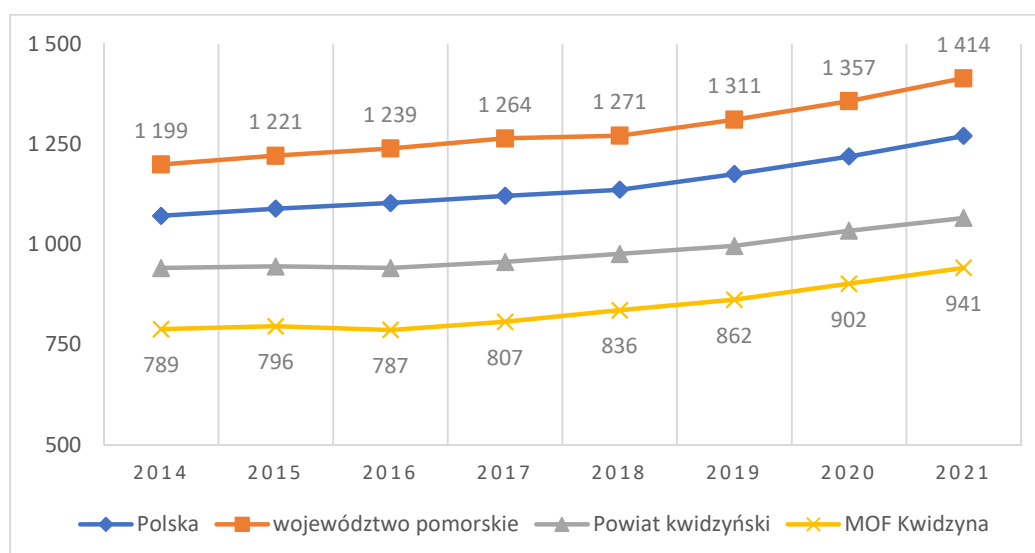
U. organizacje i zespoły eksterytorialne.

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



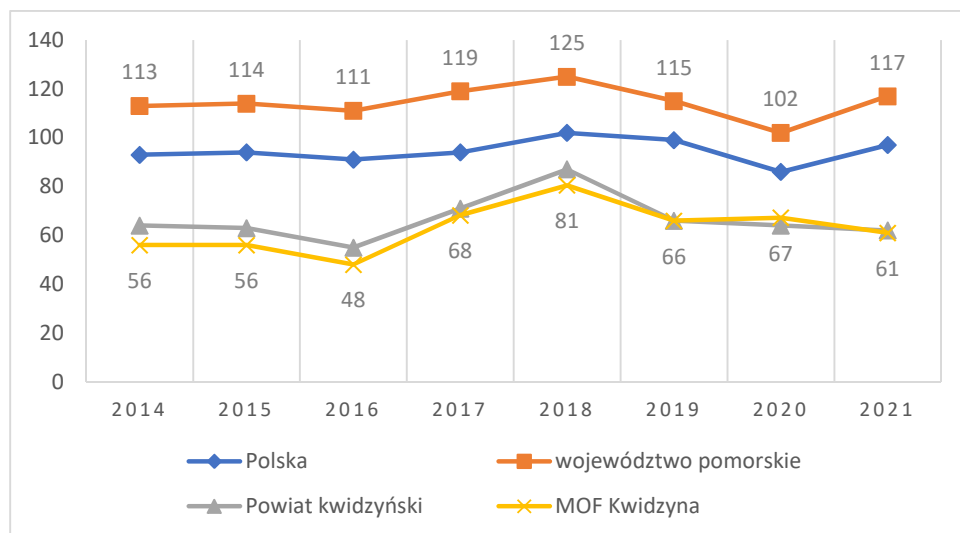
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

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 odnotowywanych 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,

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

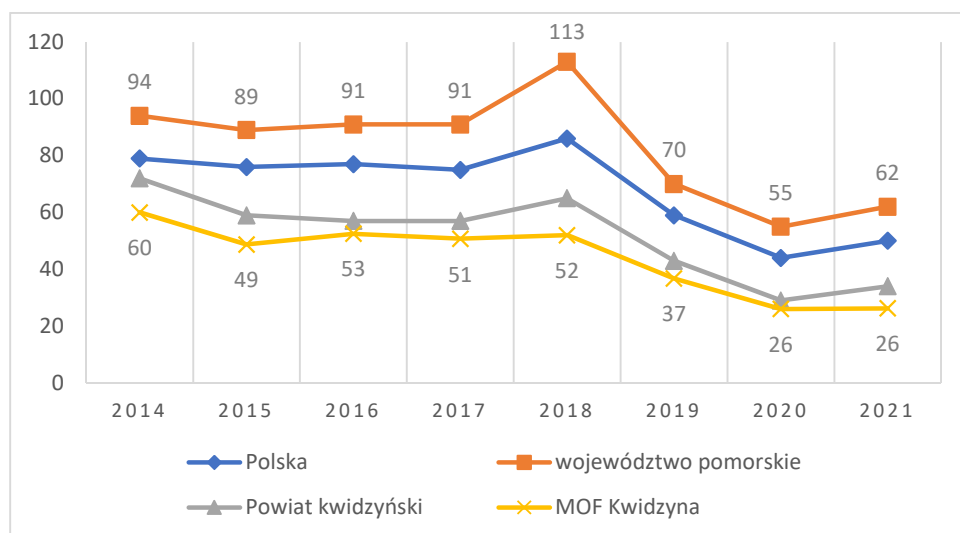
podczas gdy na terenie MOF Kwidzyna wystąpił spadek. Koniecznym jest wdrożenie przedsięwzięć przeciwdziałającym negatywnym zjawiskom makroekonomicznym, a tym samym mikroekonomicznym, z wykorzystaniem narzędzi, którymi dysponują gminy oraz lokalne i regionalne Instytucje Otoczenia Biznesu (np. PSSE) w 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



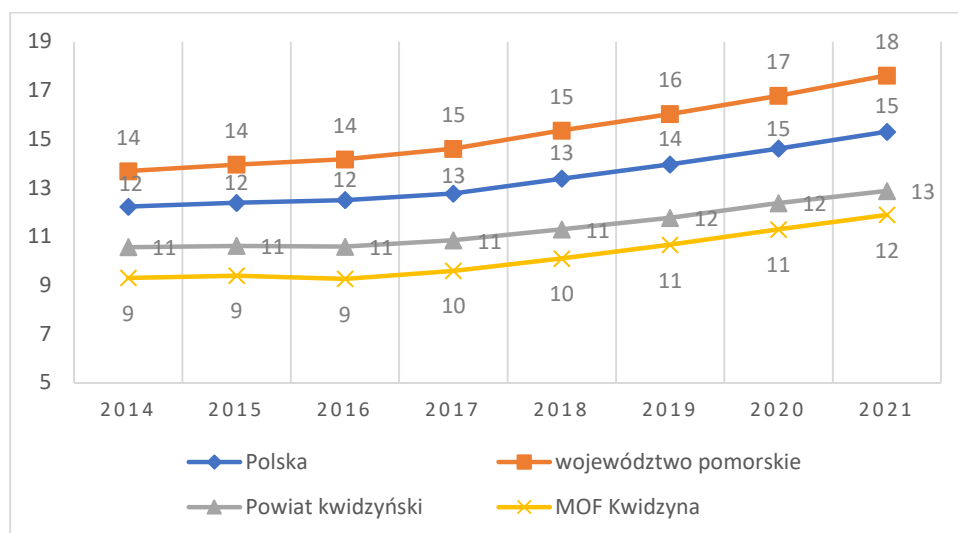
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

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.¹⁶

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

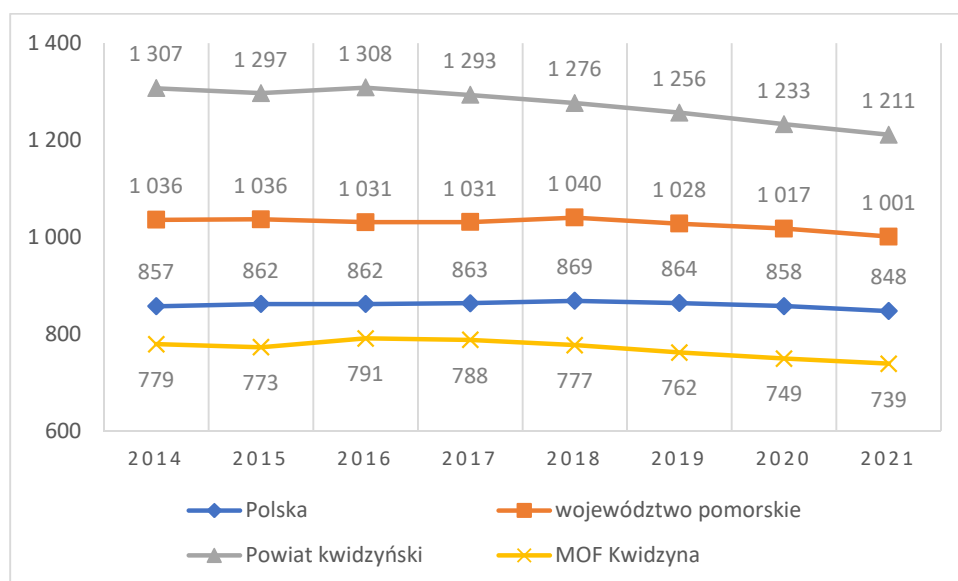


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

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 np. dotacje na projekty wspierające lokalną przedsiębiorczość (w ramach działań Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego). Niezwykle ważne w tworzeniu warunków sprzyjających przedsiębiorcom jest wsparcie samych instytucji otoczenia biznesu, głównie tych lokalnych, jak również regionalnych. 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.

¹⁶ 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 Kwidzyna¹⁷

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

¹⁷ 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
Miasto Kwidzyn	Kwidzyn Miłosna 32 12 ha	110 km	100 km	32 km	Zabudowa produkcyjna, składy, magazyny	PSSE
Gmina Kwidzyn	Gmina Kwidzyn, Rozpędziny 5,44 ha	90 km	100 km	27 km	Zabudowa produkcyjna, składy, magazyny, Zabudowa usługowa /handlowa	PSSE
Gmina Kwidzyn	Gmina Kwidzyn, Górki 17,34 ha	90 km	100 km	32 km	Zabudowa produkcyjna, składy, magazyny	PSSE
Gmina Gardeja	-	-	-	-	-	-
Gmina Sadlinki	-	-	-	-	-	-

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, w 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.¹⁸

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

¹⁸ Polska Strefa Inwestycji, Colliers International, PAIH, EY, 2019, s. 4.

- 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 powinni na bieżąco współpracować zarówno ze SSSE, jak również Polską Agencją Inwestycji i Handlu oraz inicjatywą Invest in Pomerania – 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. Do czynników przyrodniczych zaliczyć należy: walory przyrody, m.in.: rzeki, ukształtowanie powierzchni, lasy, obszary chronione, które stanowią ponad 32% ogólnej powierzchni MOF Kwidzyna¹⁹. 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).

¹⁹ Opisano w punkcie 3.4.3 niniejszej Strategii.

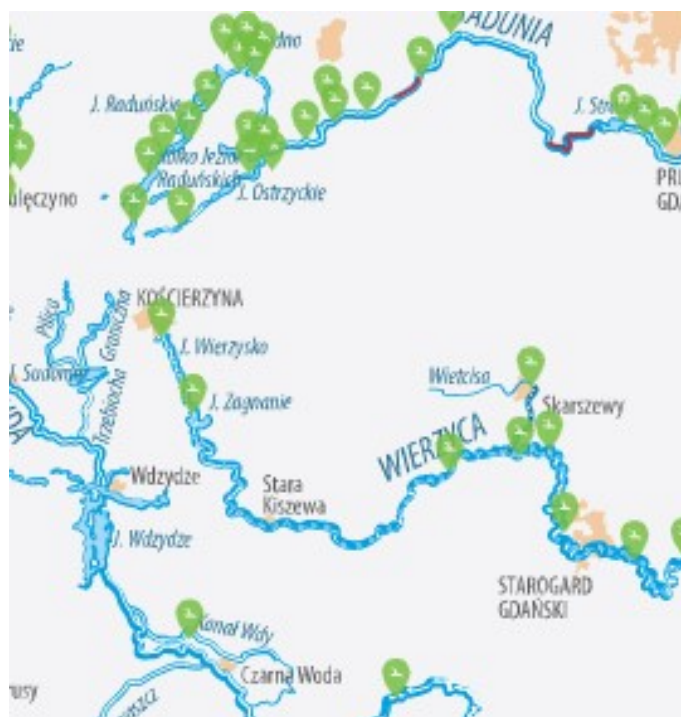
Tabela 2. Wybrane atrakcje turystyczne na obszarze MOF Kwidzyna

Atrakcja	Opis
Zespół zamkowo - katedralny	Zamek kapituły pomezańskiej 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. 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 pomezańskiej. Przykościelna cela, w której swój ostatni rok życia spędziła błogosławiona Dorota z Mątów.
Fragment murów miejskich z XIV w.	Wzniesiony z cegły i kamieni polnych w dość nieregularnym układzie.
Ruiny wieży ratusza	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.
Zabytkowe spichlerze	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.
Pałac Fermora	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.
Kościół św. Trójcy	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.
Konsulat w Kwidzynie	Neorenesansowy budynek Konsulatu Rzeczypospolitej, pochodzi z lat 90. XIX w. Obecnie prowadzone jest w jego murach przedszkole. Przedwojenny Kwidzyn 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.

Szlaki turystyczne	Szlak Kopernikowski (czerwony, w powiecie kwidzyńskim – 53 km) – długodystansowy szlak łączący Toruń z Olsztynem. Jego północny odcinek, od Gardei do Mingajn (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. Wiśłana 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).

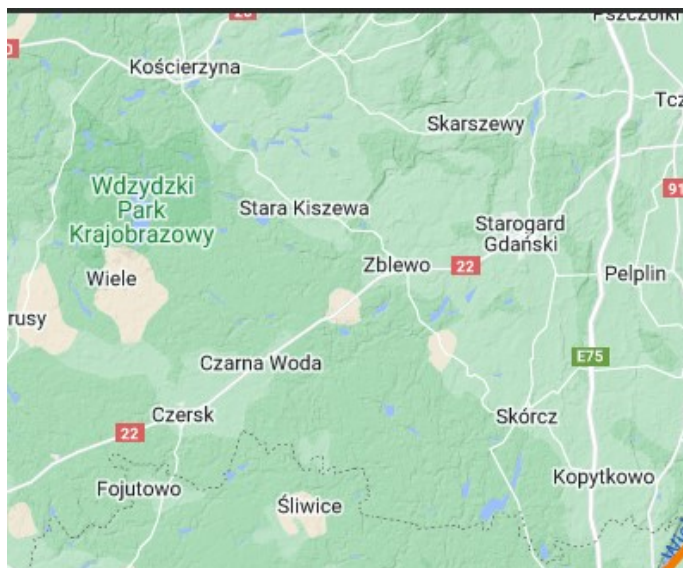
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Zintegrowanego Programu Zrównoważonego Rozwoju Miasta KWIDZYNA do 2020 roku, Kwidzyn, 2015, s. 48-55

Rysunek 2. Przebieg szlaku kajakowego rzeki Liwy



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

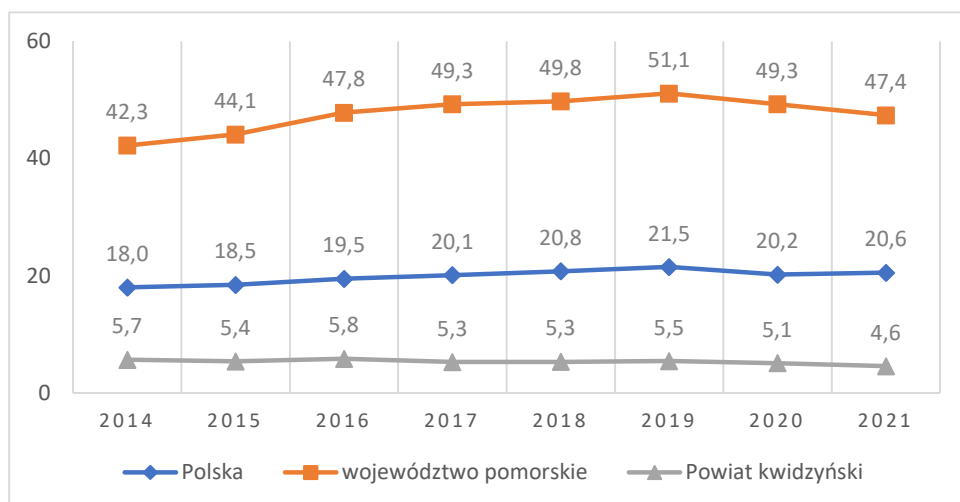
Rysunek 3. Przebieg trasy EV9/WTR, Etap 2, Prawy brzeg Wisły



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 kwidzińskiego²⁰ w latach 2014-2021 kształtowała się na poziomie niższym od średniej krajowej i wojewódzkiej, wynosząc 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 udzielonych noclegów na 1000 ludności, wynosząca w 2021 roku ponad 353 udzielone noclegi, tj. o ponad 2% mniej niż w roku 2014 (Wykres 46).

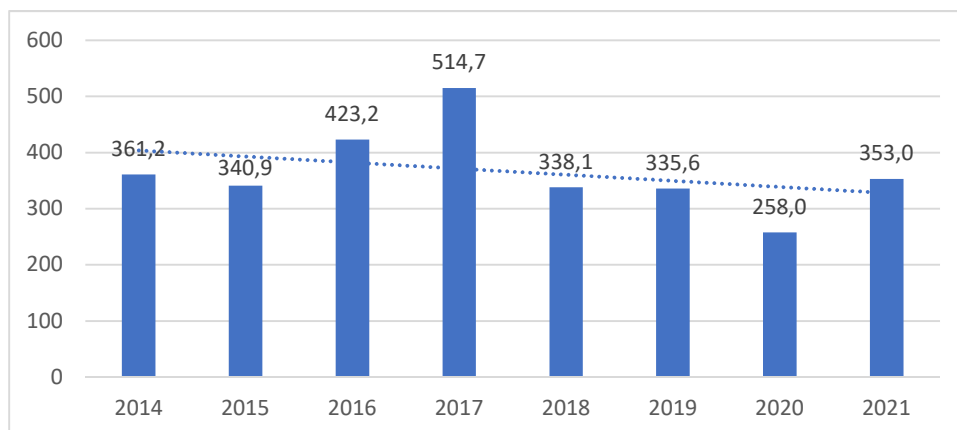
Wykres 45. Miejsca noclegowe na 1000 ludności w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

²⁰ 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 konieczny 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 one szerzej opisane w punkcie 3.4 przedmiotowej Strategii. Diagnoza w obszarze turystyki zidentyfikowała specjalizacje, które przy odpowiednim wsparciu mogą znacznie pobudzić gospodarkę MOF Kwidzyna.

Turystyka stanowi jeden z istotnych sektorów dla MOF Kwidzyna. Ankietowani mieszkańcy pozytywnie ocenili jakość zabytków (47% odpowiedzi), a także dostępność miejsc atrakcyjnych pod względem przyrodniczym (29%). Jednak niewystarczająca jest – zdaniem mieszkańców – jakość infrastruktury turystyki wodnej (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).²¹

²¹ Raport z konsultacji społecznych, s. 20-21

4.4 Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa

Analiza w/w obszaru 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.

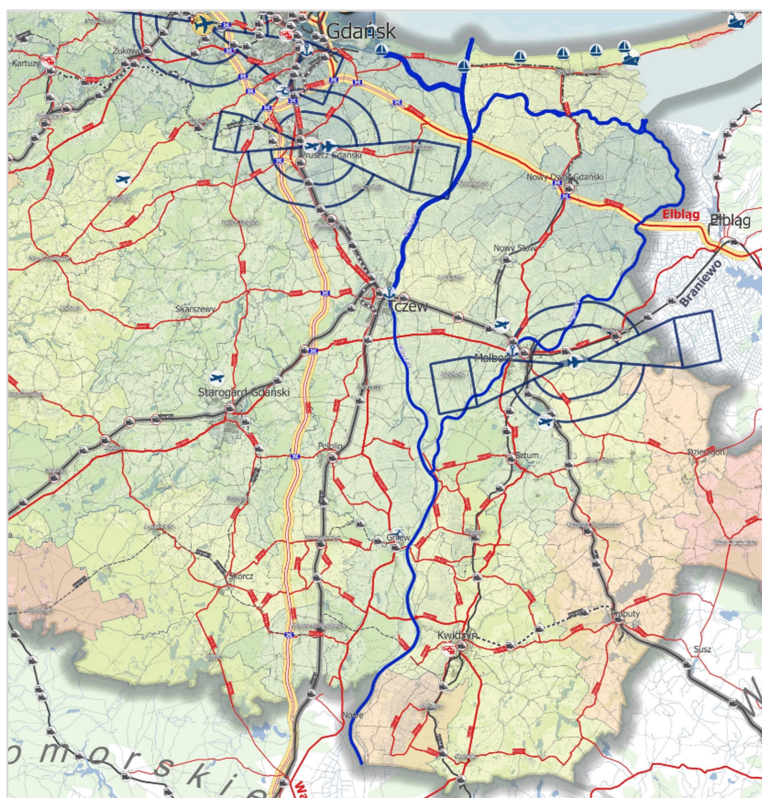
4.4.1 Transport i dostępność komunikacyjna

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-mazurskim (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
	Lądowiska 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
INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO			Przejścia graniczne
	Port Lotniczy Rębiechowo (wg rejestru RLC)	INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MORSKIEGO	
	Lotnisko cywilne (wg rejestru RLC)		Port morski w sieci TEN-T - o podstawowym znaczeniu
	Lądowisko samolotowe (wg rejestru ULC)		Terminal promowy
	Lądowiska śmigłowcowe (wg rejestru ULC)		Inny port morski
	Lądowiska śmigłowcowe (sanitarne wg rejestru ULC)		Port rzeczny
	Wojskowy obiekt lotniskowy zarządzany przez MON		Przystań morska

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.

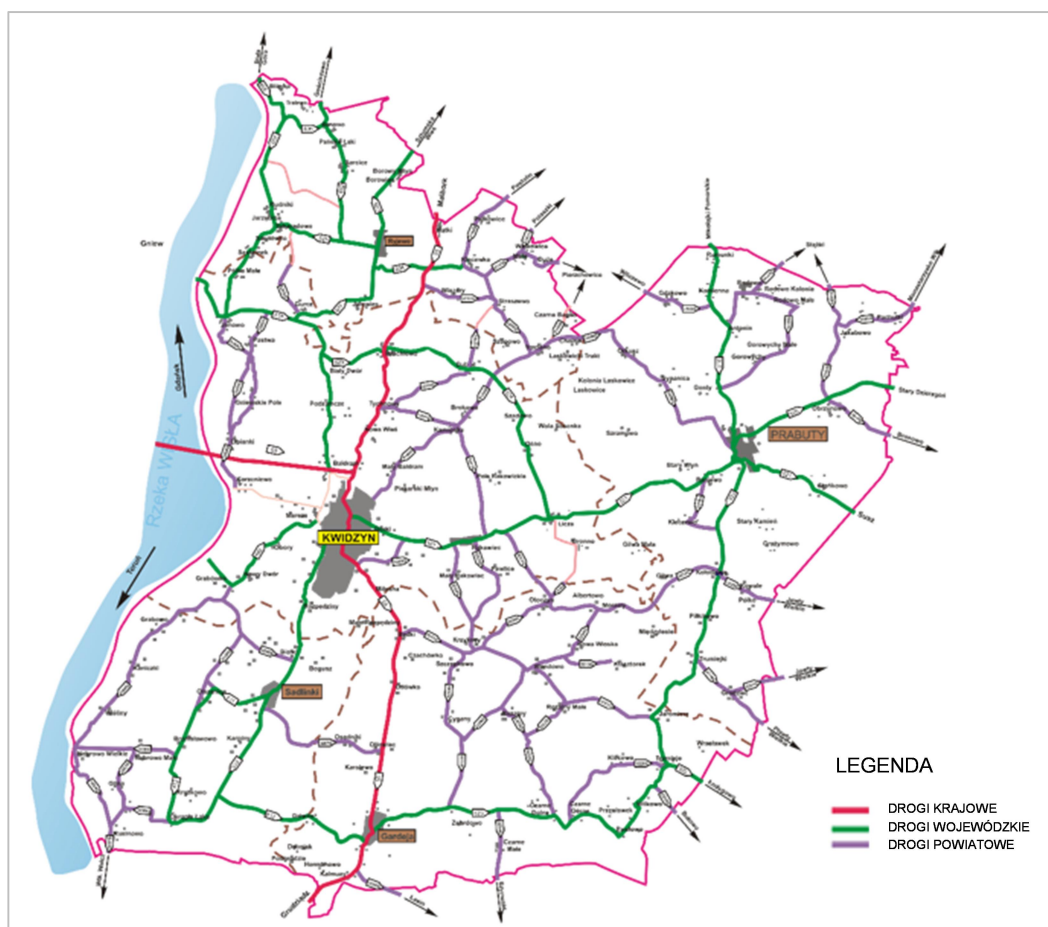
Podstawowy układ drogowy to:

- 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.

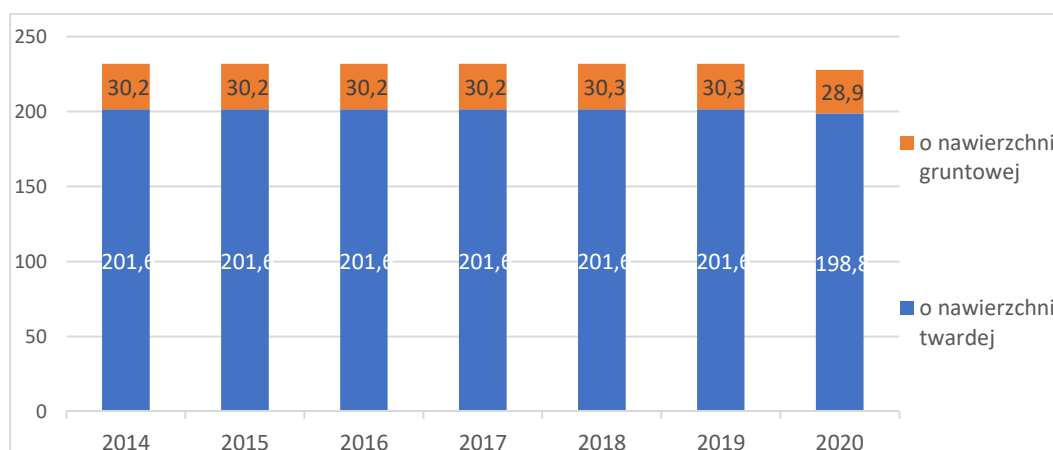
Rysunek 6. Sieć dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych na terenie MOF Kwidzyna



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]

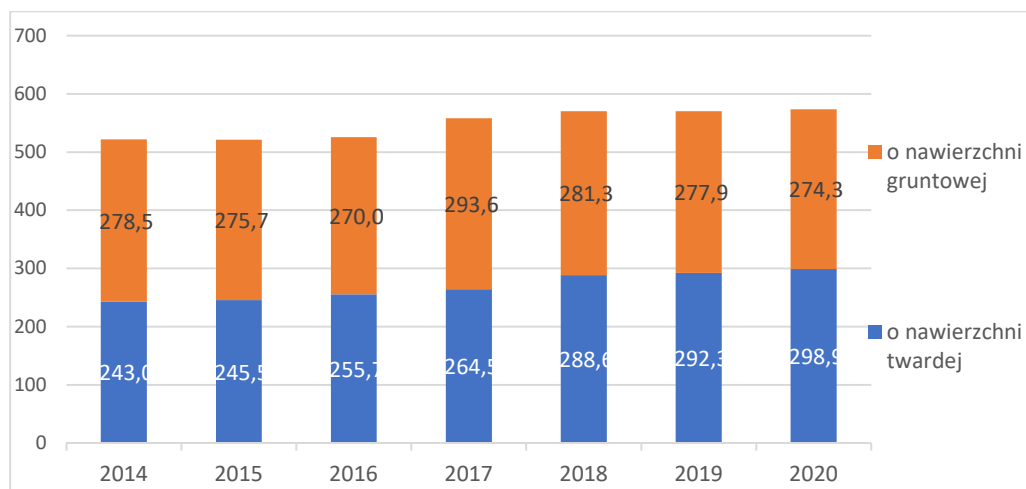


Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Dróg gminnych jest o ponad 2,5 razy więcej niż powiatowych (Wykres 48). 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).

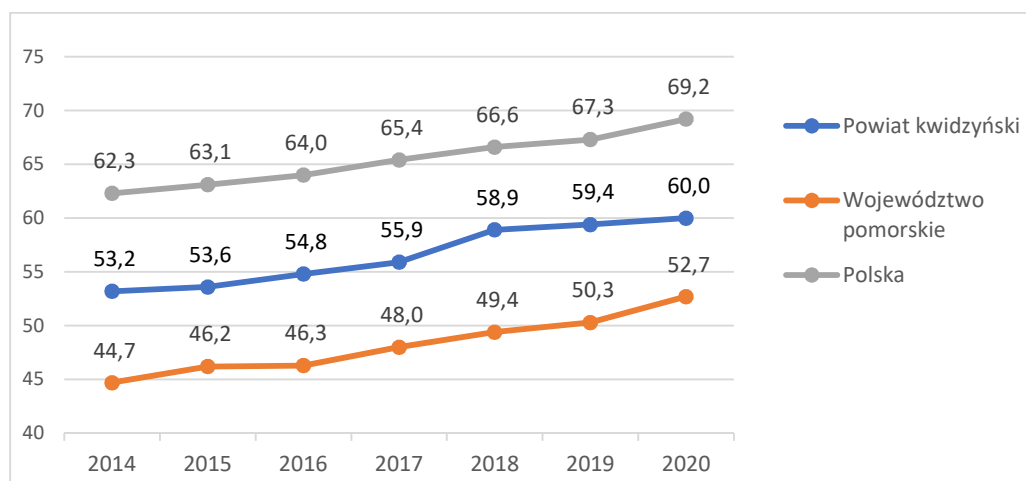
Wykres 48. Drogi publiczne gminne w powiecie kwidzyńskim w latach 2014-2020 [km]



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 w powiecie kwidzyńskim – 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.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Stan dróg na terenie poszczególnych gmin MOF Kwidzyna jest zróżnicowany (Tabela 3).

Tabela 3. Ocena stanu dróg na terenie gmin MOF Kwidzyna [km]

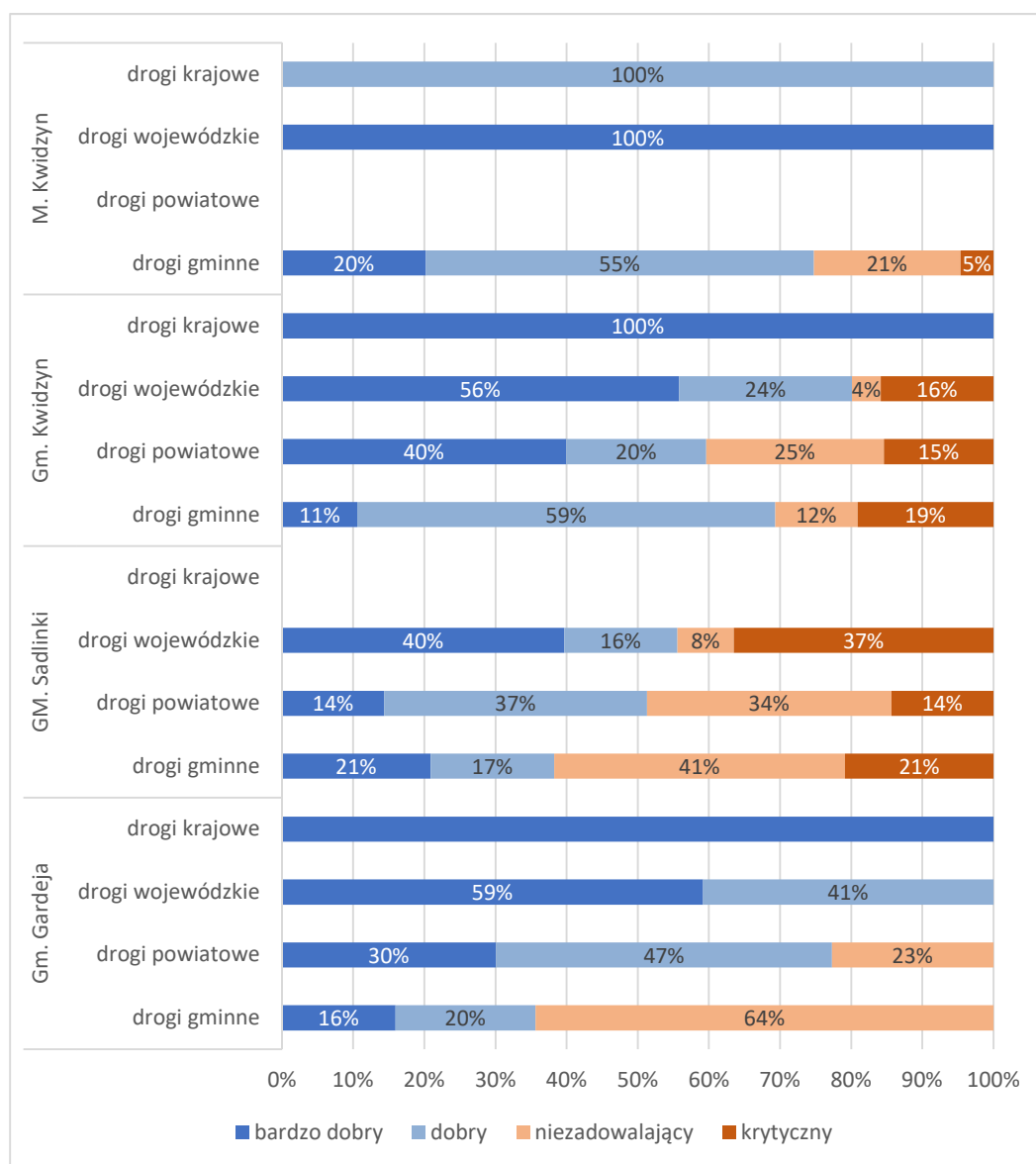
Teren	Stan	Drogi gminne	Drogi powiatowe	Drogi wojewódzkie	Drogi krajowe
Miasto Kwidzyn	bardzo dobry	17,04	-	2,62	-
	dobry	46,02	-	-	6,39
	niezadowalający	17,40	-	-	-
	krytyczny	3,92	-	-	-
Gmina Kwidzyn	bardzo dobry	22,49	21,78	28,90	15,50
	dobry	124,82	10,74	12,60	-
	niezadowalający	24,6	13,62	2,10	-
	krytyczny	40,6	8,4	8,20	-
Gmina Sadlinki	bardzo dobry	12,00	5,00	10,00	-
	dobry	10,00	12,90	4,00	-
	niezadowalający	23,50	12,00	2,00	-
	krytyczny	12,00	5,00	9,20	-
Gmina Gardeja	bardzo dobry	8,10	20,00	14,50	15,10
	dobry	10,00	31,40	10,00	-
	niezadowalający	32,70	15,10	-	-
	krytyczny	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych gmin MOF Kwidzyna, 07.2023.

Na terenie MOF Kwidzyna drogi krajowe są w bardzo dobrym i dobrym stanie. Stan 20% dróg wojewódzkich w mieście Kwidzyn i 44% gminie Sadlinki oceniony został jako niezadowalający i krytyczny. Inwestycji wymaga również część dróg powiatowych i gminnych na terenie całego MOF (Wykres 50). Szczegółowe potrzeby inwestycyjne, mające na celu poprawę stanu infrastruktury transportowej na terenie MOF Kwidzyna przedstawiono w podrozdziale 4.4.1.4.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Wykres 50. Stan dróg na terenie gmin MOF Kwidzyna [%]



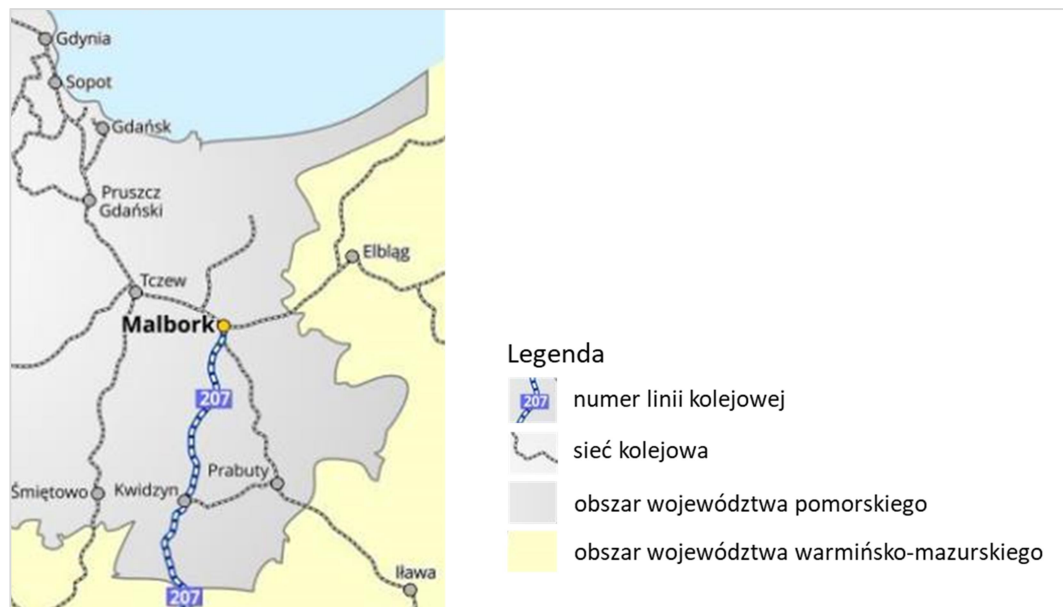
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych gmin MOF Kwidzyna, 07.2023.

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

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Tabela 4. 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.)
2	Budowa obwodnicy Gardei (zadanie ujęte na liście rezerwowej)	Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030
3	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 odcinek granica województwa pomorskiego – Malbork	Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.
4	Rozbudowa ulic oraz budowa ścieżek rowerowych w mieście	Wieloletni Plan Finansowy Miasta Kwidzyn
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. Maresa 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 Kwidzyna 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.²²

W Tabeli 5 zestawiono kolejne, istotne dla obsługi transportowej obszaru MOF zadania, które winny być realizowane w celu poprawy stanu infrastruktury drogowej.

²² <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

Tabela 5. Planowane i oczekiwane zadania przyczyniające się do poprawy dostępności 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 5) DG 247012G Tychnowy ul. Dworska - Podzamcze	Gmina Kwidzyn
6	Przebudowa obiektów mostowych: 1) wiadukt w ciągu ul. Spacerowej w Rakowcu (nad torami kolejowymi) 2) most na rzece Liwie: a) w ciągu drogi gminnej Nowy Dwór - Rozpędziny (nr 247006G) - 2 mosty b) w ciągu ul. Furmańskiej - skrzyżowanie z ul. Długą (nr 247054G) w Marezie c) w ciągu drogi gminnej Podzamcze - Gniewskie Pole (nr 247009G) - droga śródpolna d) most w ciągu drogi powiatowej nr 3205G Gurcz - Pastwa e) most przy ul. Drzymały/ul. Przyszeczna Kwidzyn f) w ciągu drogi gminnej Mareza -Korzeniewo (nr 247054G) - nad rowem melioracyjnym g) most w ciągu ul. Łąkowej (Kwidzyn) 3) remonty kładek dla pieszych nad Liwą (3 szt.) 4) w ciągu ul. Długiej w Marezie (nr 247047G) i ul. Wiślanej w Kwidzynie (nad kanałem Palemona)	
7	Drogi powiatowe: 1) DP 3205G Gurcz - Pastwa 2) DP 3210G Tychnowy - Dubiel 3) DP 3201G Tychnowy - Rakowiec 4) DP 3240G Nowy Dwór - Białki 5) DP 3237G Rakowiec - Krzykosy	

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

8	Drogi wojewódzkie: 1) DW 524 Brachlewo - Licze 2) DW 529 Podzamcze - Brachlewo 3) DW 525 Janowo - Szałwinek 4) DW 532 Rozpędziny - Sadlinki (dokończenie w msc. Rozpędziny) 5) DW 588 - Mareza - Nowy Dwór (dokończenie w msc. Nowy Dwór) 6) DW 518 - Mareza - Janowo (dokończenie od Podzamcza w stronę Janowa) 7) DW 607 Gurcz - Ryjewo (dokończenie w msc. Gurcz)	
9	Ścieżki pieszo-rowerowe: 1) DW 532 Rozpędziny - etap II, III i IV (DW km od 3+103,39 do 5+085,70) 2) DG 247054G Mareza, ul. Długa (od skrzyżowania w Marezie do ul. Furmańskiej) 3) DW 518 Mareza (od ul. Furmańskiej) - Janowo (skrzyżowanie z DW 525) 4) DW 524 Licze (od skrzyżowania z DW521) - Ośno 5) DW 524 Brachlewo (ul. Leśna) - Dubiel (skrzyżowanie z drogą 3210G)	
10	DK 55; 15,1 km; przebudowa wraz z budową ścieżki pieszo-rowerowej	
11	Drogi wojewódzkie: 1) DW 523 Gardeja - Trumieje (odcinek Gardeja - Czarne Dolne) - przebudowa wraz z budową ścieżki pieszo-rowerowej 2) DW 532 Gardeja - Okrągła Łąka - 3,3 km budowa ścieżki pieszo - rowerowej	
12	Przebudowa dróg powiatowych: 1) DP 3213G Nowa Wioska - Klasztor - 2,7 km 2) DP 3217G Rakowiec - Kołodzieje (Rakowiec -Morawy) - 7,3 km 3) DP 3220G Czarne Górne - Trumieje - 5,1 km 4) DP 3222G Wandowo - Czarne Dolne - 6,2 km 5) DP 3224G Wandowo - Cygany - 4,5 km 6) DP 3228G Wandowo - Morawy - 4,7 km 7) DP 3229G Otoczyn - Licze - 0,9 km 8) DP 3230G Krzykosy - Otoczyn - 3,7 km 9) DP 3232G Rakowiec - Krzykosy - 1,2 km	Gmina Gardeja

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

13	Przebudowa dróg gminnych: 1) DG 250002G Otoczyn - Wandowo - 2,6 km 2) DG 250003G Morawy - Klasztor - Gilwa - 3,0 km 3) DG 250004G Otłowiec - Cygany - 3,0 km 4) DG 250008G Czarne Małe - Ośrodek Wczasowy - 1,2 km 5) DG 250009G Czarne Dolne - Nogat - 2,0 km 6) DG 250014G Kalmuzy - Jamy - 0,4 km 7) DG 250017G Czarne Małe - Czarne Małe II - 3,3 km 8) DG 250019G Rozajny - Rozajny Kolonia - 1,3 km 9) DG 250022G Czarne Górne - Czarne Górne Jeziorki - 2,0 km	
----	--	--

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

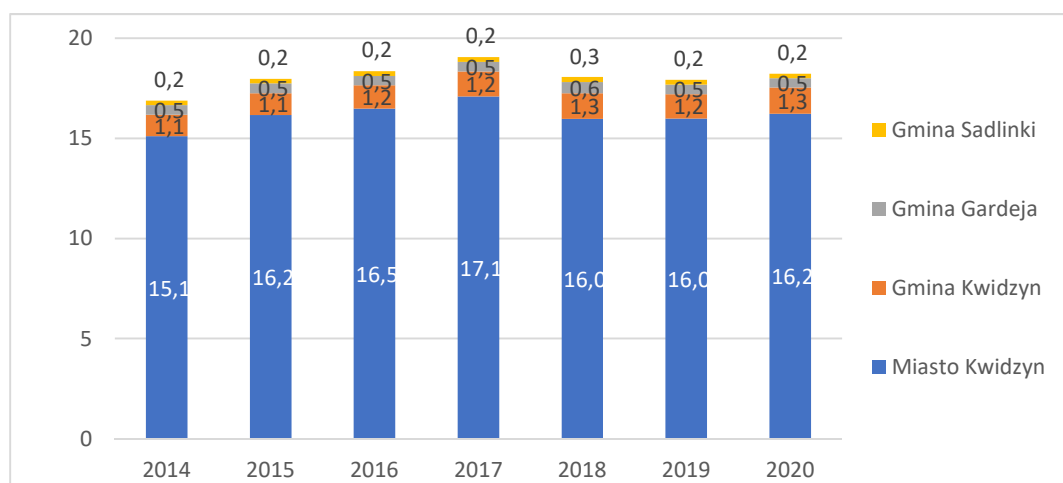
MOF Kwidzyna zamieszkiwało na koniec 2020 r. łącznie 64,2 tys. osób, z czego najwięcej (prawie 60%) w Mieście Kwidzyn. Na terenie MOF działalność prowadziło 7 tys. podmiotów sektora prywatnego i publicznego, o 0,7 tys. więcej niż w 2014 r. Największą grupę przedsiębiorstw, bo aż 96,2% stanowiły w 2020 r. mikroprzedsiębiorstwa. Funkcjonowało wówczas 214 małych przedsiębiorstw, 42 średnich i 7 dużych firm.²³

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 51).

²³ Dane Banku Danych Lokalnych GUS, 2021 r.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Wykres 51. 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.

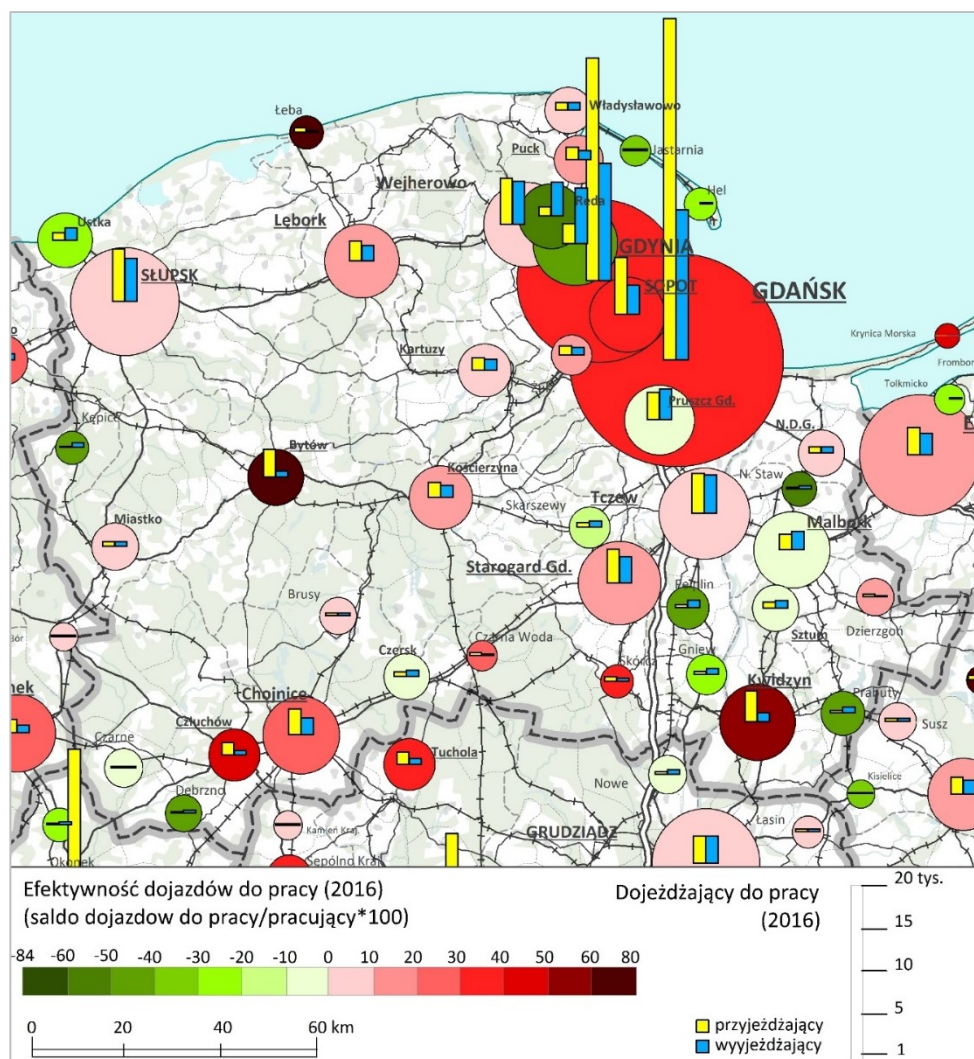
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego za 2016 rok liczba przyjeżdżających do pracy do m. Kwidzyn wyniosła niemal 3,7 tys. osób i była zdecydowanie wyższa niż wyjeżdżających mieszkańców Kwidzyna do pracy w innych gminach. Zdecydowanie więcej wyjeżdżających niż przyjeżdżających jest z gmin: Kwidzyn, Gardeja i Sadlinki (Tabela 6 i Rysunek 8).

Tabela 6. 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
Łącznie	4 239	4 485	246

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.

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 funkcjonuje szpital w Mieście Kwidzyn, zaś w poszczególnych gminach 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. 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 7). 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 7. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat kwidzyński [osoby]

Rok	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny	Ogółem
Ludność ogółem				
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
Zmiana 2035/2020	-19%	-4%	23%	-3%
Ludność w miastach				
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
Zmiana 2035/2020	-18%	-6%	18%	-3%
Ludność na wsi				
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
Zmiana 2035/2020	-19%	-3%	32%	-1%

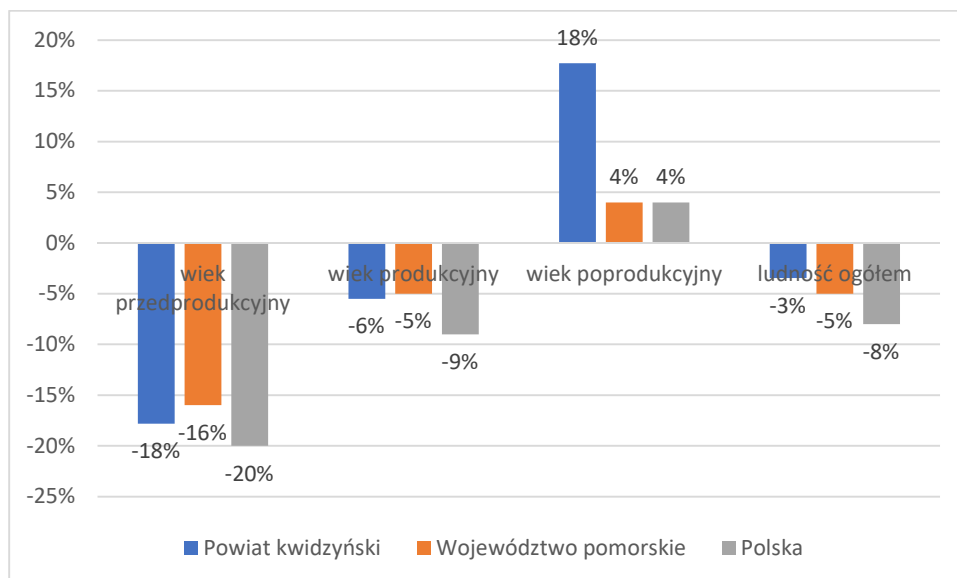
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

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 52). 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.

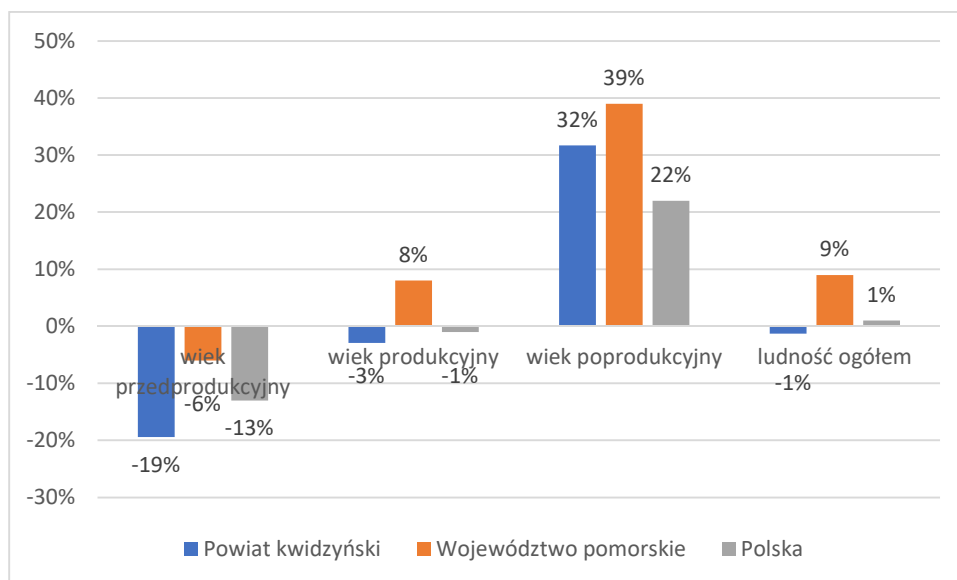
Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wykres 53. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej wsie w powiecie kwidzińskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

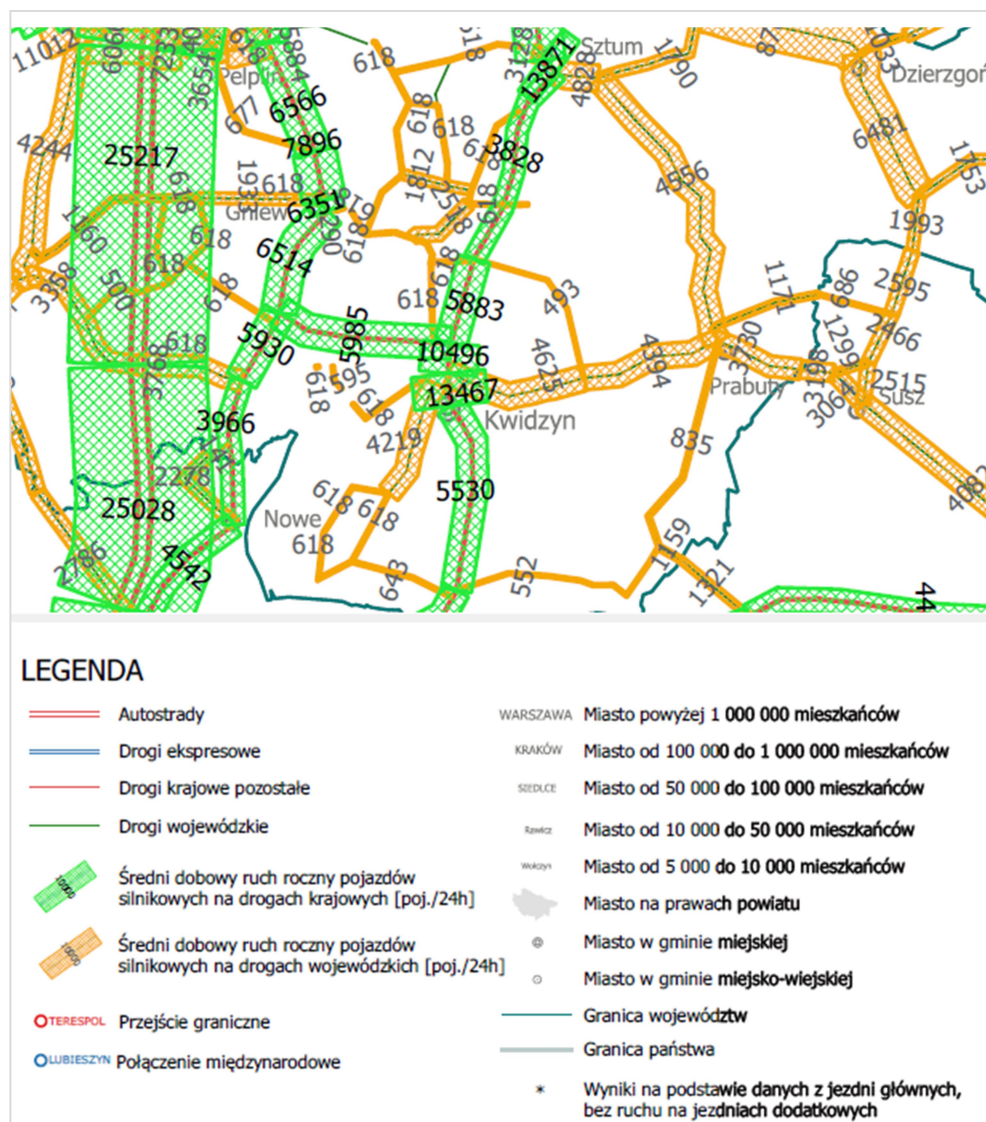
Prognozowane zmiany w strukturze wiekowej ludności oraz miejsc zamieszkania (miasta/wsie) winny być uwzględniane w projektowaniu rozwoju infrastruktury transportowej i oferty przewozowej.

4.4.1.6 Natężenie ruchu

Największe natężenie ruchu na terenie MOF Kwidzyna występuje na:

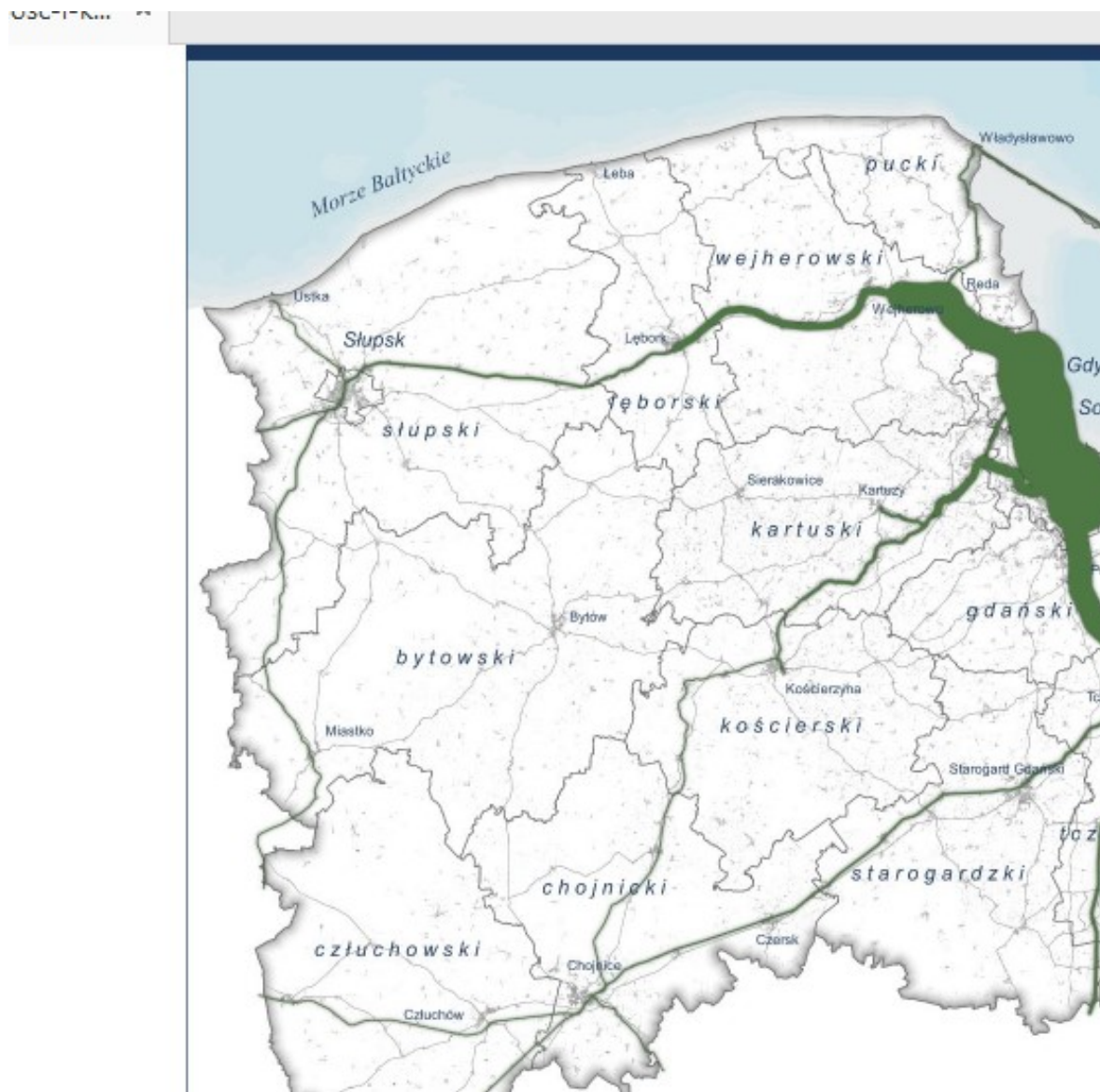
- drogach krajowych nr 55 i 90 oraz wojewódzkiej nr 521 (Rysunek 9) oraz
- linii kolejowej nr 207 w kierunku Malborka (Rysunek 10).

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.

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 8 i 9). 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 8. 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. JAGIEŁŁY (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%
DK	65,4	Zmiana ruchu pomiędzy GPR 2020 i GPR 2015	22%	27%	7%	-25%	6%	4%	-13%	-38%	-13%
DW518	1,3	GNIEW-RZĘKA WIŚŁA	290	233	15	8	34	80,3%	5,2%	2,8%	11,7%
DW518	12,7	RZ. WIŚŁA /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/-ORĄGŁA ŁĄKA /SK. Z DW 612/	618	557	50	4	7	90,1%	8,1%	0,6%	1,1%
DW532	7,4	OKRĄGŁA ŁĄKA /SK. Z DW 612/-GARDEJA	643	497	115	9	22	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
DW588	6,3	RZĘKA WIŚŁA /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%
DW	95,3	Zmiana ruchu pomiędzy GPR 2020 i GPR 2015	34%	35%	21%	5%	150%	1%	-10%	-21%	87%

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

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Tabela 9. 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-RZĘKA 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	RZĘKA 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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

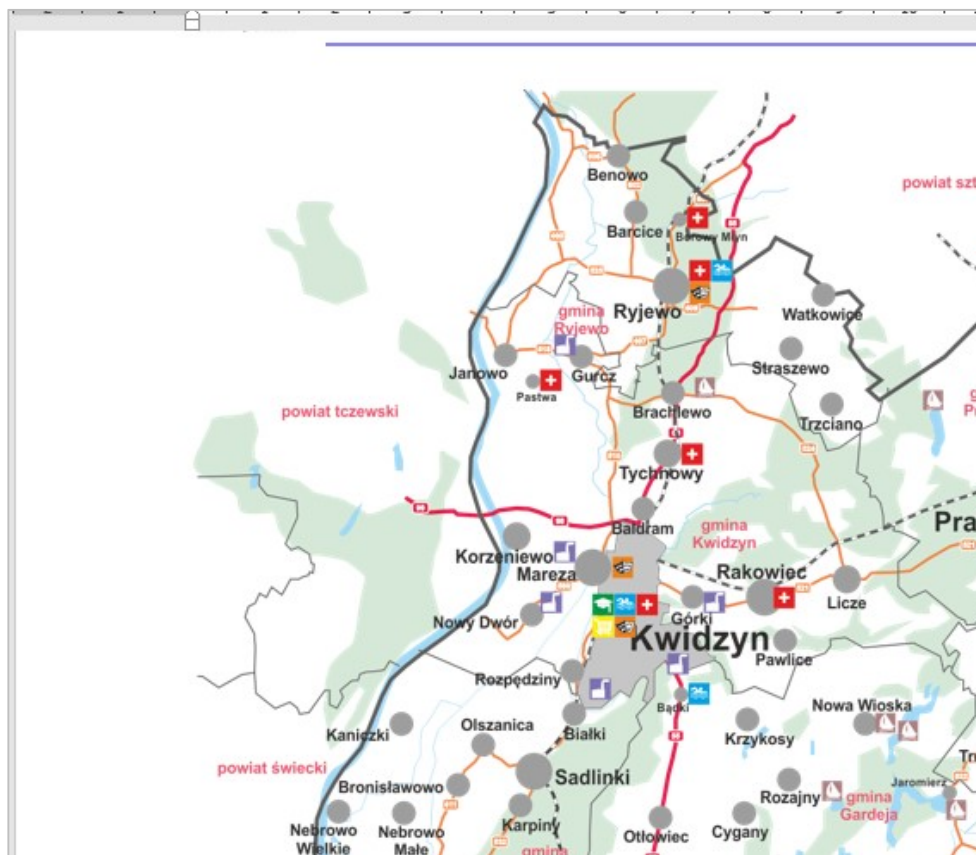
Dane dotyczące pomiaru ruchu na terenie MOF wskazują na niekorzystną tendencję spadku natężenia ruchu autobusów oraz wzrost ruchu samochodów osobowych i ciężarowych. W celu zmiany tego trendu konieczne są zmiany w systemie transportowym, skłaniające mieszkańców i przyjezdnych do korzystania z komunikacji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

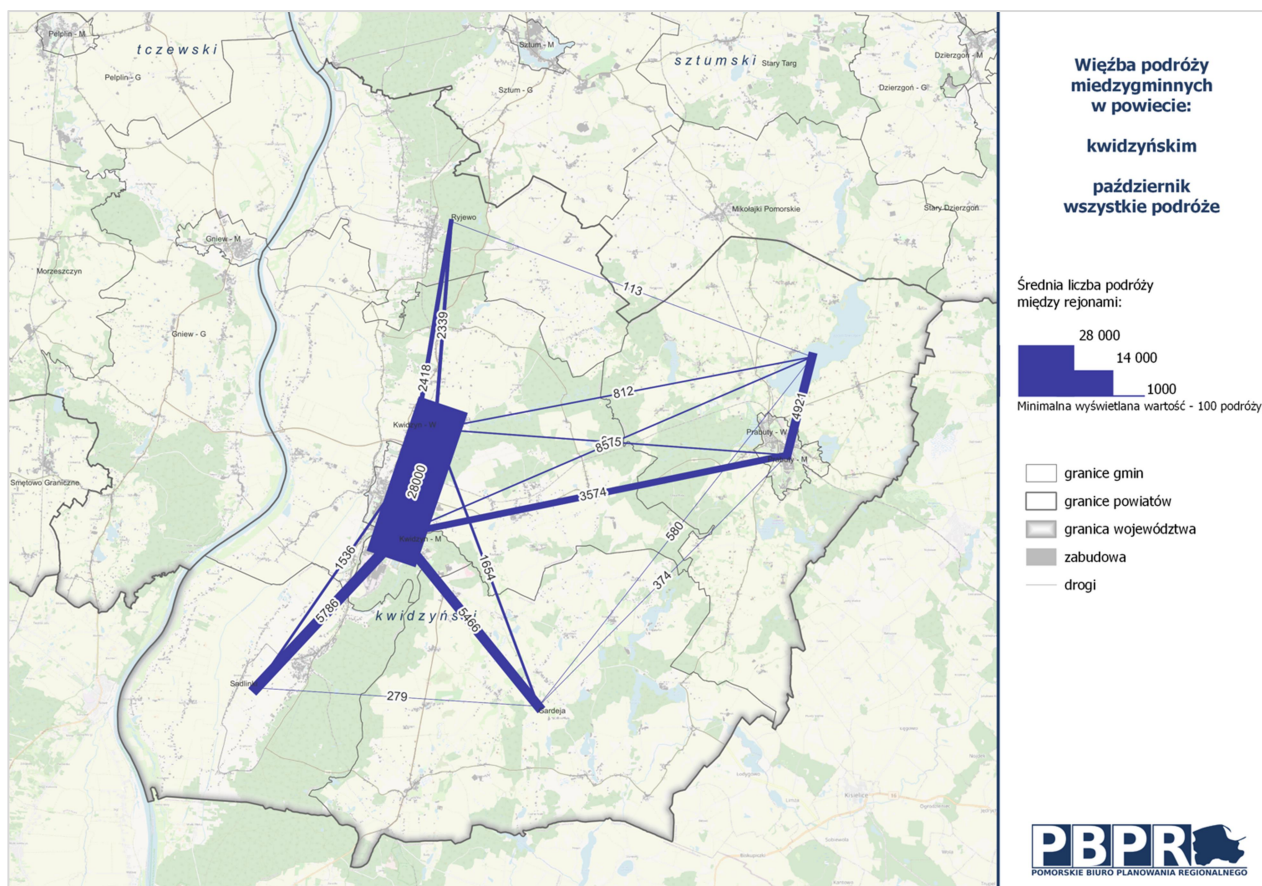


Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kwidzyńskiego na lata 2015-2025, 2015 r.

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.



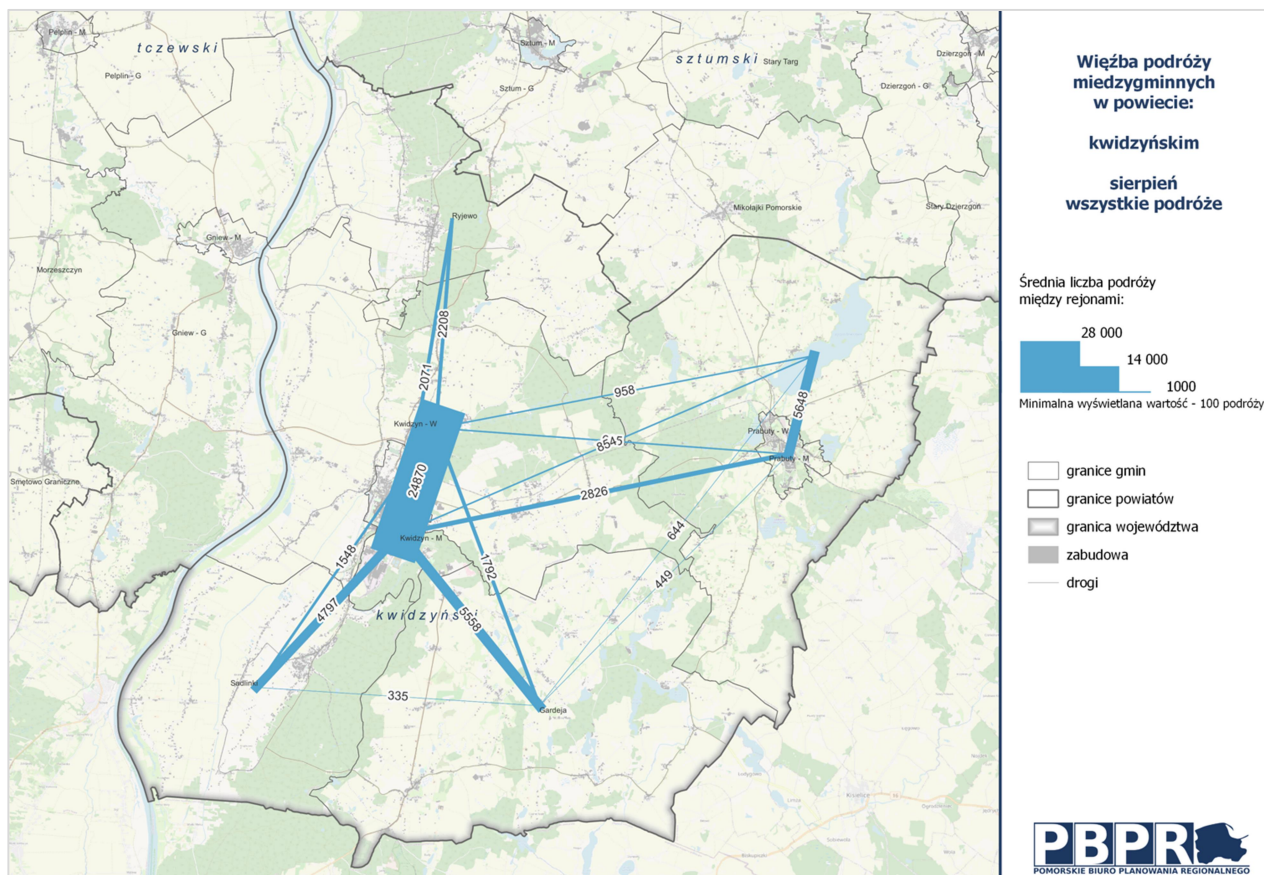
Źródło: Mapy Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego.

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 Gardei – okalające Kwidzyn i ośrodki gminne.

4.4.1.8 Elektromobilność

Według informacji Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatowego w Kwidzynie, na dzień 30 czerwca 2023 r. na terenie gmin MOF Kwidzyna zarejestrowane były 22 samochody elektryczne.

Dodatkowo, na terenie MOF Kwidzyna użytkowana jest nieokreślona liczba elektrycznych samochodów leasingowanych przez podmioty gospodarcze z terenu MOF Kwidzyna.

Problemem na terenie MOF Kwidzyna jest brak publicznej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Najbliższe ogólnodostępne stacje ładowania znajdują się w Grudziądzu i Malborku.

W grudniu 2022 r. przeprowadzono wstępne rozmowy z przedstawicielem firmy GreenWay, jednak do chwili obecnej nie zostały podjęte żadne wiążące decyzje.

4.4.1.9 Transport zbiorowy

Komunikacja autobusowa

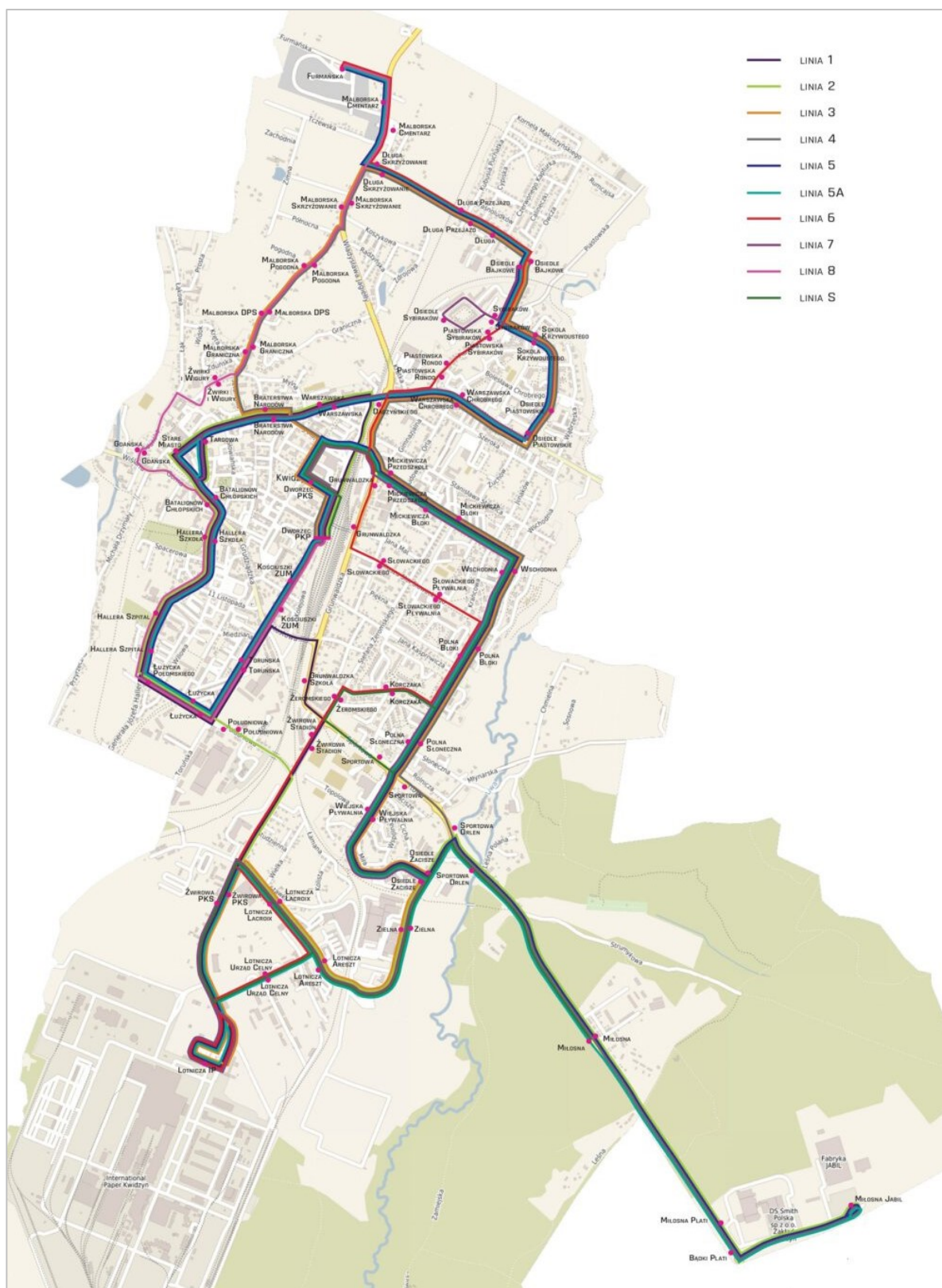
Przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF Kwidzyna klasyfikowane są na:

- 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.

Rysunek 14. Schemat linii komunikacyjnych PKS w Kwidzynie



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

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.

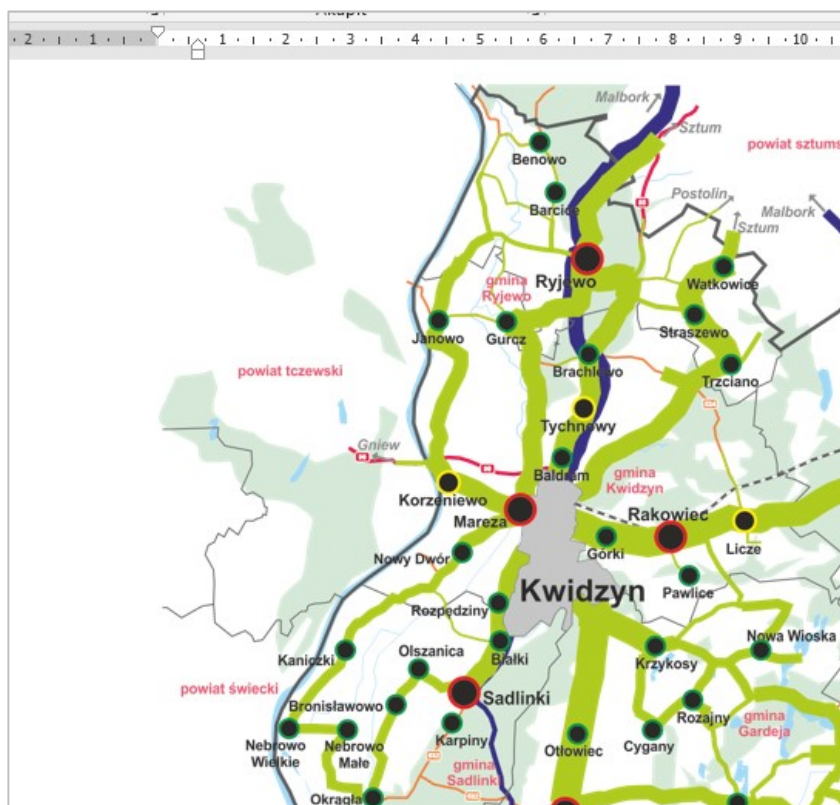
Najlepiej skomunikowane obszary MOF to Miasto Kwidzyn oraz ośrodki gminne i miejscowości położone przy trasach łączących je z miastem.

Dobłą 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.

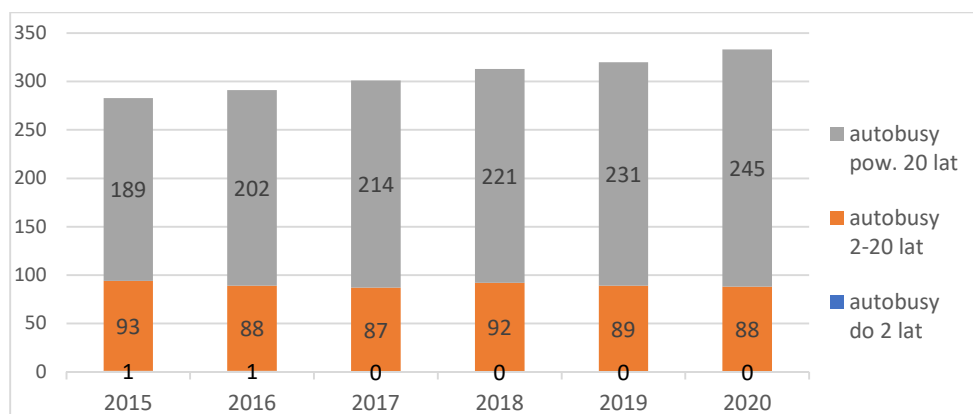
Należy zwrócić uwagę, że określone środki transportu zbiorowego nie są dostępne na niektórych obszarach MOF, szczególnie wiejskich. Mieszkańcy z tych terenów mogą być pozbawieni dostępu do jakiegokolwiek transportu zbiorowego i muszą korzystać z własnych środków transportu (głównie samochodów osobowych, 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 podczas spotkania z lokalnymi interesariuszami obszaru transportu sportu na poziomie niewystarczającym. Lokalni przewoźnicy i samorządy 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 samorządy 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 zarejestrowane były 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 54).

Wykres 54. Liczba i struktura wiekowa autobusów w powiecie kwidzyńskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Najczęściej występującym źródłem zasilania autobusów w powiecie kwidzyńskim w 2020 r. był olej napędowy (76%), podobnie jak w województwie pomorskim i całym kraju (76% i 79%).²⁴

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.

²⁴ 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.²⁵

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 umożliwia 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.²⁶

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.²⁷ Alternatywą dla takich rozwiązań są również autobusy hybrydowe typu 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.

²⁵ <https://pire.pl/juz-ponad-700-elektrycznych-autobusow-w-polsce/>

²⁶ Raport o gazomobilności w komunikacji miejskiej, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej 2021 r.

²⁷ <https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/autobusy-wodor-polskie-miasta-testy-12087.html>

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,
- 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 10). Z racji niewielkich odległości pomiędzy miejscowościami czasy przejazdów są krótkie.

Tabela 10. 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

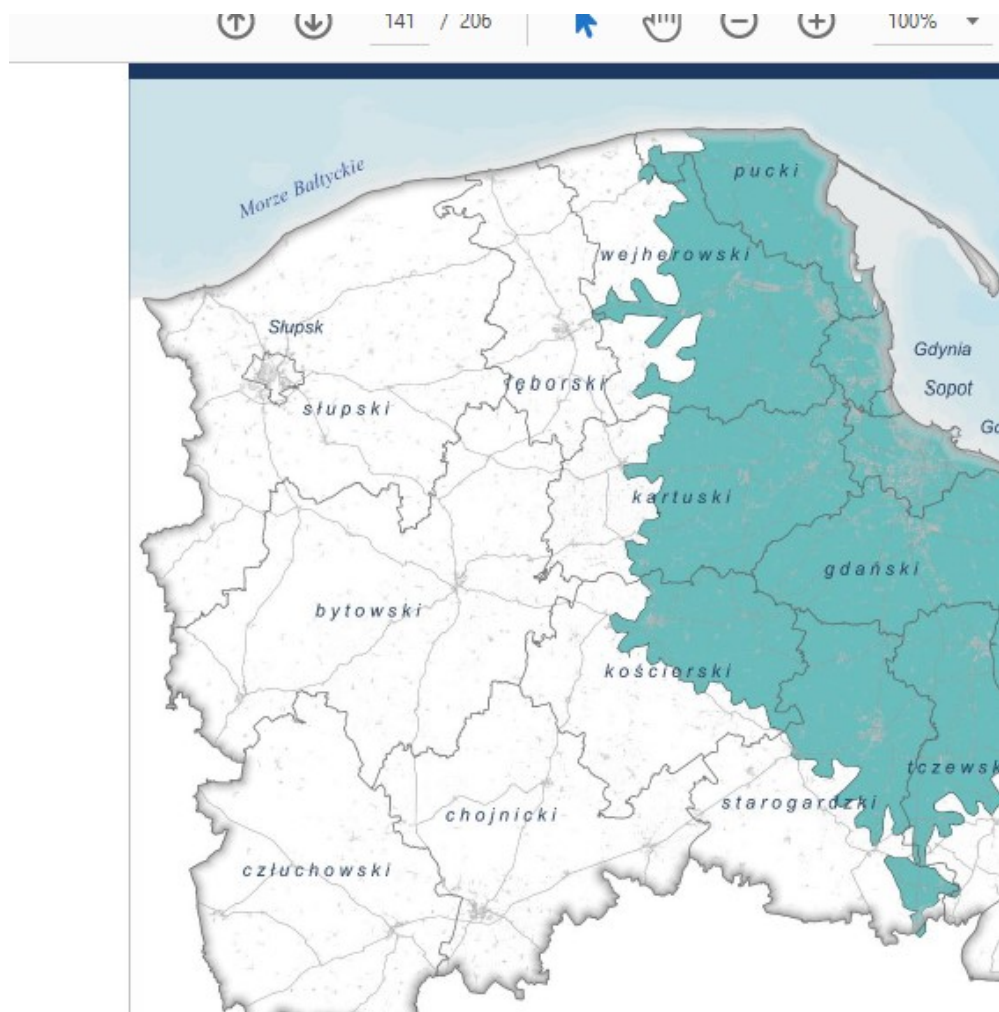
Dostępność czasową określonych ośrodków osadniczych można wyróżnić na następujących poziomach²⁸:

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).

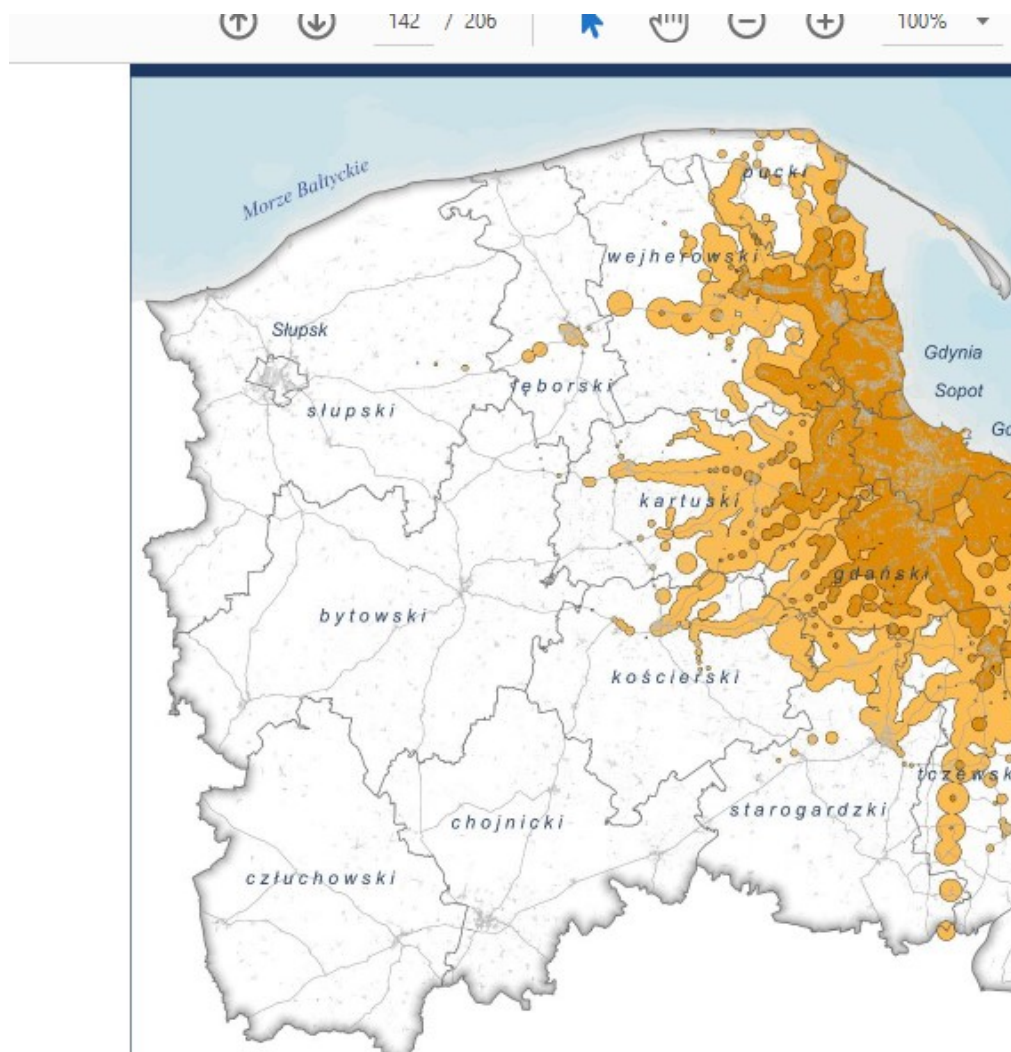
²⁸ Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r.

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).

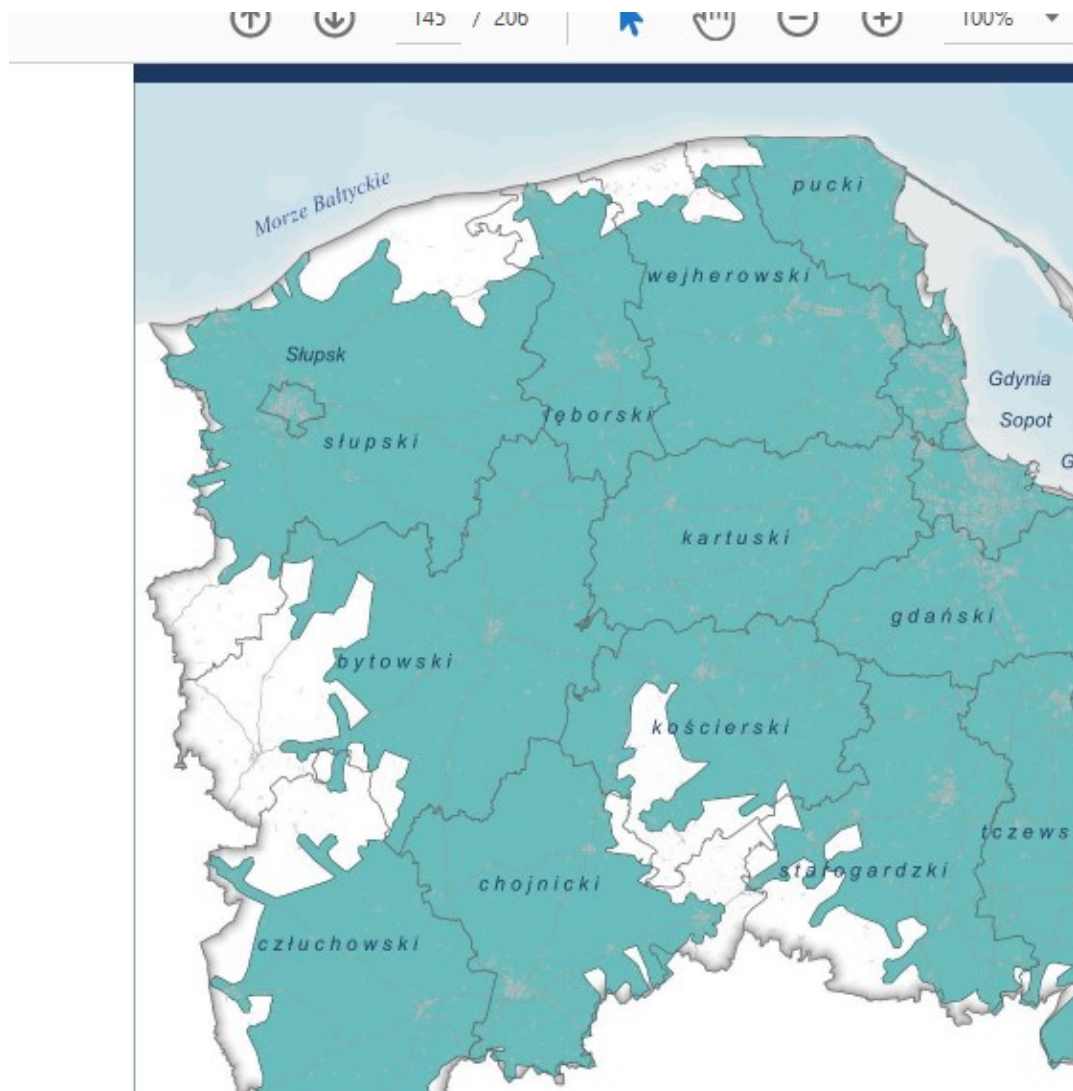
Rysunek 17. Dostępność czasowa 90 minut do Trójmiasta – transport zbiorowy



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

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

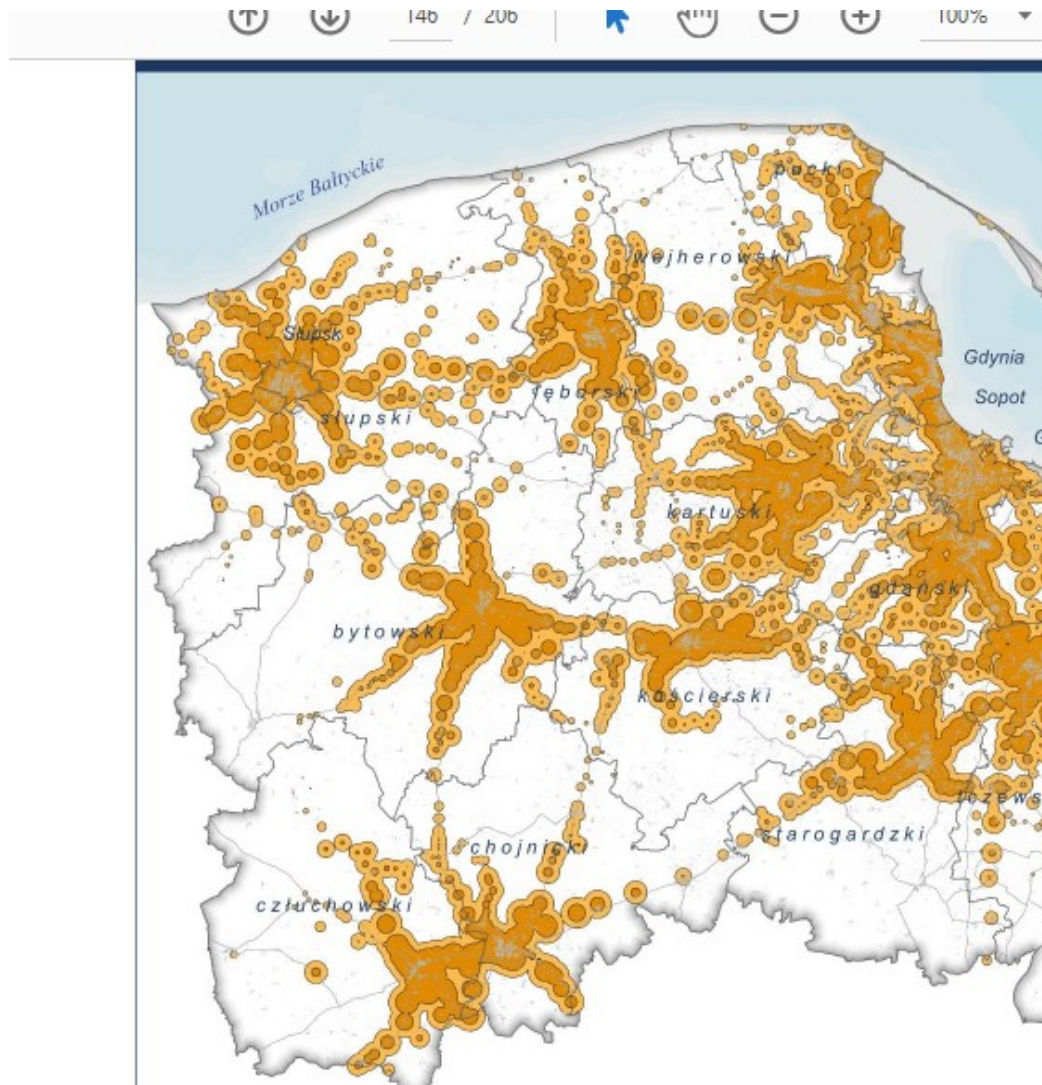
Rysunek 18. Dostępność czasowa 30 minut do Kwidzyna – indywidualny transport samochodowy



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

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

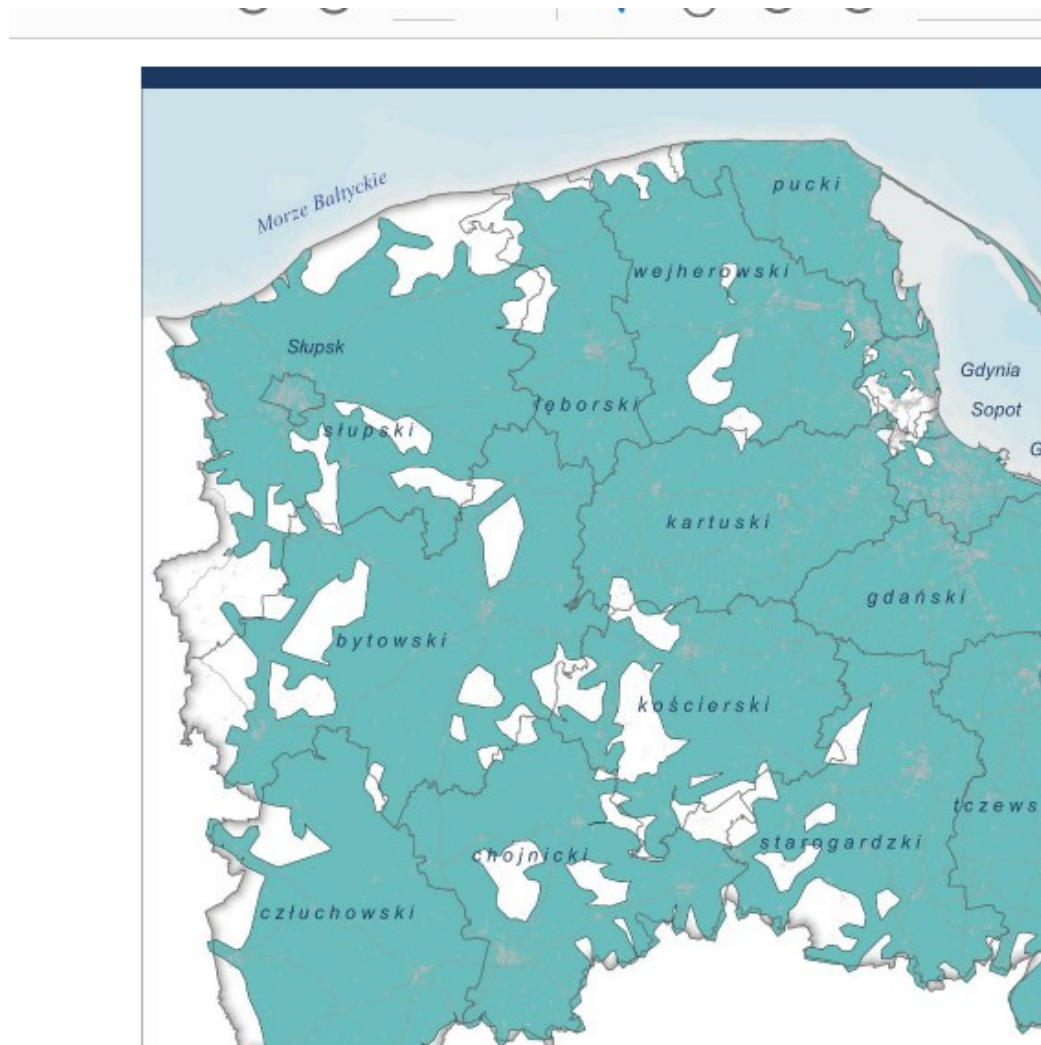


Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

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).

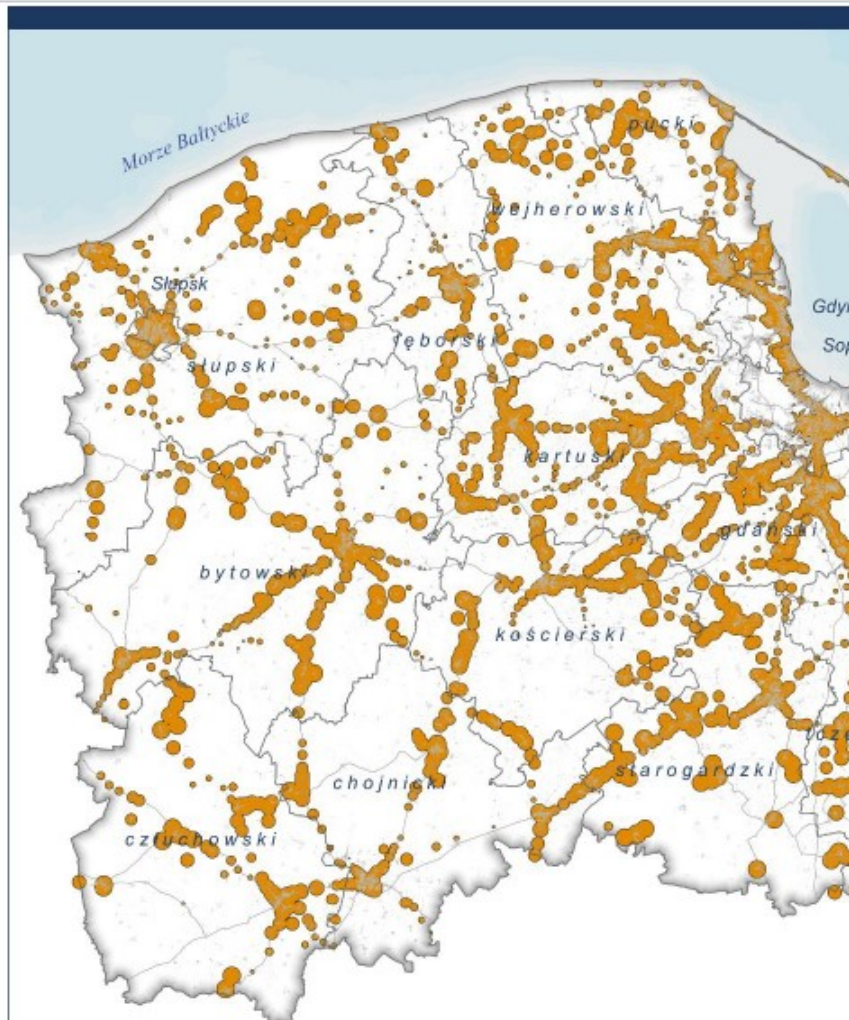
Rysunek 20. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – indywidualny transport samochodowy



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

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



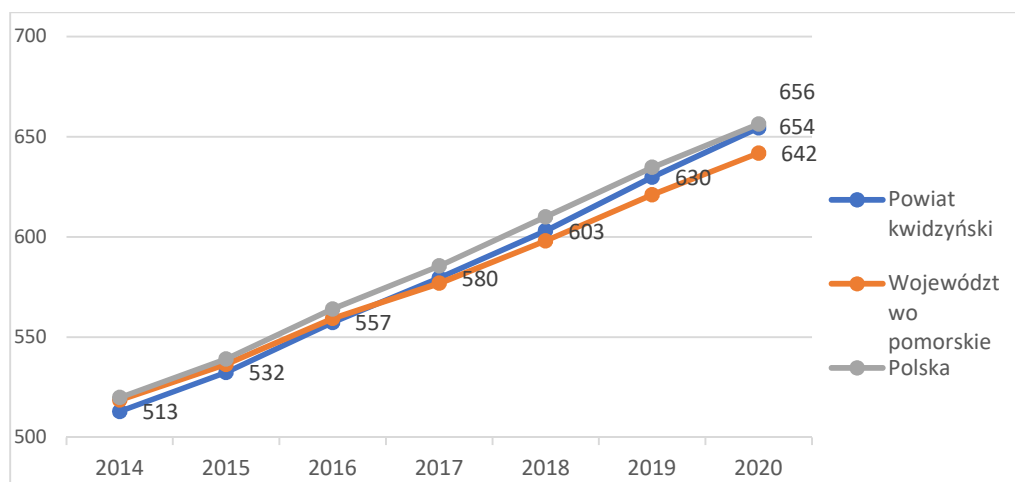
Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

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.

4.4.1.10 Indywidualny transport samochodowy

Liczba samochodów osobowych w powiecie kwidzyńskim rośnie w stopniu liniowym. Na koniec 2020 roku na tysiąc mieszkańców w przypadają 654 auta (o 28% więcej niż w 2014 r.), podobnie jak w województwie pomorskim i całym kraju (Wykres 55).

Wykres 55. Liczba samochodów osobowych w powiecie kwidzyńskim na 1000 mieszkańców



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 11).

Tabela 11. Odległości i czasy przejazdu samochodem osobowym do Kwidzyna z wybranych miejscowości MOF Kwidzyna

Trasa	Odległość	Czas przejazdu	Droga
Gardeja – Kwidzyn	14 km	15 min	DK55
Sadlinki – Kwidzyn	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.

4.4.1.11 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 8 i 9 w podrozdziale 4.4.1.11).

Zwiększające się 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.

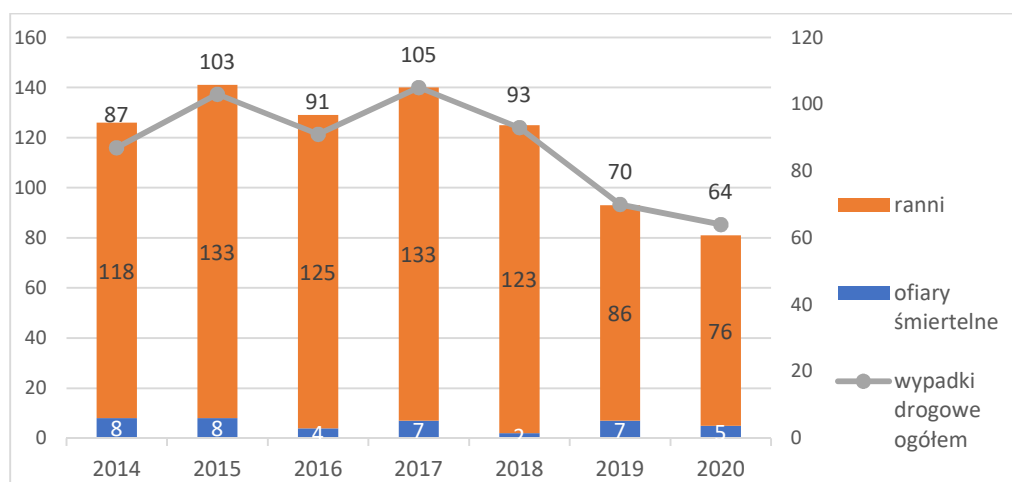
Należy podkreślić, iż Miasto Kwidzyn nie posiada obwodnicy. Jej budowa jest uzależniona od oszczędności z inwestycji, ujętych na liście podstawowej „Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030”, co oznacza kontynuację w perspektywie do 2030 r. transportu towarów przez miasto.

4.4.1.12 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.

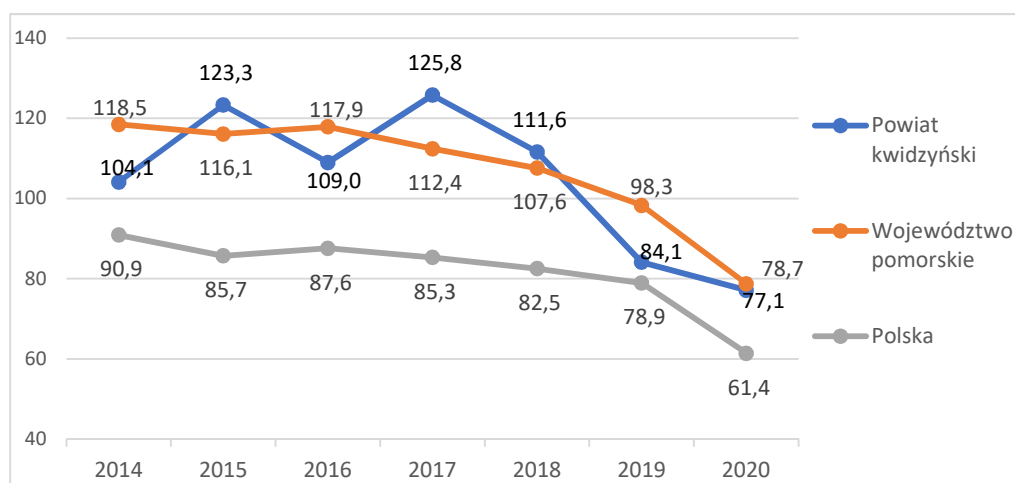
Liczba wypadków drogowych na terenie powiatu kwidzyńskiego w 2020 r. spadła o 26% w stosunku do 2014 r. (Wykres 56), jednakże przewyższa średnią krajową (Wykres 57). Zmalała liczba rannych, niestety wciąż występują ofiary śmiertelne na poziomie 5-7 osób w ostatnich latach.

Wykres 56. Liczba wypadków drogowych w powiecie kwidzyńskim [szt.]



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wykres 57. Liczba wypadków drogowych na 100 tys. ludności [szt.]



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Z analizy danych SEWIK²⁹ na temat zdarzeń drogowych w powiecie kwidzyńskim 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.³⁰

Poniżej zestawiono szczegółowe dane dotyczące wypadków drogowych, jakie miały miejsce na terenie MOF Kwidzyna w latach 2019-2012 (Tabele 12-15).

²⁹ System Ewidencji Wypadków i Kolizji, <http://www.sewik.pl/search>

³⁰ 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 12. 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 pieszem na przejściu dla pieszych	Braterstwa Narodów 50 - Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej
2	Bema 22a - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych	Fredry 7 - Inne przyczyny	Chopina 24 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych
3	Braterstwa Narodów 53 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych	Grudziądzka 29 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych	Drzymały 35 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
4	Braterstwa Narodów 67 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych	Grunwaldzka 16 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych	Górna 4 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych
5	Cypiska 5 - Inne przyczyny	Grunwaldzka 42 - Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Grudziądzka 12 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych
6	Daszyńskiego - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych	Kopernika 14 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych	Grudziądzka/Toruńska - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych
7	Daszyńskiego/Staszica - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Kopernika 25 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem w innych okolicznościach	Grunwaldzka - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych
8	Grudziądzka/II listopada - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Kościuszki - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem 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 pieszem 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 pieszem na przejściu dla pieszych	Mickiewicza 13 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Lotnicza 1 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
12	Kopernika/Chełmińska - Inne przyczyny	Mickiewicza 2 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych	Malborska 14 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych
13	Lotnicza/Żwirowa - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Piastowska 4 - Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	Mostowa 1 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych
14	Malborska 133 - Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami	Piłsudskiego 23 - Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	Polna 19 - Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem 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 pieszem 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 13. 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 14. Wypadki na terenie gm. Kwidzyn 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 15. 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	Klasztorek 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.

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 realizacja każdego roku kilku 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).

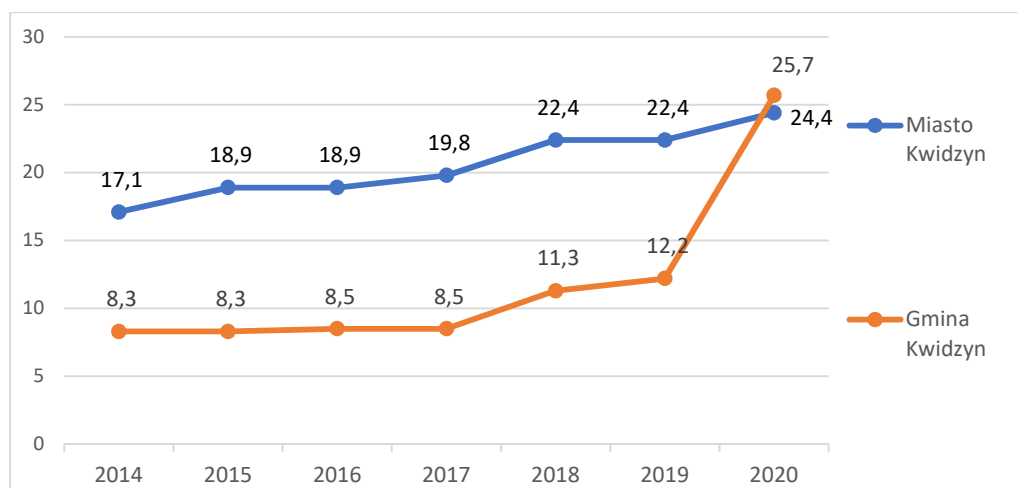
Ponadto prowadzone są związane z tematem prace projektowe w tym: budowa ścieżki rowerowej w ciągu ul. Piastowskiej oraz przebudowa ul. Żwirowej.

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.

4.4.1.13 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 58).

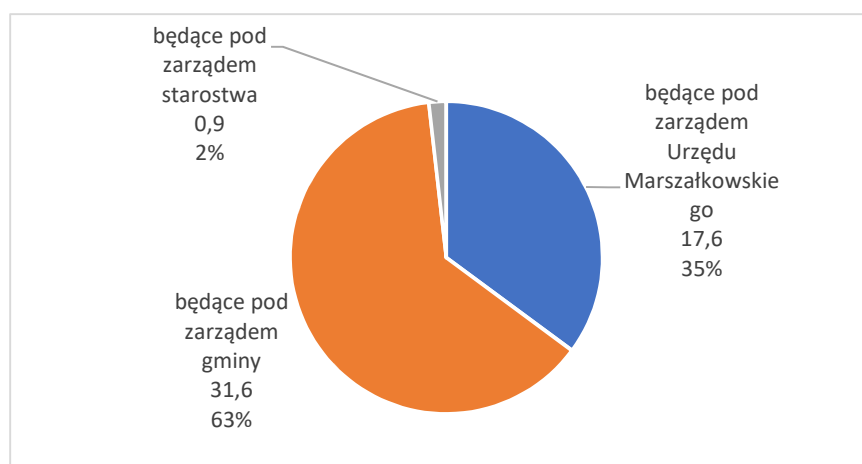
Wykres 58. Drogi rowerowe na terenie miasta i gminy Kwidzyn [km]



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 59).

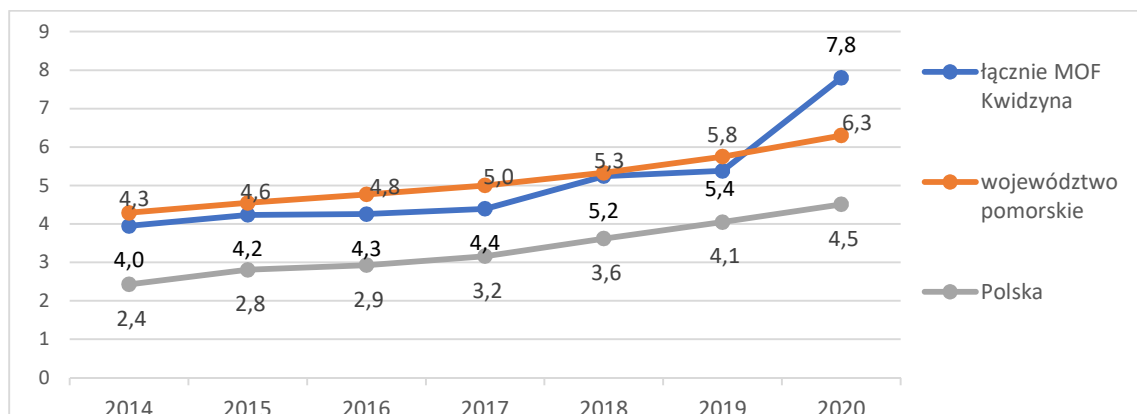
Wykres 59. Struktura dróg rowerowych na terenie miasta i gminy Kwidzyn w 2020 r. [km, %]



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 60).

Wykres 60. 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 tras³¹, 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,

³¹ 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

- wskazany do realizacji i uzupełnienia:
 - 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 16 i na Rysunku 22.

Tabela 16. Rowerowe trasy transportowe na terenie MOF Kwidzyna

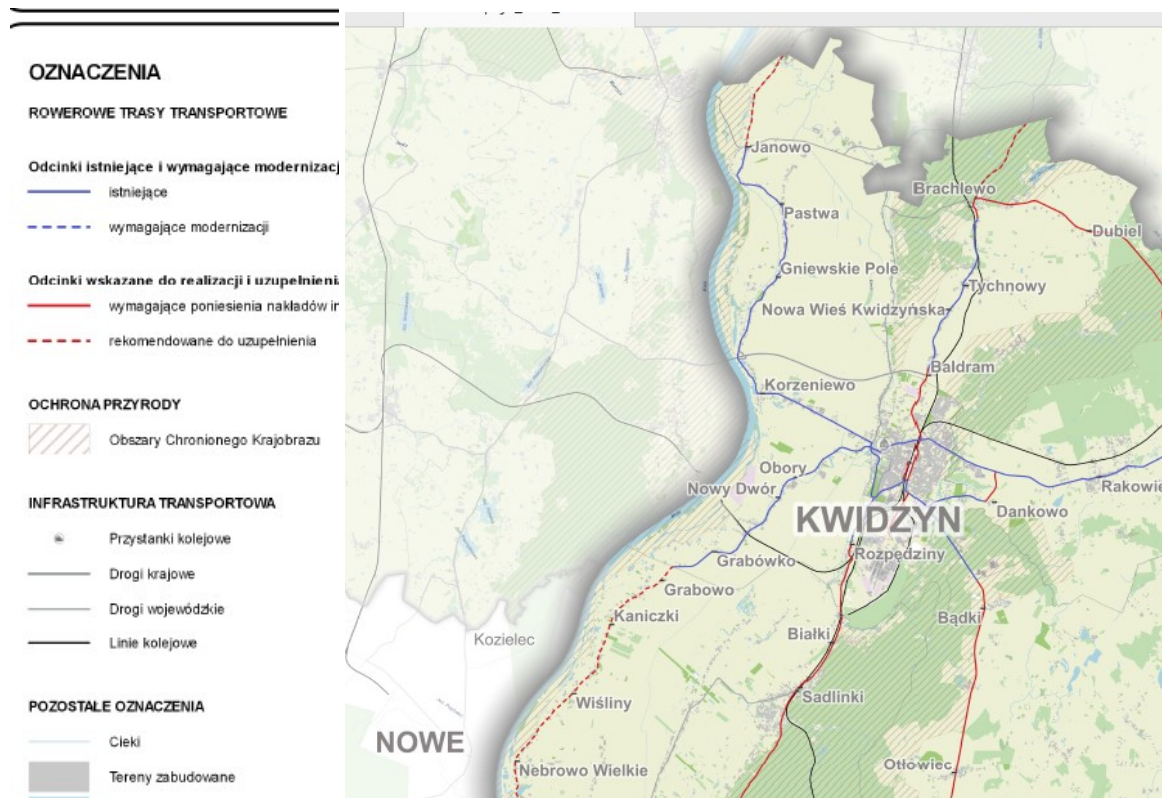
Główna oś transportowa	Lp.	Odcinek trasy	Status	Kategoria turystyczna
Trasa w śladzie EV9 (WTR) prawobrzeżna	1	granica województwa kujawsko-pomorskiego - miejscowość Grabowo	rekomendowany do uzupełnienia	częściowo
	2	miejscowość Grabowo - Miasto Kwidzyn	istniejący	tak
	3	Miasto Kwidzyn od skrzyżowania 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
Trasa wzdłuż DW 532 Miasto Kwidzyn - miejscowość Gardeja	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
Trasa wzdłuż DW 523 miejscowość Gardeja - miejscowość Trumieje	10	miejscowość Gardeja - miejscowość Trumieje	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
Trasa wzdłuż DK 55 granica województwa	11	granica województwa kujawsko-pomorskiego - miejscowość Gardeja	rekomendowany do uzupełnienia	częściowo

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

kujawsko-pomorskiego - granica MOF w stronę Miasta Sztum	12	miejsowość Gardeja - granica Miasta Kwidzyn	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	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
Trasa łącząca DK 55 z DW 521 przez miejscowość Dankowo drogą powiatową 3209G i gminną	18	droga powiatowa 3209G - Miasto Kwidzyn- miejscowość Dankowo	istniejący	nie
	19	droga gminna - miejscowość Dankowo - skrzyżowanie z DW 521	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
Trasa wzdłuż DW 524 miejscowość Brachlewo- miejscowość Licze	20	miejsowość Brachlewo - miejscowość Licze	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
Trasa wzdłuż DW 521 Miasto Kwidzyn - granica MOF w stronę miejscowości Prabuty	21	Miasto Kwidzyn - granica MOF w stronę miejscowości Prabuty	istniejący	tak
Trasy wewnątrz Miasta Kwidzyn	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.

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 16 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 tras³².

³² 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.

4.4.1.14 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).

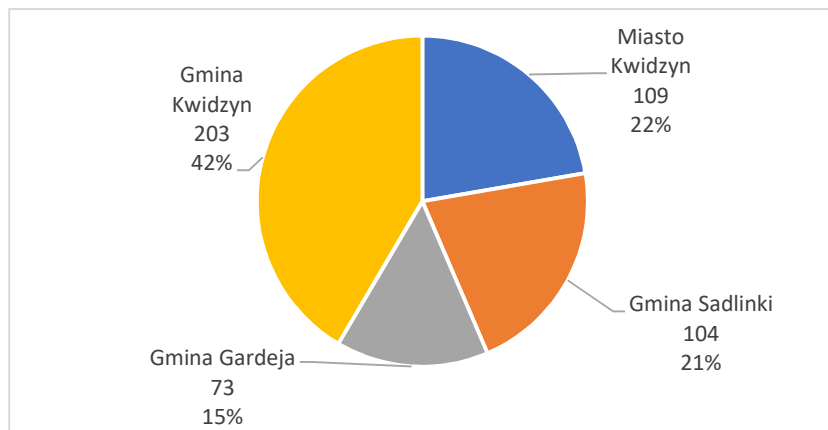
W ostatnich latach zrealizowano projekt „Budowa węzła integracyjnego wraz z rewitalizacją zabytkowego budynku dworca PKP w Kwidzynie”, współfinansowany ze środków RPO województwa pomorskiego na lata 2014-2020. W ramach przedsięwzięcia – w celu zwiększenia liczby pasażerów korzystających z transportu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

- budowę i przebudowę ciągów komunikacyjnych,
- budowę zatok autobusowych,
- budowę ciągów pieszych oraz pieszo-rowerowych,
- budowę 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 61).

Wykres 61. Liczba przystanków autobusowych na terenie MOF Kwidzyna w 2020 r. [szt., %]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

4.4.1.15 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.

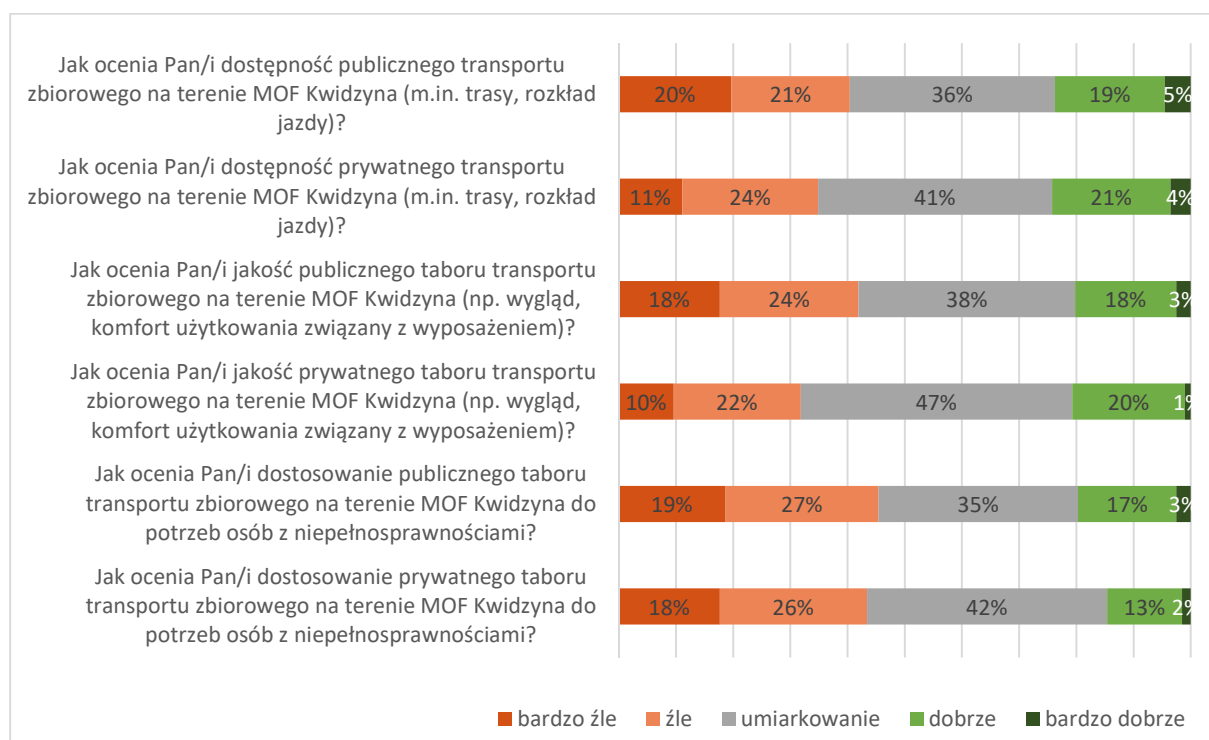
Poniżej przedstawiono głównie wyniki przeprowadzonych badań. Szczegółowe dane znajdują się w Załączniku nr 1 do Strategii.

Mieszkańcy gmin MOF Kwidzyna negatywnie oceniają (Wykres 62):

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



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

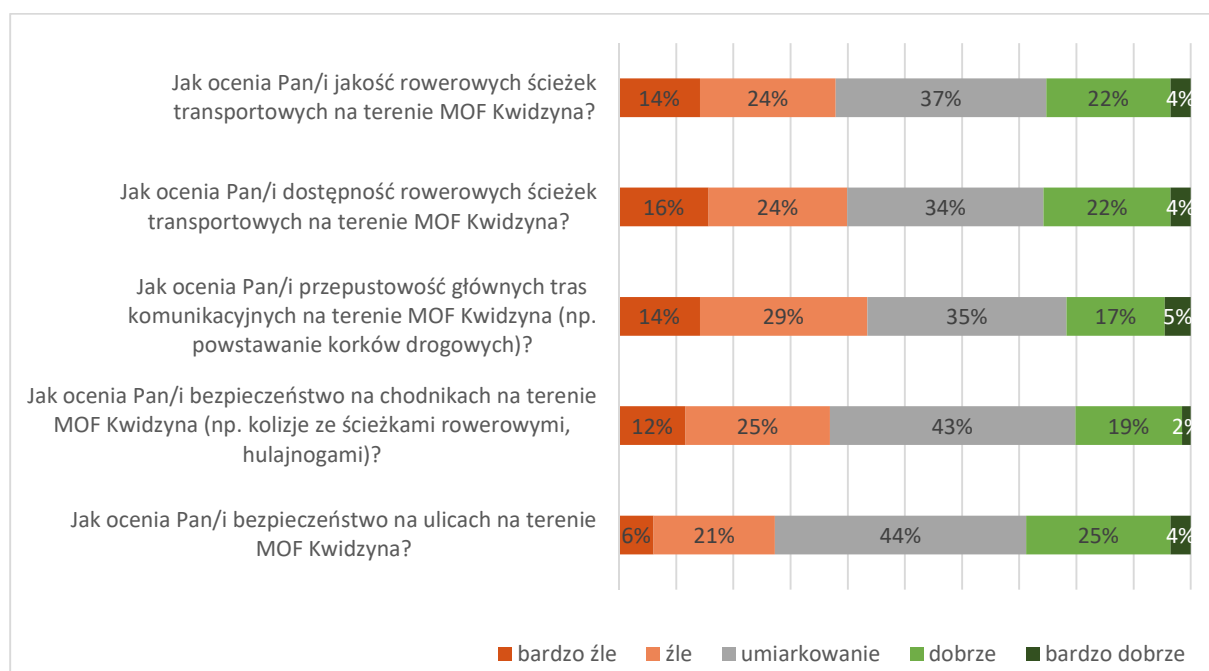
Negatywnie zostały ocenione również następujące kwestie (Wykres 63):

- 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 63. 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 ZIT dla 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 transportu zbiorowego,
- 32% ankietowanych uznało rozwój i modernizację transportu publicznego zbiorowego za bardzo ważne (a 41% za średni priorytet).

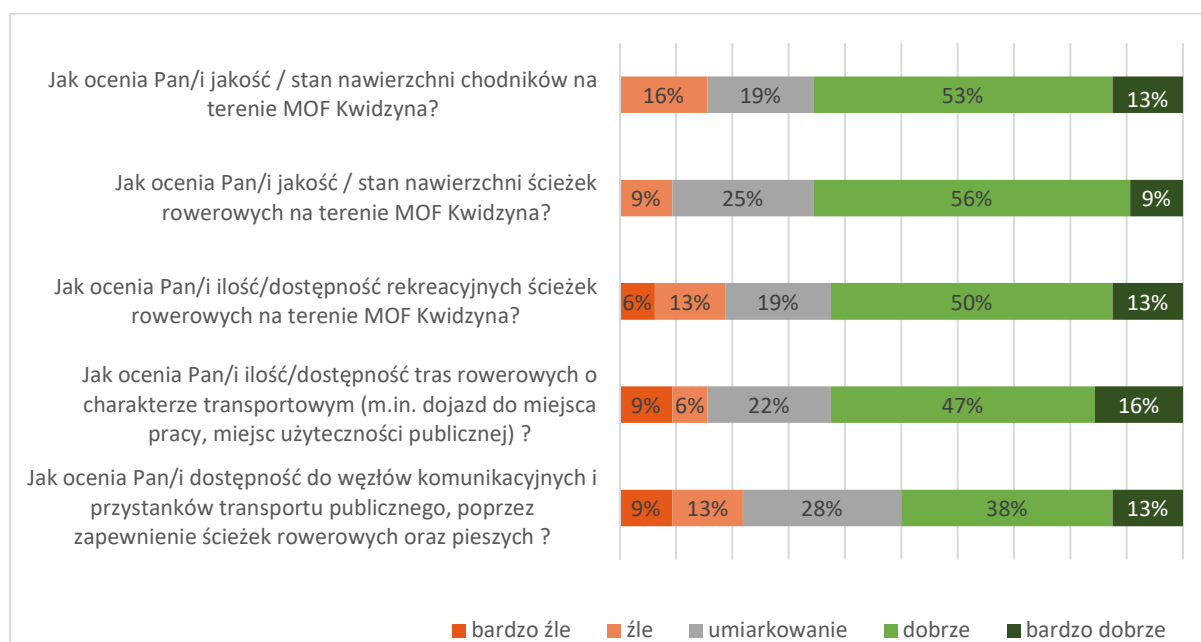
Kolejne badanie, przeprowadzone wśród sołtysów, radnych gmin, miast oraz powiatów MOF Kwidzyna, miało na celu pogłębienie diagnozy obszaru transportowego.

Większość radnych pozytywnie ocenia (Wykres 64):

- 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 64. 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.

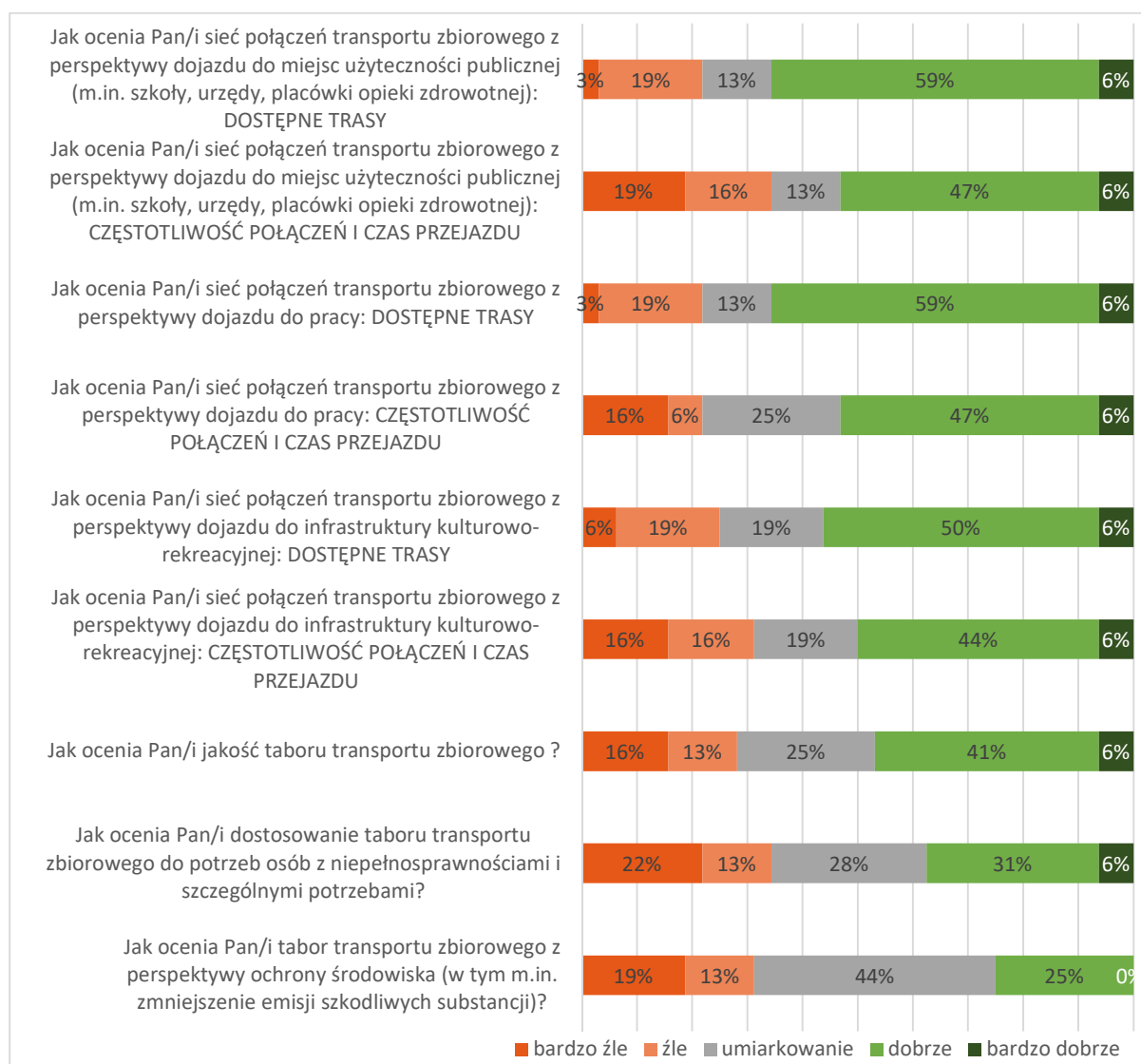
65% ankietowanych radnych pozytywnie oceniło liczbę dostępnych węzłów komunikacyjnych. 28% uważa, że należy usprawnić system informacji pasażerskiej.

W obszarze transportu zbiorowego również więcej odpowiedzi było „dobrze” i „bardzo dobrze” (Wykres 65), 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 65. 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 ZIT dla 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, dostosowanie do wymogów ochrony środowiska oraz potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

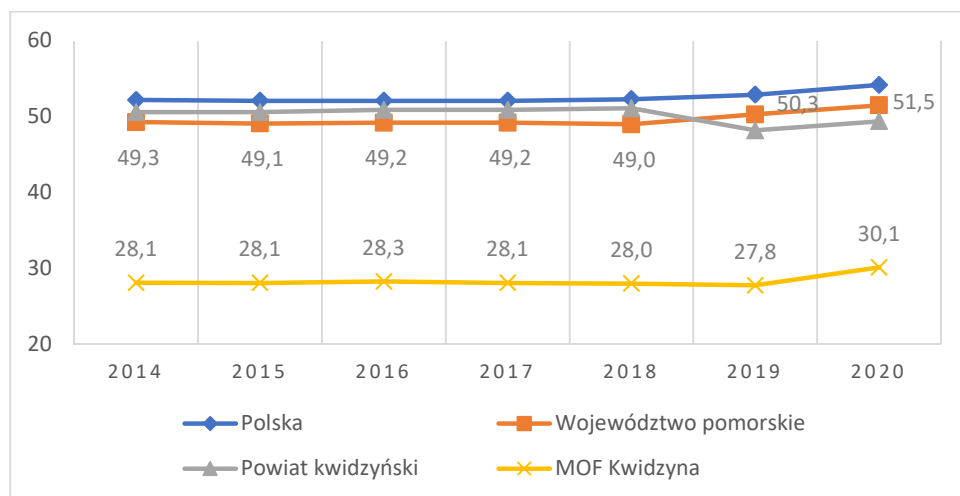
4.4.2 Infrastruktura techniczna

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 tożsamesgo 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 66).

Wykres 66. Udział korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie w latach 2014-2020 (%)

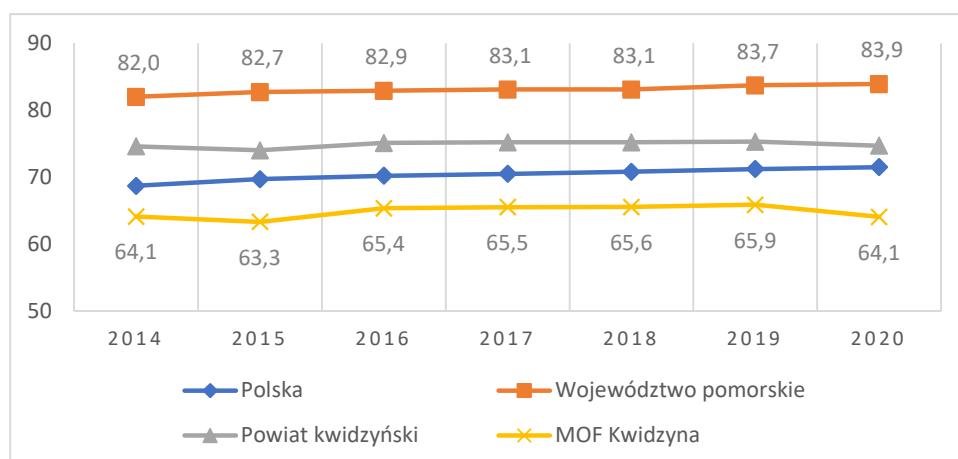


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

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 67) – 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).

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Wykres 67. Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2020 (%)

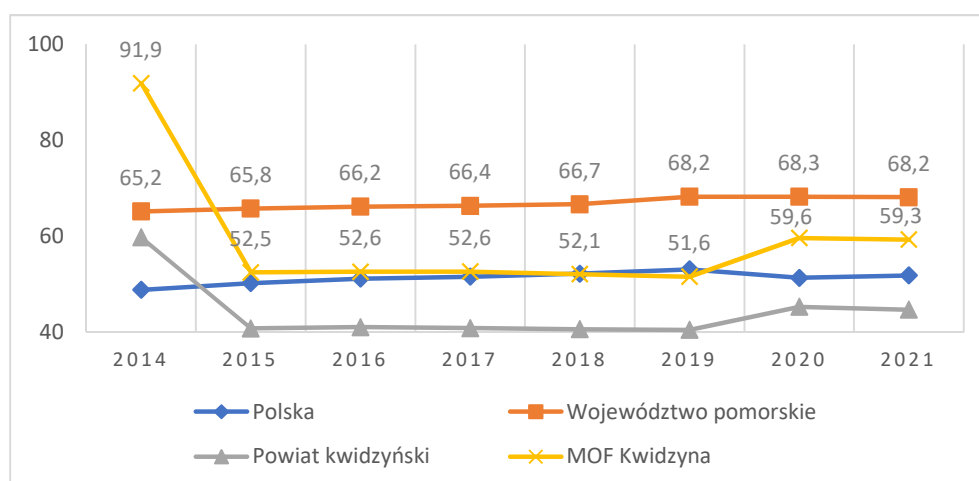


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

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

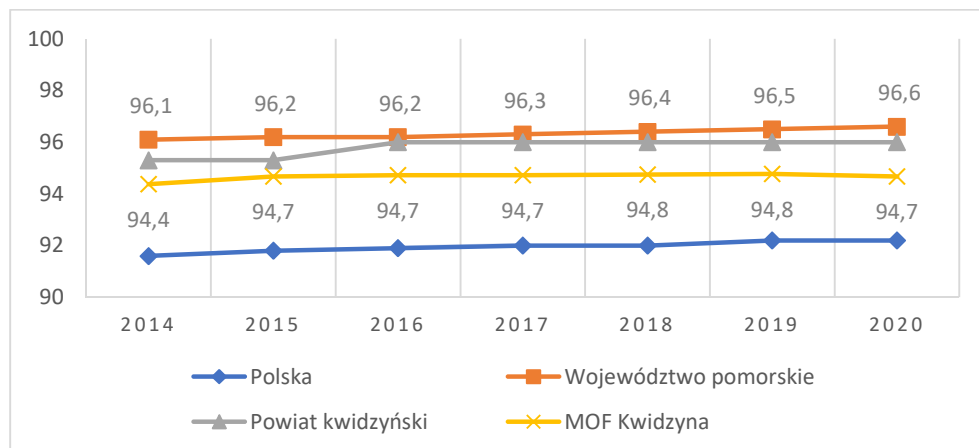


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

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 69). 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 69. Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2020 (%)



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.³³

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 MW³⁴, sieć ciepłownicza o długości ponad 50 km³⁵), 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) przeznaczonej na ogrzanie budynków mieszkalnych znacznie przewyższała sprzedaż energii cieplnej do urzędów i instytucji w całym

³³ Raport z konsultacji społecznych, s. 10

³⁴ Aktualizacja projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta Kwidzyna do 2035 roku, Kwidzyn, 2021, s. 21

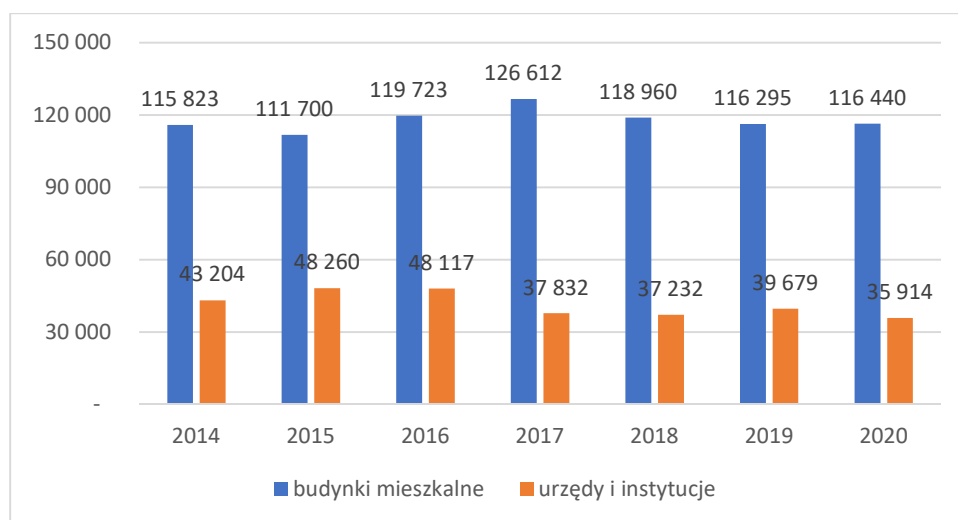
³⁵ Dane podane przez PEC Sp. z o.o. w Kwidzynie

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

okresie analizy, odnotowując niewielki wzrost o 0,54% w roku 2020 w porównaniu do roku 2014 (Wykres 70).

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 CO₂ do atmosfery), energetycznym (skumulowana oszczędność energii cieplnej) oraz finansowym (nakłady i koszty finansowania).

Wykres 70. Sprzedaż energii cieplnej na obszarze Miasta Kwidzyna wg celu w latach 2014-2020 (GJ)

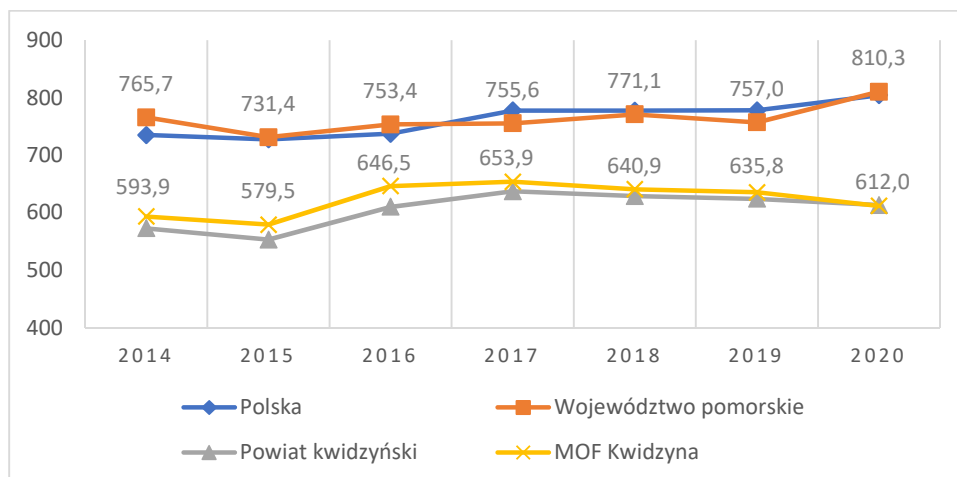


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

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 71).

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Wykres 71. Zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca w miastach MOF Kwidzyna, Polski, województwa pomorskiego w latach 2014-2020 (kWh)³⁶

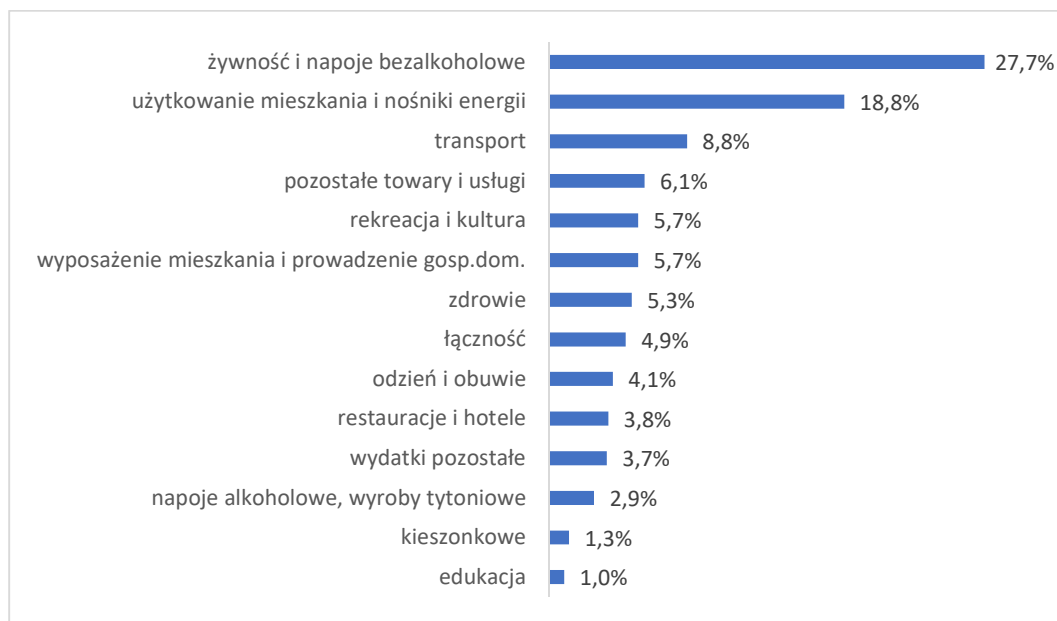


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

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 72), a także zważywszy na rosnące od 2019 roku ceny energii cieplnej i elektrycznej, niezwykle istotnym aspektem jest konieczność infrastrukturalnego obniżania kosztów energii, w tym energii cieplnej 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 przyłączania do systemowych źródeł ciepła.

³⁶ Brak danych dla gmin wiejskich

Wykres 72. 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.

W Gminie Kwidzyn częściowej termomodernizacji poddano 19 budynków użyteczności publicznej i 1 budynek komunalny, brak informacji o wygenerowanej oszczędności energetycznej.

W Gminie Sadlinki przeprowadzono termomodernizację budynku Urzędu Gminy w Sadlinkach polegającą na remoncie elewacji budynku wraz z dociepleniem. Trudno oszacować oszczędności energetyczne, gdyż nie została przeprowadzona analiza energetyczna budynku po inwestycji. Rozpoczęto roboty budowlane polegające na dociepleniu budynku, wymianie stolarki okiennej i drzwiowej oraz zmianie źródła ciepła na klimatyzatory i grzejniki elektryczne w budynku świetlicy wiejskiej w miejscowości Wiśliny. W pozostałych 7 budynkach nie wykonano żadnych prac termomodernizacyjnych.

W Gminie Gardeja dotychczas termomodernizacji poddano 26 budynków użyteczności publicznej, 11 budynków pozostałych do termomodernizacji. Nie wykonano termomodernizacji budynków komunalnych- 24 budynków należy poddać termomodernizacji.

W Mieście Kwidzyn poddać termomodernizacji należy 22 budynki, których właścicielem jest Miasto, 1 budynek użyteczności publicznej został dotychczas poddany pełnej termomodernizacji.

Kolejnym aspektem ważnym z punktu widzenia efektywności energetycznej, ochrony środowiska naturalnego jest wymiana źródeł ogrzewania z paliwa stałego na bardziej ekologiczne. Poniżej wskazano liczbę wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego na terenie Miasta Kwidzyn w roku 2021 i 2022.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Tabela 17. Liczba wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego w 2021 roku w Mieście Kwidzyn (szt.)

Wskaźnik(i) monitorowania postępu - 2021 roku	Liczba wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego [szt.]				
	w tym wymiana z ogrzewania z kotła bezklasowego opalanego węglem kamiennym na:	w tym wymiana z ogrzewania z kotła bezklasowego opalanego węglem brunatnym na:	w tym wymiana z ogrzewania z kotła klasy 3 i 4 opalanego drewnem na:	w tym wymiana z ogrzewania z kotła klasy 3 i 4 opalanego węglem kamiennym na:	suma
Kocioł węglowy spełniający wymagania ekoprojektu	1	-	-	-	1
Kocioł spełniający wymagania ekoprojektu opalany peletem lub biomasą	4	-	-	-	4
Kocioł gazowy (gaz ziemny)	95	-	-	2	97
Kocioł olejowy	-	-	-	-	0
Kocioł opalany gazem LPG	-	-	-	-	0
Źródła bezemisyjne: ogrzewanie z sieci ciepłowniczej, ogrzewanie prądem lub z wykorzystaniem OZE	10	-	-	1	11
Suma	110	-	-	3	113

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miasta Kwidzyn

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Tabela 18. Liczba wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego w 2022 roku w Mieście Kwidzyn (szt.)

Wskaźnik(i) monitorowania postępu	Liczba wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego [szt.]				
	w tym wymiana z ogrzewania z kotła bezklasowego opalanego węglem kamiennym na:	w tym wymiana z ogrzewania z kotła bezklasowego opalanego węglem brunatnym na:	w tym wymiana z ogrzewania z kotła klasy 3 i 4 opalanego drewnem na:	w tym wymiana z ogrzewania z kotła klasy 3 i 4 opalanego węglem kamiennym na:	suma
Kocioł węglowy spełniający wymagania ekoprojektu	-	-	-	-	-
Kocioł spełniający wymagania ekoprojektu opalany peletem lub biomasą	-	-	-	-	-
Kocioł gazowy (gaz ziemny)	44	-	-	-	44
Kocioł olejowy	-	-	-	-	-
Kocioł opalany gazem LPG	-	-	-	-	-
Źródła bezemisyjne: ogrzewanie z sieci ciepłowniczej, ogrzewanie prądem lub z wykorzystaniem OZE	33	-	-	1	-
Suma	77	-	-	1	78

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miasta Kwidzyn

W Gminie Kwidzyn w 4 budynkach użyteczności publicznej wymieniono źródła ogrzewania z paliwa stałego na ogrzewanie gazowe. Dotychczas nie przeprowadzono likwidacji źródeł ciepła na paliwa stałe w budynkach stanowiących własność Gminy Sadlinki i Gminy Gardeja.

W 2021 roku Miasto Kwidzyn przyznało dotację na przyłączenie do sieci miejskiej 5 budynków spółdzielni mieszkaniowej (58 lokali, które nie zostały ujęte w Tabeli 17). Na ten cel Miasto wydatkowało 174 tys. zł. Mieszkańcy tychże spółdzielni mogli również wystąpić o dofinansowanie zmiany źródeł ciepła w przypadku, gdy w ich mieszkaniach zamontowane były źródła ciepła na paliwo stałe (8 gospodarstw domowych, które zostały ujęte w Tabeli 17).

W roku 2022 Miasto Kwidzyn przyznało dotację do wymiany źródeł ciepła na źródła ekologiczne. Wymianie z dotacji podlegało 36 źródeł nieekologicznych na ogrzewanie gazowe, 4 źródła nieekologiczne na przyłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej, 2 źródła na ogrzewanie elektryczne oraz 3 źródła nieekologiczne na pompy ciepła. Dodatkowo w 2022 roku Miasto Kwidzyn przyznało dotację na przyłączenie do sieci miejskiej 3 budynków indywidualnych, na kwotę 9 tys. zł oraz 5 budynków (30 lokali) na kwotę 72 tys. zł (ujęte w Tabeli 18), przy czym nieekologicznych źródeł ogrzewania było 10 (ujęte w Tabeli 18). Najczęściej wymieniane były piece kaflowe bezklasowe oraz etażowe bezklasowe, opalane

węglem. Z terenu Miasta Kwidzyna w ramach programu Czyste Powietrze zostało złożonych 60 wniosków (w tym wnioski o wymianę źródeł ciepła i wnioski o termomodernizację budynków).

Wyniki badania ankietowego wskazują, iż mieszkańcy Kwidzyna wskazują braki w zakresie możliwości przyłączenia do. sieci ciepłowniczej.³⁷

Wspólna realizacja 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 CO₂ do środowiska – wpływ na cały obszar MOF) i energetyczno-ekonomicznym, tzw. „value for money” (relatywnie wysoka wartość projektu i biskość 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.

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 Wrąclawek 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.³⁸

³⁷ Raport z konsultacji społecznych, s. 10

³⁸ 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/m². 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 przyłączania 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 Kwidzyn 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 Kwidzyn posiada dwie elektrownie fotowoltaiczne zainstalowane na dachach węzłów grupowych o łącznej mocy zainstalowanej ok. 40 kW.³⁹

³⁹ 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 mm.⁴⁰

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.⁴¹

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 Dzierżgoń. Północną część Doliny Dolnej Wisły stanowi Dolina Kwidzyńska. Ma ona około 40 km długości, 7-9 km szerokości i powierzchnię ok. 400 km². 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”.⁴²

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.

⁴⁰ Projekt założeń do planu zaopatrzenia Gminy Sadlinki w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe na lata 2017-2032, Sadlinki, grudzień 2016, s. 49

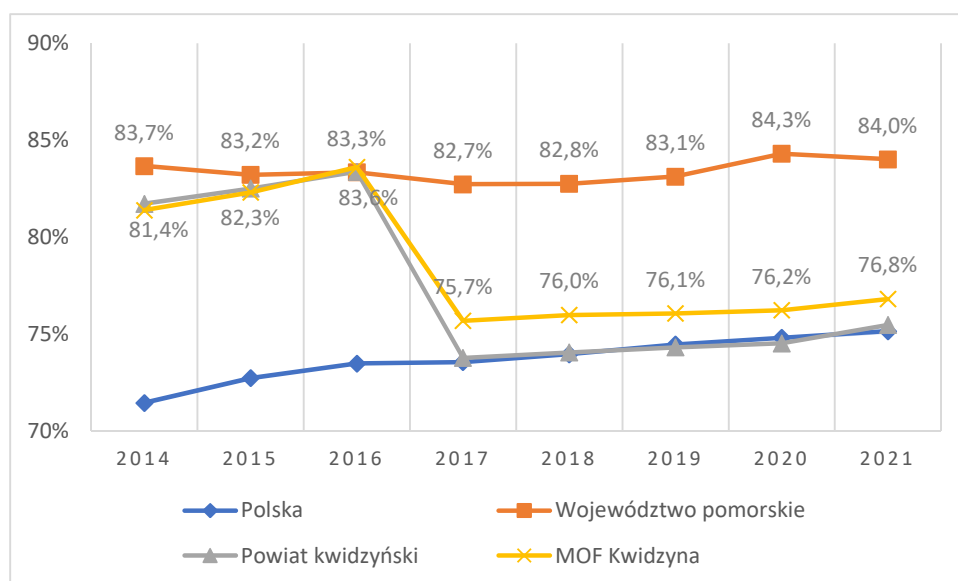
⁴¹ Projekt założeń do planu zaopatrzenia Gminy Kwidzyn w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe na lata 2015-2030, Kwidzyn, sierpień 2015, s. 71

⁴² Zintegrowany Program Zrównoważonego Rozwoju Miasta KWIDZYNA do 2020 roku, Kwidzyn, 2015, s. 35

wykryte w ciekach wodnych zbyt wysokie poziomy substancji chemicznych, takich jak azot, fluorki, fosfor, difenyletery 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.⁴³ 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 73), 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 73. Udział ludności korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2021 (%)



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

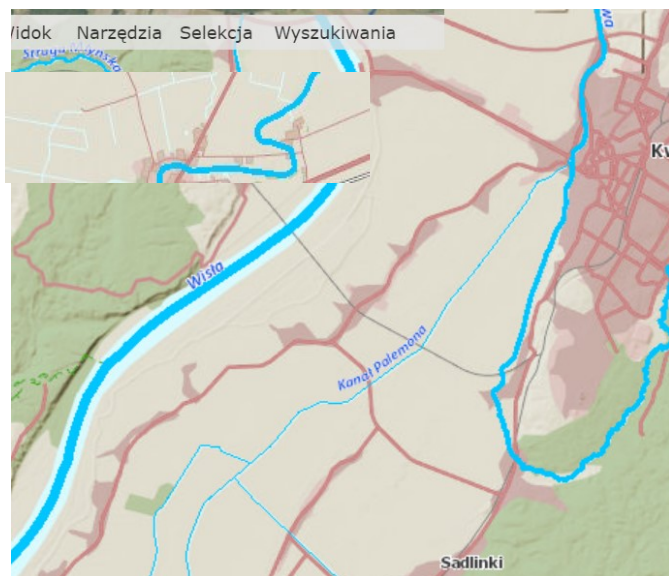
Miasto Kwidzyn i Gmina Kwidzyn tworzą Aglomerację Kwidzyn i spełniają wymogi Dyrektywy Rady z dnia 21 maja 1991 r. dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (91/271/EWG). W/w aglomeracja skanalizowana jest prawie w 100%. Na terenie gmin Sadlinki i Gardeja nie istnieje aglomeracja ściekowa.

⁴³ 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 zanieczyszczania cieków wodnych jest zabezpieczanie 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 m³ oraz mała retencja przy rzece Liwie.

Rysunek 23. Obszary zagrożone powodzią- MOF Kwidzyna



Źródło: https://wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gmap=gpMZP.

Zgodnie z ustaleniami Komisji Europejskiej najpoważniejszym wyzwaniem 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. 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.⁴⁴

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 zakresie⁴⁵.

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

⁴⁴ https://climate.ec.europa.eu/climate-change/consequences-climate-change_pl

⁴⁵ Raport z konsultacji społecznych, s. 10

Na terenie MOF Kwidzyna występuje błękitno-zielona infrastruktura w ograniczonym zakresie, w postaci 4 przystanków zielonych, pnący na kilku ścianach budynków oraz wiatach śmietnikowych. Brak jest błękitno-zielonej infrastruktury w postaci np. ogrodów deszczowych, parków kieszonkowych, zielonych dachów, łąk kwietnych. Infrastruktura ta ma na celu przeciwdziałanie tworzeniu się miejskich wysp ciepła i "uciekaniu wód opadowych i roztopowych. Na terenie MOF realizowane były jedynie nieliczne, indywidualne projekty polegające na tworzeniu zbiorników do zbierania wód deszczowych i ich późniejszego wykorzystania do nawadniania ogrodów. Brak jest jednak inwentaryzacji tego typu indywidualnych rozwiązań. Ponadto Miasto Kwidzyn wprowadziło ograniczenie w wykaszaniu trawy (niewykaszenia lub rzadsze koszenie trawy), co wpływa na zwiększenie odporności miejskiego ekosystemu, generuje oszczędność wody i zwiększa różnorodność biologiczną. Miasto zleciło wykonanie „Miejskiego Planu adaptacji do zmian klimatu”, w ramach którego powstanie plan przeciwdziałania skutkom suszy.

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 Ochrona 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 Dzierżgoń i Morawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu.

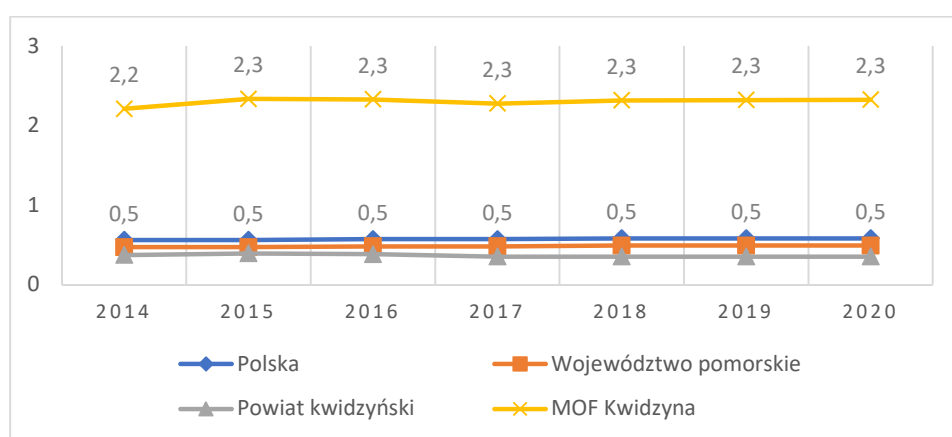
Obszary chronione stanowią nie tylko o walorach przyrodniczo-krajobrazowych MOF, ale także są ważnym aspektem w zakresie rozwoju różnorodności biologicznej, Gminy MOF powinny realizować wspólne projekty w zakresie ochrony tejże różnorodności biologicznej, w tym gatunków chronionych i zapobiegać antropopresji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

Średnia wartość udziału powierzchni terenów zieleni 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 74). 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 zieleni 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 zieleni 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 74. Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni ogółem w latach 2014-2020 (%)



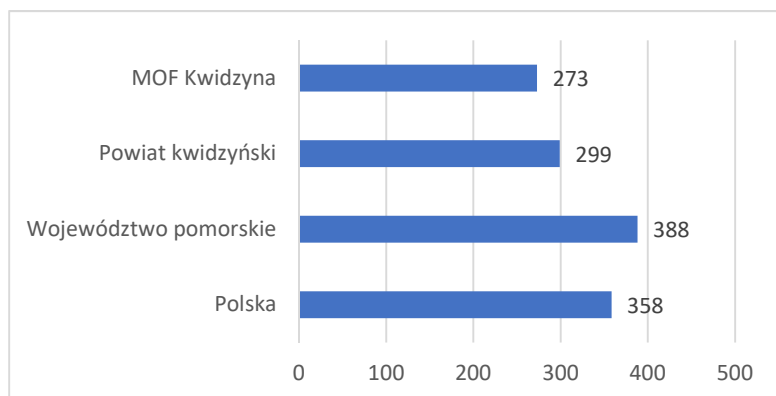
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

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 75), przy masie odpadów wytworzonych przez 1 mieszkańca województwa pomorskiego wynoszącej 388 kg, a Polski 358 kg.

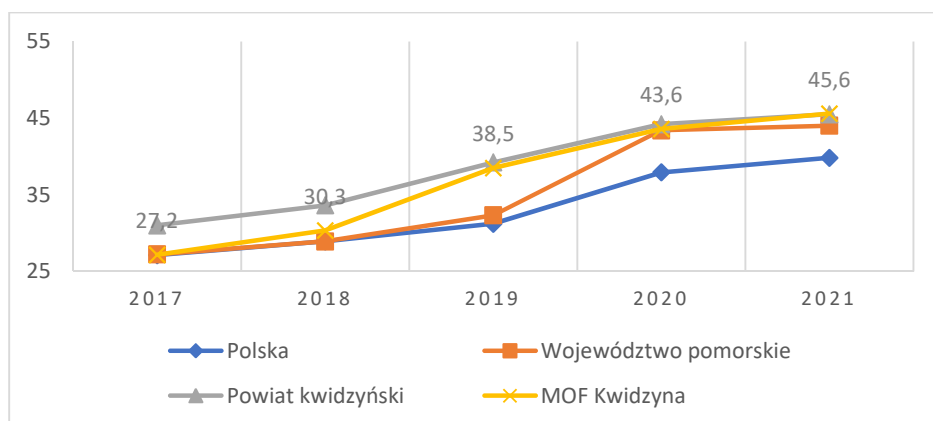
Wykres 75. Masa odpadów komunalnych wytworzonych przez 1 mieszkańca w roku 2021 (kg)



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 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 76).

Wykres 76. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w latach 2017-2021⁴⁶ (%)



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

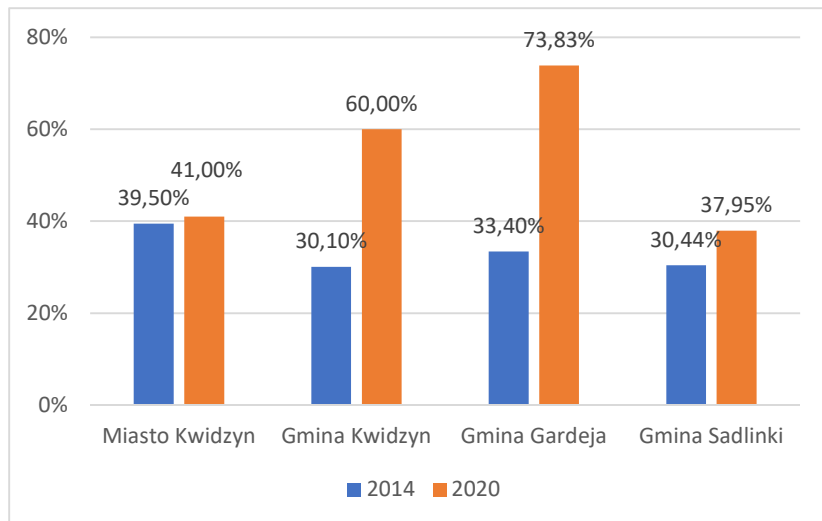
Poziom recyklingu, przygotowania do ponownego użycia odpadów i odzysku innymi metodami niektórych frakcji odpadów komunalnych (papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła) w gminach MOF Kwidzyna, za wyjątkiem gminy Sadlinki i Miasta Kwidzyna, osiąga wartości powyżej wartości wymaganych Rozporządzeniem Ministra Środowiska danym roku (odpowiednio 14% w 2014 r. i 50% w 2020 roku) (Wykres 77). W roku 2021 wszystkie gminy osiągnęły wartości powyżej wartości wymaganych zapisami ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (odpowiednio 20%

⁴⁶ Brak danych za lata 2014-2016

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

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%.

Wykres 77. 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 poziomu przygotowania do ponownego użycia i recyklingu odpadów komunalnych na poziomie min. 60% wagowo do 2030 roku, przy jednoczesnej minimalizacji innych negatywnych skutków oddziaływania na środowisko, takich jak wzrost emisji CO₂ 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 liczba 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 nie odpowiada w pełni 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, jednakże istnieje potrzeba dalszego 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 niepełnosprawnościami 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 NGO, w tym z zaangażowaniem biznesu (rozwój ekonomii społecznej i komercjalizacja działalności).

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 Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot.
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: Gdańska, Grudziądza i Elbląga, 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 warunków i dostępności komunikacyjnej na terenie MOF. Niestety odroczono w czasie inwestycji dotyczące budowy obwodnic Kwidzyna i Gardei, które pozwoliłyby na wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miejscowości, poprawę bezpieczeństwa drogowego 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, dostosowanie 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 było z winy kierowcy i wynikało przede wszystkim z niedostosowania prędkości do warunków ruchu, nieudzielenia pierwszeństwa pieszem 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 – 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 zanieczyszczania 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 indywidulanych zapewniających ten sam poziom ochrony środowiska.⁴⁷
6. MOF Kwidzyna obszarem zagrożonym podtopieniami i powodzią – niewystarczająca długość sieci odprowadzającej wody deszczowe oraz liczba obiektów błękitno-zielonej infrastruktury, zbiorników retencyjnych, a także innych form retencji naturalnej.
7. Tereny zieleni, głównie na obszarze miejskim, 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 skumulowaną 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 19. Analiza SWOT – sfera społeczna MOF Kwidzyna

Mocne strony	Słabe strony
• Aktualna pozytywna sytuacja na lokalnym rynku pracy. • Spadek liczby rodzin otrzymujących zasiłki rodzinne. • Stosunkowo dobry dostęp do infrastruktury rekreacyjnej.	• Spadek liczby ludności. • Niedobór pracowników technicznych, budowlanych. • Ograniczona oferta nowych miejsc pracy, w tym dla osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami funkcjonalnymi. • Starzejące się społeczeństwo. • Stosunkowo niskie wydatki na oświatę. • Niewystarczająca dostępność opieki zdrowotnej w ramach POZ, specjalistycznej opieki zdrowotnej, w tym w zakresie zdrowia psychicznego. • Malejąca aktywność sportowo-turystyczna na

⁴⁷ Na stan wód powierzchniowych mogą wpływać spływy powierzchniowe np. z terenów wykorzystywanych rolniczo.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

	terenie MOF. • Stosunkowo niski poziom aktywności społecznej mieszkańców MOF. • Słaba integracja mieszkańców poszczególnych gmin MOF (niski poziom identyfikacji MOF jako obszaru wspólnych działań i rozwoju).
Szanse	Zagrożenia
• Integracja imigrantów/uchodźców z Ukrainy z lokalnym społeczeństwem. • Systemowa na całym obszarze MOF współpraca lokalnych przedsiębiorców ze szkołami zawodowymi i technikami. • Rozwój systemowej specjalistycznej opieki zdrowotnej. • Rozwój systemowego wsparcia w zakresie przekwalifikowania pracowników. • Dalszy rozwój oferty Polskiej Strefy Inwestycji- pozyskanie nowych inwestorów strategicznych – nowe miejsca pracy. • Wzrost zaangażowania lokalnych organizacji pozarządowych w aktywizację poszczególnych grup wiekowych mieszkańców MOF, w tym osób z niepełnoprównościami i specjalnymi potrzebami. • Rozwój infrastruktury turystyczno-sportowej i konferencyjnej z wykorzystaniem PPP.	• Kryzys gospodarczy, zwolnienia grupowe. • Przedłużający się konflikt zbrojny w Ukrainie. • Dalszy odpływ mieszkańców z terenów MOF. • Postępujący spadek aktywności społecznej mieszkańców MOF, w tym obszarze kultury, współdziałania w ramach MOF.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 20. Analiza SWOT – sfera gospodarcza MOF Kwidzyna

Mocne strony	Słabe strony
• Duża liczba mikro i małych przedsiębiorstw na terenie MOF. • Na chwilę obecną stabilna sytuacja w zakresie dużych, strategicznych inwestorów na terenie MOF. • Obecna stabilizacja działalności zarejestrowanych podmiotów gospodarczych. • Bogata oferta inwestycyjna, w tym głównie w obszarze przemysłowym i magazynowym. • Funkcjonowanie Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego Sp. z o.o. • Bogata oferta w zakresie turystyki krajobrazowej, historycznej, aktywnej, w tym wodnej.	• Niewystarczająca sieć połączeń pieszo-rowerowych. • Brak zintegrowanej całorocznej oferty turystycznej. • Brak spójnej polityki inwestycyjnej i pro-przedsiębiorczej Partnerów MOF – niewykorzystanie szans zintegrowanych działań i korzyści skali. • Wartość skumulowanego rocznego wskaźnika wzrostu (CAGR) liczby podmiotów gospodarczych na terenie MOF niższa od wartości wskaźnika dla województwa pomorskiego.
Szanse	Zagrożenia
• Wykorzystanie zewnętrznych narzędzi wspierających lokalną przedsiębiorczość. • Wsparcie PAIH w zakresie tworzenia wspólnej marki inwestycyjnej. • Systemowe wsparcie województwa pomorskiego w zakresie rozwoju produktów turystycznych w obszarze turystyki aktywnej, w połączeniu z turystyką krajobrazową i historyczną. • Dalszy rozwój oferty Polskiej Strefy Inwestycji – pozyskanie nowych inwestorów strategicznych.	• Pogłębiający się kryzys gospodarczy, wycofanie się średnich i dużych firm z terenu MOF, likwidacja mikro i małych przedsiębiorstw na terenie MOF, odpływ pracowników.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 21. Analiza SWOT – transport i mobilność MOF Kwidzyna

Mocne strony	Słabe strony
• Kwidzyn miastem węzłowym – centrum integracji transportu zbiorowego. • Przebiegające przez teren MOF Kwidzyna drogi krajowe, wojewódzkie oraz dwie linie kolejowe, umożliwiające połączenia z większymi ośrodkami miejskimi oraz siedzibami poszczególnych gmin MOF. • Bliskość aglomeracji Trójmiasta, autostrady A1. • Rozwój utwardzonych dróg gminnych. • Dobra komunikacyjna dostępność czasowa w przypadku korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. • Opracowana koncepcja rozwoju tras rowerowych dla MOF Kwidzyna. • Funkcjonowanie parkingów przy węźle przesiadkowym w Kwidzynie. • Pozytywna ocena mieszkańców gmin MOF dotycząca stanu nawierzchni dróg, ulic i chodników.	• Brak obwodnicy Kwidzyna i Gardei. • Koncentracja miejsc pracy, placówek edukacyjnych, obiektów użyteczności publicznej i kulturalnych w Kwidzynie – główny cel podróży (obok ościennych ośrodków miejskich: Gdańsk, Grudziądz, Malbork, Elbląg). • Ograniczona dostępność transportu zbiorowego dla mieszkańców miejscowości położonych w oddaleniu od dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii kolejowych – konieczność korzystania z własnych pojazdów (aut, rowerów). • Istotne ograniczenia w czasowej dostępności komunikacji zbiorowej na terenach gmin Sadlinki i Gardeja. • Brak partycypacji finansowej gmin w organizacji i utrzymaniu linii transportowych z uwagi na uszczuplenie budżetów gmin. • Niewystarczająca współpraca samorządów MOF i lokalnych przewoźników w ramach zarządzania transportem zbiorowym, brak wspólnego tworzenia planu transportowego. • Brak możliwości planowania długoterminowego przez przewoźników z uwagi na zawieranie umów dot. publicznego transportu zbiorowego na okres 1 roku. • Nierównomierny układ dróg rowerowych na terenie MOF – brak spójnego systemu transportowego, ograniczona dostępność i mobilność mieszkańców. • Przystanek w Gardei – z racji obecnej infrastruktury – nie pełni funkcji integrującej różne systemy transportu publicznego. • Wysoki udział autobusów eksploatowanych dłużej niż 20 lat. • Niski odsetek ekologicznych środków transportu komunikacji publicznej. • Utrzymująca się liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w ostatnich 5 latach.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

	• Brak publicznej infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych. Niewielka liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych. • Negatywna ocena mieszkańców gmin MOF dotycząca: – dostępności publicznej i prywatnej komunikacji zbiorowej, – jakości taboru i dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, – przepustowości głównych tras komunikacyjnych, – dostępności i jakości tras rowerowych, – bezpieczeństwa na chodnikach.
Szanse	Zagrożenia
• Wzrost wskaźnika długości dróg powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców (wciąż jednak poniżej średniej krajowej). • Realizacja rewitalizacji linii kolejowej nr 207 – poprawa dostępności komunikacyjnej. • Rosnąca liczba podmiotów gospodarczych oraz osób pracujących na terenie MOF. • Spadek liczby wypadków drogowych. • Dostępność funduszy na realizację inwestycji w rozwój infrastruktury transportowej, poprawę mobilności mieszkańców. • Rozwój elektromobilności oraz alternatywnych, ekologicznych źródeł zasilania pojazdów. • Wzrost zainteresowania mobilnością aktywną. • Rozwój oferty przewozowej komunikacji zbiorowej.	• Rozwój tranzytu, przebiegającego przez teren MOF, odroczone w czasie inwestycje dotyczące budowy obwodnic Kwidzyna i Gardei – zwiększone natężenie ruchu drogowego, emisja spalin, liczba wypadków. • Przedłużająca się modernizacja linii kolejowej łączącej Kwidzyn z Grudziądem i Toruniem (funkcjonująca autobusowa komunikacja zastępcza). • Brak wystarczających środków finansowych na realizację istotnych dla MOF inwestycji w infrastrukturę transportową. • Wzrost liczby samochodów osobowych (wzrost natężenia ruchu, emisji spalin, ryzyka wypadków). • Prognozowany spadek liczby ludności, szczególnie w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, zamieszkującej głównie miasta, oraz wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym, przede wszystkim na wsiach – konieczność uwzględnienia tendencji w projektowaniu rozwoju infrastruktury transportowej i oferty przewozowej.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 22. Analiza SWOT – sfera infrastrukturalna i środowiskowa MOF Kwidzyna

Mocne strony	Słabe strony
• Stosunkowo niski poziom korzystania przez mieszkańców MOF z sieci gazowej. • Pozytywny rosnący trend w zakresie masy odpadów zbieranych selektywnie, jednak poniżej średniej wojewódzkiej. • Zauważalne oszczędności energetyczne po zintegrowanych projektach termomodernizacyjnych. • Dobre warunki do rozwoju energii odnawialnej na terenie MOF – energia wiatru i słońca.	• Stosunkowo niski poziom skanalizowania MOF w porównaniu do średniej województwa pomorskiego. • Stosunkowo zły stan wód powierzchniowych oraz wód w rzekach i jeziorach. • Niewystarczająca długość sieci odprowadzającej wody deszczowe oraz liczba obiektów błękitno-zielonej infrastruktury i zbiorników retencyjnych. • Zniszczone i źle zagospodarowane tereny zieleni, głównie na obszarach miast wiodących, pełniących ponadlokalne funkcje.
Szanse	Zagrożenia
• Wykorzystanie w kolejnych projektach termomodernizacyjnych nowoczesnych technologii zapewniających dalsze oszczędności energetyczne. • Dalsza systemowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i budynków komunalnych.	• Rosnące ceny energii elektrycznej i ciepłej. • Niekontrolowany zrzut nieczystości i pestycydów do rzek i jezior. • Dalszy rozwój sieci wodociągowej bez rozwoju sieci kanalizacyjnej.

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 imigrantów, którzy są lub będą mieszkańcami MOF Kwidzyna, celem ich włączenia i aktywizacji 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 ponadpodstawowymi⁴⁸ 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 krajoznawczej, 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

⁴⁸ 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 zanieczyszczania 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 spływy 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 CO₂ 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 obiektów błękitno-zielonej infrastruktury, kolejnych zbiorników retencyjnych i tzw. „małej retencji”, co wpłynie na redukcję ryzyka powodziowego na całym obszarze MOF, bowiem ryzyko to jest ryzykiem systemowych 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 23-28).

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 23. 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, FEnIKS
			D 1.1.2.3. Poprawa jakości wód gruntowych, wód w rzekach i jeziorach	FEP 2021-2027, KPO
			D 1.1.2.4. Poprawa jakości powietrza, w tym poprzez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych	FEP 2021-2027, FEnIKS
	CO 1.2. Bezpieczna infrastruktura	KI 1.2.1. Poprawa stopnia bezpieczeństwa energetycznego	D 1.2.1.1. Rozwój efektywnych, energooszczędnych oraz inteligentnych systemów zarządzania, dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii, poprawa efektywności energetycznej budynków	FEP 2021-2027, FEnIKS
		KI 1.2.2 Rozwój	D 1.2.2.1. Rozwój obsługi obszaru	Środki własne

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

		zrównoważonej mobilności MOF	publicznym transportem zbiorowym oraz infrastruktury transportu zbiorowego, w tym działania organizacyjne/regulacyjne	gmin/ powiatu
			D 1.2.2.2. Rozwój niskoemisyjnego taboru, infrastruktury paliw alternatywnych oraz aktywności interesariuszy związanych z upowszechnianiem elektromobilności	FEP 2021-2027, środki prywatne
			D 1.2.2.3. Poprawa dostępności do gmin MOF poprzez systemowy rozwój tras 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 24. Wskaźniki kontekstowe dla CS1

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2030)	Źródło danych
Pojemność obiektów małej retencji (tys. m ³)	0	4,19	Obliczenia własne
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 25. 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 oraz 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

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Tabela 26. Wskaźniki kontekstowe dla CS2

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2030)	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
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

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Tabela 27. 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	KI 3.1.1. Promocja gospodarcza przedsiębiorstw z 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
		KI. 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	KI 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	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 turystycznym	Środki własne gmin, środki przedsiębiorstw i podmiotów 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	FEP 2021-2027, FERS, środki przedsiębiorstw

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

			fundacjami, wspierających rozwój kompetencji wymaganych na lokalnym rynku pracy	
			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 28. Wskaźniki kontekstowe dla CS3

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2030)	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
Liczba nowo utworzonych 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 7.2 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 29).

Tabela 29. Alokacja ZIT dla MOF Kwidzyna według obszarów interwencji

Obszar interwencji	Fundusz	Alokacja budżetowa (EUR)
Efektywność energetyczna	EFRR	5 093 498
Adaptacja do zmian klimatu	EFRR	1 801 070
Różnorodność biologiczna	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 (Tabele 30-32), 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 Strategiczny⁴⁹) – 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 debat społecznych, o których mowa w Rozdziale 7 Strategii, a także podczas konsultacji projektu Strategii MOF.⁵⁰ 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 zeroemisyjnych autobusów związany jest z wdrażaniem elektromobilności na terenie 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.

⁴⁹ Opisany w Rozdziale 7. niniejszej Strategii.

⁵⁰ Fiszki projektów zdefiniowanych stanowią Załącznik do niniejszej Strategii

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Tabela 30. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Kwidzyna wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska – zakup taboru zeroemisyjnego

Tytuł przedsięwzięcia	Zakup autobusów elektrycznych
Lider oraz partnerzy	Związek Powiatowo-Gminny „Powiślańska Komunikacja”
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Kwidzyn
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁵¹	<u>Wskaźniki produktu:</u> - Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego (osoby): 140 - Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej (sztuki): 2 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 30 000 - Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) (sztuki): 2 <u>Wskaźniki rezultatu:</u> - Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO₂/rok): wartość bazowa: 0 wartość docelowa: 28,9 - Ilość energii pobranej ze wspartej infrastruktury paliw alternatywnych (kWh): wartość bazowa: 0 wartość docelowa: 45 000 - Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok): wartość bazowa: 0 wartość docelowa 200 000
Zakres przedmiotowy	Przedsięwzięcie polegać będzie na: zakupie 2 szt. autobusów zeroemisyjnych – zakłada się zakup autobusów

⁵¹ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

	elektrycznych • zakup/budowa dwóch ładowarek dwu-wyjściowych wraz z przyłączami Właścicielem taboru będzie Związek Powiatowo-Gminny „Powiślańska Komunikacja” (do związku należy Miasto Kwidzyn oraz Miasto i Gmina Prabuty, Gmina Gardeja, Gmina Kwidzyn i Gmina Ryjewo). Zakupiony tabor będzie spełniać wymogi dla ekologicznie czystych pojazdów w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia netto ogółem (EUR)	1 414 260
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	1 202 122
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 (EFRR), Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza, cel szczegółowy (viii) Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 31. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Kwidzyna wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska – ścieżki rowerowe

Tytuł przedsięwzięcia	Rozwój systemu ścieżek rowerowych na obszarze MOF Kwidzyna
Lider oraz partnerzy	Miasto Kwidzyn oraz Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki
Lokalizacja /obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Kwidzyn, Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja oraz Gmina Sadlinki (w zakresie zgodnym z Regionalnym Planem Transportowym województwa pomorskiego 2030).
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁵²	<u>Wskaźniki produktu:</u> • Wspierana infrastruktura rowerowa (km): 29,3 • Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 20 000 <u>Wskaźnik rezultatu:</u>

⁵² Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok): wartość bazowa: 0 wartość docelowa: 60 000
Zakres przedmiotowy	Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie dróg i ścieżek rowerowych w ciągach dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia netto ogółem (EUR)	7 310 035
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	6 213 530
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027, Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza, cel szczegółowy (viii) Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

Źródło: Opracowanie własne

W ramach następujących obszarów interwencji:

- Efektywność energetyczna – termomodernizacja budynków komunalnych oraz użyteczności publicznej na terenie MOF Kwidzyna, w tym działania edukacyjne,
- Adaptacja do zmian klimatu – rozwój lokalnych systemów małej retencji na terenie MOF Kwidzyna, w tym działania edukacyjne,
- Infrastruktura zdrowotna,
- Różnorodność biologiczna,
- Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej,

organizowane były otwarte nabory projektów, które na podstawie wypracowanych regulaminów naboru i kryteriów oceny, zgodnych z założeniami dokumentu Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021-2027, zostały wybrane przez MOF i zgłoszone do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Nabory otwarte to forma nie tylko wyboru projektów, ale także element uspołecznienia procesu.

Pierwsze ogłoszenie o otwartym naborze zostało ogłoszone 13 listopada 2024 r. z terminem składania fiszek do 14 stycznia 2025 r. Z uwagi na zgłaszane prośby, terminy składania fiszek w poszczególnych obszarach zostały przedłużane, najpierw do 21 stycznia, następnie do 28 stycznia 2025 r. i do 14 lutego 2025 r.

Ponieważ złożone karty przedsięwzięć nie wykorzystywały w pełni przyznanej alokacji dla ZIT MOF Kwidzyna podjęto decyzję o kolejnych otwartych naborach uzupełniających:

- 7 marca 2025 r. z terminem składania do 14 marca 2025 r.
- 15 maja 2025 r. z terminem składania do 23 maja 2025 r.
- 17 lipca 2025 r. z terminem składania do 15 września 2025 r.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

- 25 września 2025 r. nabór bezterminowy do wyczerpania alokacji ZIT MOF Kwidzyna.

Tabela 32. Fiszka ramowa – projektu strategicznego MOF Kwidzyna do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: efektywność energetyczna – termomodernizacja budynków komunalnych oraz użyteczności publicznej

Tytuł przedsięwzięcia	Termomodernizacja budynków komunalnych oraz użyteczności publicznej na terenie MOF Kwidzyna
Lider oraz partnerzy	Miasto Kwidzyn oraz Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki
Lokalizacja /obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Kwidzyn oraz Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁵³	<u>Wskaźniki produktu:</u> - Lokale mieszkalne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (sztuki): 146 Miasto Kwidzyn – 110 Gmina Kwidzyn – 20 Gmina Sadlinki – 16 Gmina Gardeja – 0 - Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuki): 45 Miasto Kwidzyn – 22 budynki Gmina Kwidzyn – 9 budynków Gmina Sadlinki – 9 budynków Gmina Gardeja – 5 budynków - Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (m²): 5 842,8 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 1 000 <u>Wskaźniki rezultatu:</u> - Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej (MWh/rok): 6 000 - Ilość zaoszczędzonej energii ciepłej (MWh/rok): 6 000 - Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) (MWh/rok): – wartość bazowa: 16 000

⁵³ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

	– wartość końcowa: 9 000 • Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO₂/rok): – wartość bazowa: 23 000 – wartość końcowa: 13 000
Zakres przedmiotowy	Kompleksowa termomodernizacja budynków prowadząca do poprawy efektywności energetycznej budynków w zakresie wskazanym jako „średni poziom gruntowności” (zalecenie Komisji (UE) 2019/786). Przewiduje się przeprowadzenie kompleksowej termomodernizacji wymagających tego budynków komunalnych, w szczególności na obszarze gmin: Kwidzyn, Sadlinki, Gardeja oraz wielorodzinnych budynków mieszkaniowych na obszarze Miasta Kwidzyna oraz gmin: Kwidzyn, Sadlinki i Gardeja. Interwencja ograniczać się będzie do budynków komunalnych użyteczności publicznej, wielorodzinnych budynków mieszkalnych należących w 100% do JST oraz zabytkowych budynków wspólnot mieszkaniowych. Kryteria wyboru: • kwalifikacja budynków, które zostaną objęte projektem, odbywać się będzie na podstawie wyników audytów energetycznych, • preferowane będą projekty składane przez JST, w budynkach objętych ochroną konserwatorską.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia netto ogółem (EUR)	5 992 351
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	5 093 498
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027, Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy (i) Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 33. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Kwidzyna do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu

Tytuł przedsięwzięcia	Rozwój lokalnych systemów błękitno-zielonej infrastruktury na terenie MOF Kwidzyna
Lider oraz partnerzy	Miasto Kwidzyn oraz Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki oraz Ochotnicza Straż Pożarna w Sadlinkach
Lokalizacja /obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru)	Miasto Kwidzyn, Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁵⁴	<u>Wskaźniki produktu:</u> • Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha): 0,3 • Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (sztuki):1 • Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 61 000 • Liczba jednostek służb ratowniczych wyposażonych w sprzęt do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof (sztuki):1 <u>Wskaźnik rezultatu:</u> • Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) (osoby): 1 500
Zakres przedmiotowy	Projekty będą dotyczyć budowy błękitno-zielonej infrastruktury. Przewiduje się m.in. budowę lokalnych obiektów małej retencji (np. zbiorniki przydomowe, oczka wodne itp.) oraz zakup specjalistycznego sprzętu do zapobiegania, monitorowania oraz usuwania skutków zdarzeń wynikających ze zmian klimatu. Realizowane będą również przedsięwzięcia dotyczące zagospodarowania wód opadowych i roztopowych wraz z rozwojem błękitno-zielonej infrastruktury oraz rozwiązań opartych na naturze, działania zabezpieczające przed powodzią i suszą, zwłaszcza wspierające naturalną i małą retencję wodną oraz uzupełniające te przedsięwzięcia i realizowane w ich ramach działania edukacyjne dotyczące zmian klimatu oraz ochrony zasobów wodnych. Realizowane będą zarówno przedsięwzięcia JST, jak i przygotowane przez mieszkańców, służby ratownicze oraz wspólnoty mieszkaniowe. W przypadku takich indywidualnych rozwiązań wspierane będą w szczególności projekty realizowane w ramach programów opracowanych i wdrażanych przez gminy, stowarzyszenia, w tym stowarzyszenia założone przez mieszkańców a także OSP będące częścią Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego. Realizacja projektów zapobiegnie występowaniu niedoborów wody, w szczególności niwelować będzie problem ubóstwa hydrologicznego (klęski suszy). W znacznym stopniu przyczyni się do poprawienia bezpieczeństwa oraz ergonomii pracy ratowników podczas prowadzonych działań ratowniczo – gaśniczych oraz usuwania potencjalnych zagrożeń spowodowanych skutkami wynikającymi z gwałtownych zdarzeń pogodowych wynikających ze zmian klimatu. Kryteria wyboru:

⁵⁴ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

	• preferowane będą projekty składane przez JST, stowarzyszenia lub jednostki służb ratowniczych, • preferowane będą projekty partnerskie i kompleksowe, • jednym z podstawowych kryteriów będzie obszar (powierzchnia) objęty projektem.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia netto ogółem (EUR)	2 118 906
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	1 801 070
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027, Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy (iv) Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 35. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Kwidzyna do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: różnorodność biologiczna

Tytuł przedsięwzięcia	Zwiększenie różnorodności biologicznej na obszarze MOF Kwidzyna m.in. poprzez działania na rzecz drzew krajobrazów otwartych i zurbanizowanych
Lider oraz partnerzy	Miasto Kwidzyn oraz Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki
Lokalizacja /obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Kwidzyn oraz Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁵⁵	<u>Wskaźniki produktu:</u> • Powierzchnia siedlisk wspieranych w celu uzyskania lepszego statusu ochrony (ha): 5 • Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu (ha): 8 • Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 8 000 <u>Wskaźnik rezultatu:</u> • Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury (osoby): 3 000 • Ludność mieszkająca w sąsiedztwie obszarów objętych działaniami ochronnymi i odtwarzającymi (osoby): 5 000
Zakres przedmiotowy	Działania na rzecz drzew krajobrazów otwartych (aleje i szpalerów), znajdujących się na terenie obszarów chronionego krajobrazu, w korytarzach ekologicznych, a także na użytku ekologicznym. 1. Inwentaryzacja wraz z diagnostyką wybranych obiektów – aleje, parki, pojedyncze cenne drzewa, w tym pomniki przyrody. Zebrane dane będą zgromadzone w programie CheckTrees i wykonane zgodnie ze standardami opracowanymi w ramach międzynarodowego projektu LIFE+ „Drzewa dla zielonej infrastruktury Europy”. 2. Pielęgnacja wybranych alej, parków i drzew zinwentaryzowanych w ramach działania 1. 3. Założenie nowych obiektów – modelowe założenia alei (projekt nasadzeń wraz wykonaniem i podlewaniem, pielęgnacją). 4. Rewitalizacja istniejących nasadzeń, wraz z waloryzacją otoczenia. 5. Regularne inspekcje drzew objętych projektem.

⁵⁵ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

	6. Monitoring gatunków chronionych. 7. Działania informacyjno-edukacyjne (wyłącznie jako element uzupełniający cały projekt, w ramach dopuszczalnego limitu). Kryteria: • preferowane będą projekty realizowane przez JST, • preferowane będą projekty partnerskie, • kluczowym kryterium będzie ocena przedstawionej koncepcji projektu.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia netto ogółem (EUR)	550 292
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	467 748
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027 (EFRR), Priorytet 2 Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy (vii) wzmocnienie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 346. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Kwidzyna do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: infrastruktura zdrowotna

Tytuł przedsięwzięcia	Modernizacja infrastruktury zdrowotnej
Lider oraz partnerzy	Miasto Kwidzyn oraz Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki
Lokalizacja /obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Kwidzyn oraz Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁵⁶	<u>Wskaźniki produktu:</u> • Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok): 30 000 • Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą

⁵⁶ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

	(sztuki): 15 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 20 000 <u>Wskaźnik rezultatu:</u> Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok): wartość bazowa: 23 623 wartość docelowa: 24 713
Zakres przedmiotowy	Zakres realizowanych zadań obejmie w szczególności: - inwestycje ukierunkowane na rozwój opieki jednego dnia oraz ambulatoryjnej opieki specjalistycznej, w tym w ramach szpitali, w celu rozwoju opieki koordynowanej, - wsparcie infrastruktury podstawowej opieki zdrowotnej, w tym wdrożenie standardu dostępności POZ dla osób ze szczególnymi potrzebami w obszarze architektonicznym, cyfrowym, komunikacyjnym i organizacyjnym, - tworzenie nowych i rozwijanie istniejących placówek wsparcia środowiskowej opieki zdrowotnej (przede wszystkim dla seniorów, dzieci i młodzieży, osób z niepełnosprawnościami, chorobami przewlekłymi, w tym z zaburzeniami psychicznymi oraz osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu), - wsparcie infrastruktury leczenia psychiatrycznego (w tym ambulatoryjnego i środowiskowego wsparcia psychologicznego) obejmujące wszystkie poziomy opieki, zgodnie z założeniami nowego modelu ochrony zdrowia psychicznego, - wsparcie opieki długoterminowej (w tym opieki paliatywnej i hospicyjnej) w formie ambulatoryjnej, środowiskowej (domowej) oraz w formach łączonych, zgodnie z ideą deinstytucjonalizacji. Ponadto jako element kompleksowych projektów inwestycyjnych w podmiotach leczniczych przewiduje się możliwość realizacji działań z zakresu e-zdrowia (z zachowaniem standardów krajowych), rozwiązań w zakresie IT (oprogramowanie, sprzęt) oraz rozwiązań z zakresu telemedycyny. Kryteria: - preferowane będą projekty partnerskie, - jednym z kluczowych kryteriów będzie liczba rocznie obsługiwanych pacjentów.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia netto ogółem (EUR)	1 474 145
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	1 253 023
Źródło finansowania	FEP 2021-2027 (EFRR), Priorytet 6. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza, cel szczegółowy (v) zapewnianie równego dostępu do

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

(w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej
--	---

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 35. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Kwidzyna do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: wspieranie integracji społeczno-gospodarczej imigrantów

Tytuł przedsięwzięcia	Integracja społeczno-ekonomiczna na terenie MOF Kwidzyna
Lider oraz partnerzy	Gmina Gardeja, Miasto Kwidzyn, Gmina Kwidzyn, Gmina Sadlinki
Lokalizacja /obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Gmina Gardeja, Miasto Kwidzyn, Gmina Kwidzyn, Gmina Sadlinki
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) ⁵⁷	<u>Wskaźnik produktu:</u> Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie (osoby): 269 <u>Wskaźnik rezultatu:</u> Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu (osoby): 249
Zakres przedmiotowy	Projekt obejmuje: 1. Zdiagnozowanie potrzeb obywateli państw trzecich/migrantów. 2. Na ww. podstawie stworzony zostanie kwidzyński system wsparcia imigrantów, który będzie koordynować i świadczyć wszelkie dostępne formy pomocy i integracji na terenie powiatu kwidzyńskiego w ramach Kwidzyńskiego Ośrodka Wsparcia Migrantów. W ośrodku będą koordynowane wszelkie działania podejmowane w ramach Kwidzyńskiego Systemu Wsparcia Migrantów – ośrodek będzie punktem informacyjnym mającym za zadanie szerokie upowszechnianie wśród imigrantów informacji o usługach publicznych i specjalistycznych. Ponadto zostanie zorganizowany punkt tzw. bezpiecznego raportowania w przypadku doznania wszelkich form przemocy/wyzysku. W ramach Ośrodka, imigranci uzyskają indywidualne i grupowe wsparcie w zakresie np.: a. pomocy psychologicznej, prawnej, bytowej, zdrowotnej i tłumaczeniowej,

⁵⁷ Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

	b. nauki języka polskiego, c. podnoszenia i potwierdzania kompetencji oraz nabywania kwalifikacji zawodowych i zdobywania doświadczenia zawodowego. Ponadto, dzieci i młodzież wraz z rodzinami zostaną zaproszone do działań mających na celu integrację z grupą rówieśniczą i społecznością lokalną w ramach regularnych zajęć (w szczególności działania edukacyjne i kulturalne). Kryteria wyboru projektu: • preferowane będą projekty partnerskie, • preferowane będą projekty wykorzystujące narzędzia animacji środowiskowej i wolontariatu.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	720 180
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	612 153
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021-2027, Priorytet 5 Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+), cel szczegółowy (i) Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów

Źródło: Opracowanie własne

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 38). Ujęto również proponowany zakres projektu dotyczącego obszaru transportu – rozwoju zrównoważonej mobilności MOF (Tabela 39). 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 36. 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	CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał KI 3.1.1. Promocja gospodarcza przedsiębiorstw z 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 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,	Lider: Kwidzyński Park Przemysłowo-Technologiczny (KPPT) Partnerzy: Partnerzy MOF Urząd Pracy w Kwidzynie	MOF Kwidzyna	Zrzeszenie i współpraca od strony operacyjnej mikro i małych przedsiębiorstw (już funkcjonujących, rozpoczynających działalność), w szczególności: – cost-sharing – uczestnictwo w kosztach wspólnego sekretariatu, księgowych, prawno-podatkowych, – zapewnienie dostępu do sprawdzonych ekspertów, – tworzenie grup zakupowych (energia, telefony komórkowe inne), – utworzenie aplikacji mobilnej – wymiana kontaktów, harmonogramów działań, baza przetargów – budowanie partnerstw, szukanie podwykonawców, oferty pracy – podaż i popyt pracy, – wspólna promocja w kraju i za	Ok. 4 mln zł na okres 5 lat/ środki własne Partnerów MOF, KPPT, środki własne przedsiębiorstw uczestniczących w systemie

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

	projektów w zakresie rozwoju kompetencji uczniów, w partnerstwie z lokalnym biznesem i/lub fundacjami, wspierających rozwój kompetencji wymaganych na lokalnym rynku pracy			granicą danych branż, – organizowanie i realizacja projektów ze szkołami ponadpodstawowymi, w tym zawodowymi – kształcenie przyszłych kadr dla przedsiębiorców MOF, – nawiązywanie i animowanie współpracy między MŚP i dużymi podmiotami gospodarczymi z terenów MOF.	
System wsparcia senioralnego MOF Kwidzyna	CO 2.1. Włączenie społeczne KI 2.1.2. Włączenie zawodowe i społeczne osób zagrożonych ubóstwem oraz wykluczeniem społecznym D 2.1.1.2. Aktywizacja społeczna osób starszych, zagrożonych ubóstwem, w tym osób z niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami	Lider: Wybrany w konkursie NGO z terenu MOF Kwidzyna Partnerzy: Partnerzy MOF SPOZ z MOF Kwidzyna Uniwersytet Trzeciego Wieku Kola gospodyń wiejskich Kluby sportowe	MOF Kwidzyna	– zaprojektowanie aktywności z zakresu sportu, rekreacji, kultury, edukacji, zdrowia dla seniorów z MOF w sposób systemowy, – edukacja IT seniorów, możliwe stworzenie aplikacji mobilnej z ofertą seniorów – możliwe wdrożenie wolontariatu dzieci i młodzieży w edukację seniorów, – zapewnienie transportu/ możliwości dotarcia dla seniorów z wszystkich gmin MOF, – stworzenie systemu wsparcia	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

				finansowania systemu – rękodzieło i sprzedaż on-line wytworzonych produktów, – powołanie Miejskiej Rady Seniorów – poprawa aktywności obywatelskiej, wpływ na decyzje strategiczne na terenie MOF.	
--	--	--	--	--	--

Źródło: Opracowanie własne

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Tabela 37. Projekt uzupełniający MOF Kwidzyna w obszarze transportu

Tytuł projektu	Cel operacyjny Strategii MOF, Kierunek interwencji, Działanie	Lider/ Partnerzy	Lokalizacja	Proponowany zakres	Szacunkowy budżet/ źródło finansowania
Rozwój zrównoważonej mobilności MOF	CO 1.2. Bezpieczna infrastruktura KI 1.2.2 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF D 1.2.2.1. Rozwój obsługi obszaru publicznym transportem zbiorowym oraz infrastruktury transportu zbiorowego, w tym działania organizacyjne/regulacyjne D 1.2.2.4. Rozwój działań regulacyjnych z zakresu organizacji ruchu	Partnerzy: Miasto Kwidzyn, Gmina Kwidzyn, Gmina Gardeja, Gmina Sadlinki, odpowiedni interesariusze obszaru transportu	MOF Kwidzyna	– Analiza i dostosowanie oferty, połączeń w organizacji publicznego transportu do potrzeb mieszkańców. – Analiza potrzeb, możliwości oraz tworzenie/powiększanie/ dostosowanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach. – Dostosowanie i prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy. – Opracowanie i prowadzenie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych mieszkańców.	Do oszacowania / środki własne Partnerów projektu, budżety określonych interesariuszy z terenu MOF

Źródło: Opracowanie własne

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

7.4 Plan finansowy

Tabela 38. Plan finansowy Strategii ZIT

Lp.	Cel Strategiczny strategii ZIT	Cel operacyjny strategii ZIT	Program (źródło finansowania)										
			Polityka spójności (EURO)								KPO (EURO)		Inne programy
			FEP 2021-2027		FEniKS		FERS		...		...		
			Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	
1	CS1. Bezpieczna przestrzeń	CO 1.1. Bezpieczne środowisko	2 268 818	400 380	2 000 000	400 000	-	-	-	-	-	-	-
		CO 1.2. Bezpieczna infrastruktura	13 762 173	2 207 496	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	CS2. 2. Aktywne społeczeństwo	CO 2.1. Włączenie społeczne	612 153	108 027	-	-	-	-	-	-	500 000	75 000	-
		CO 2.2. Zdrowe społeczeństwo	1 253 023	246 153	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	CS3. Stabilna gospodarka	CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		CO 3.2. Wspólna oferta turystyczna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		CO 3.3. Edukacja a rynek pracy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wytycznych UMWP dot. zakresu Strategii ZIT oraz danych nt. projektów zdefiniowanych (roz. 7.3.1)

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

W Tabeli 40 wskazano wskaźniki produktu i rezultatu projektów zdefiniowanych, szczegółowo opisanych w podrozdziale 7.3.1.

Tabela 39. Indykatorywna struktura alokacji na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027

Priorytet FEP 2021-2027		Dziedzina interwencji		Cel szczegółowy FEP 2021-2027	Wskaźniki produktu (należy określić dla celu szczegółowego)		Wskaźniki rezultatu (należy określić dla celu szczegółowego)	
Nr	Nazwa	Kod	Alokacja (EURO)		Nazwa	Wartość	Nazwa	Wartość
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	042	1 697 833	(i)	Lokale mieszkalne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (sztuki)	146	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej (MWh/rok)	6 000
		044	1 697 832		Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuki)	45	Ilość zaoszczędzonej energii ciepłej (MWh/rok)	6 000
		045	1 697 833		Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (m ²)	5 842,8	Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) (MWh/rok)	Wartość bazowa 16 000 Wartość końcowa 9 000
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	1 000	Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO ₂ /rok)	Wartość bazowa 23 000 Wartość końcowa 13 000
		058	1 462 366	(iv)	Pojemność obiektów małej retencji (m ³)	0	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) (osoby)	1 500
		060	338 704		Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha)	0,3		
					Liczba miast wspartych w zakresie	1		

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

					adaptacji do zmian klimatu (sztuki)				
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	61 000			
					Liczba jednostek służb ratowniczych wyposażonych w sprzęt do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof (szt.)	1			
		079	467 748	(vii)	Powierzchnia siedlisk wspieranych w celu uzyskania lepszego statusu ochrony (ha)	5	Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury (osoby)	3 000	
					Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu (ha)	8	Ludność mieszkająca w sąsiedztwie obszarów objętych działaniami ochronnymi i odtwarzającymi (osoby)	5 000	
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	8 000			
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	077	1 100 000	(viii)	Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego (osoby)	140	Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO ₂ /rok)	Wartość bazowa: 0 Wartość docelowa: 28,9	
					Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej (sztuki)	2	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok)	Wartość bazowa: 0 Wartość docelowa: 200 000	
		083	6 213 530		Wspierana infrastruktura rowerowa (km)	29,3	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok)	Wartość bazowa:0 Wartość docelowa: 60 000	
		085	0		Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju	30 000			
		086	0						

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

					terytorialnego (osoby)		Ilość energii pobranej ze wspartej infrastruktury paliw alternatywnych (kWh)	Wartość bazowa:0 Wartość docelowa: 45 000
5	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+)	157	612 153	(i)	Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie (osoby)	269	Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu (osoby)	249
6	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR)	128	835 349	(v)	Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok)	30 000	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok)	Wartość bazowa: 23 623 Wartość docelowa: 24 713
		129	417 674		Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (sztuki)	15		
		172	0		Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	20 000		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wytycznych UMWP dot. zakresu Strategii ZIT, FEP 2021-2027 zatwierdzony decyzją wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2022) 8860 z dnia 7 grudnia 2022 r. oraz danych nt. projektów zdefiniowanych (podrozdział 7.3.1)

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 Strategii⁵⁸.

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. „zdefiniowane projekty strategiczne”), jak również w tworzeniu regulaminów i kryteriów otwartych naboru projektów strategicznych w obszarach dedykowanym 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).

Rysunek 24. Warsztaty Zespołu Strategicznego MOF Kwidzyna



Źródło: materiały własne MOF Kwidzyna

⁵⁸ Opisano w Rozdziale 8. System wdrażania

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Spotkania Zespołu Strategicznego MOF Kwidzyna odbywały się w następujących dniach:

- 29.10.2021 r. – spotkanie organizacyjne,
- 05.04.2022 r. – spotkanie robocze dotyczące przygotowania danych do strategii i plan przeprowadzenia konsultacji społecznych,
- 06.07.2022 r. – spotkanie robocze z Wykonawcą strategii,
- 02.09.2022 r. – spotkanie dotyczące wstępnego zarysu przedsięwzięć do fiszek,
- 15.09.2022 r. - kreatywne warsztaty zespołu strategicznego,
- 05.12.2022 r. – spotkanie dotyczące alokacji FEP oraz kierunków działań strategicznych,
- 24.02.2023 r. – podczas spotkania przedstawiono projekt strategii oraz raport z konsultacji społecznych,
- 22.03.2023 r. – spotkanie poświęcone omówieniu zakres uzupełnień niezbędnych do wykonania po ocenie strategii,
- 12.04.2023 r. – spotkanie dotyczące transportu dla MOF Kwidzyna,
- 11.05.2023 r. – spotkanie dotyczące postępu prac nad uzupełnieniami strategii.

Oprócz spotkań i warsztatów wymienionych powyżej warto podkreślić, iż członkowie Zespołu Strategicznego pozostawali w stałym kontakcie telefonicznym i mailowym. Brali udział w spotkaniach online oraz indywidualnych.

Również szeroka społeczność MOF została zaangażowana w proces tworzenia Strategii zarówno na etapie diagnostycznym w ramach przeprowadzonego badania ankietowego (przeprowadzonego w okresie od 12 lipca do 11 sierpnia 2022 r.), w ramach którego lokalna społeczność mogła ocenić poszczególne obszary funkcjonowania MOF, jak również wskazać priorytetowe kierunki interwencji, które brane były pod uwagę w tworzeniu kierunków interwencji i działań w Strategii⁵⁹.

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 – wzmacnianie 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 kanałach

⁵⁹ Szczegóły badania ankietowego wskazano w załączniku nr 1 do niniejszej Strategii

informacyjnych Związku ZIT (19 września 2022 roku). 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 zdefiniowane projekty strategiczne, możliwe do realizacji wyłącznie przez podmioty z sektora finansów publicznych MOF, zidentyfikowane co do szczegółowego zakresu, budżetu, zgodne z dokumentami strategicznymi województwa pomorskiego, wynikające z opracowanej diagnozy MOF Kwidzyna, w tym wyników badania ankietowego.

Prezentowano 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 tematyczne⁶⁰. Każdy uczestnik spotkania mógł wyrazić swoje spostrzeżenia, uwagi, sugestie rozszerzenia bądź zmniejszenia zakresu danego przedsięwzięcia, co w uzasadnionych przypadkach, po konsultacjach z Zespołem Strategicznym, ujęto w ostatecznych kształcie projektów strategicznych ZIT, wskazanych w Strategii.

Kolejnym elementem uspołecznienia były konsultacje społeczne projektu Strategii, których elementem 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 członków Związku ZIT. W ramach spotkań przedstawiono 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.

W okresie od 16 lutego do 23 marca 2023 r. (35 dni) projekt Strategii zamieszczony został na stronach internetowych podmiotów tworzących Związek ZIT z formularzem zgłaszania uwag do projektu dokumentu. Przesłane uwagi zostały przeanalizowane wraz z członkami Zespołu Strategicznego, a uwagi zasadne zostały uwzględnione w Strategii. Następnie Strategia została ponownie poddana konsultacjom społecznym w dniach od 9 maja do 14 czerwca 2023 r. (36 dni).

Ponadto Strategia została udostępniona i skonsultowana z następującymi podmiotami:⁶¹

- interesariuszami rynku transportowego (w tym przedstawicielami zarządców infrastruktury, organizatorów transportu, przewoźników kolejowych i autobusowych, policji, organizacji rowerowych),
- organizacjami wspierającymi ochronę środowiska naturalnego (np. Ekoinicjatywa, PRAZE),
- podmiotami wspierającymi włączenie osób z niepełnosprawnościami, osób ze specjalnymi potrzebami, zagrożone wykluczeniem społecznym (Fundacja Edukacji i Rozwoju FLOW),
- organizacjami pozarządowymi (Fundacja Edukacji i Rozwoju FLOW, Fundacja MAPA Obywatelska, Stowarzyszenie Nasza Europa, Stowarzyszenie Akwedukt),
- uczelniami wyższymi (Powiślańska Szkoła Wyższa),

⁶⁰ Wskazano w Punkcie 6.3. przedmiotowej Strategii

⁶¹ Projekt Strategii wraz z formularzem konsultacyjnym wysłano do tychże podmiotów drogą mailową.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

- instytucjami otoczenia biznesu, w tym działające w obszarze rozwoju lokalnej przedsiębiorczości i rozwoju gospodarczego MOF (m.in. Powiatowa Rada Rynku Pracy, Powiatowy Urząd Pracy, Kwidzyński Park Przemysłowo-Technologiczny),
- jednostkami organizacyjnymi JST tworzącym MOF, w tym jednostki budżetowe, spółki komunalne, samorządowe instytucje kultury (PEC Kwidzyn, Przedsiębiorstwo Wodociągowo-Kanalizacyjne w Kwidzynie, Kwidzyńskie Centrum Kultury, MOPS, Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Kwidzynie).

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 ZIT dla 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 2023 r., 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 2021 r. wraz z Aneks nr 1 z dnia 30 marca 2023 r. oraz Zarządzenia Burmistrza Miasta Kwidzyna z dnia 21 kwietnia 2022 r.):

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 ZIT dla MOF Kwidzyna 2030, oraz koordynacja zadań wynikająca z umowy z Wykonawcą, poprzedzone odrębną umową partnerską Stron Porozumienia,
- przedkładanie Strategii ZIT dla MOF Kwidzyna 2030 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 ZIT dla MOF Kwidzyna 2030 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 ZIT dla MOF Kwidzyna 2030 oraz jej zmian,
- przyjmowanie sprawozdań z realizacji Strategii ZIT dla MOF Kwidzyna 2030,
- 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 m.in. delegaci partnerów społecznych, ekologicznych i gospodarczych.

Do zasadniczych zadań Zespołu Strategicznego należy:

- opiniowanie sprawozdań z realizacji Strategii ZIT dla MOF Kwidzyna 2030,
- 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.

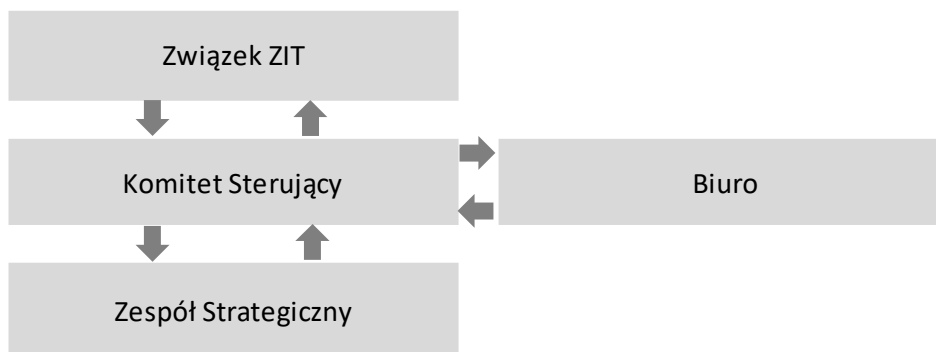
Do zadań Biura należy w szczególności:

- 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 renegotjacji 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 dla MOF Kwidzyna 2030 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 dla MOF Kwidzyna 2030 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 oraz Zespołowi Strategicznemu.

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 osiąganiu celów.

Etapy monitoringu:

- zbieranie danych,
- analiza danych wraz z identyfikacją odchyleń 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 poziom rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Kwidzyna),
- 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 ZIT dla 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 ZIT dla 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 40. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Europejski Zielony Ład

Europejski Zielony Ład	Strategia ZIT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Główne elementy Europejskiego Zielonego Ładu: • Dostarczanie czystej i bezpiecznej energii, • Wdrażanie gospodarki o obiegu zamkniętym, • Budynki o niższym zapotrzebowaniu na energię, • Przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność, • Ochrona i odbudowa ekosystemów oraz różnorodności biologicznej, • Przystosowanie się do zmiany klimatu, • Ochrona zdrowia.	CS.1. Bezpieczna przestrzeń	CO.1.1. Bezpieczne środowisko CO.1.2. Bezpieczna infrastruktura
	CS.2. Aktywne społeczeństwo	CO.2.2. Zdrowe społeczeństwo

Źródło: 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

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,
 - 3.3. Poprawa organizacji świadczenia usług publicznych,
 - 3.4. Efektywny i spójny system finansowania polityki regionalnej.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Tabela 41. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 Cele szczegółowe polityki regionalnej	Strategia ZIT dla 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
3. Cel szczegółowy III: Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu, z Obszarami:
 - Prawo w służbie obywatelom i gospodarce

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

- 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 42. 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 ZIT dla 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,
2. Miasto zielone – oznacza przeciwstawianie się pogłębianiu kryzysu klimatycznego, przeciwdziałanie skutkom zmian klimatu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza oraz odbudowywanie ekosystemów na obszarach miejskich (zwiększanie terenów zieleni oraz ciągłość ekosystemów przenikających się z obszarami zurbanizowanymi),

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

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 43. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Krajowa Polityka Miejska 2030

Krajowa Polityka Miejska 2030	Strategia ZIT dla 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
2. Otwarta wspólnota regionalna
 - 2.1 Fundamenty edukacji
 - 2.2 Wrażliwość społeczna
 - 2.3 Kapitał społeczny

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

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 44. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030	Strategia ZIT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel strategiczny 1 TRWAŁE BEZPIECZEŃSTWO	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 OTWARTA WSPÓLNOTA REGIONALNA	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 ODPORNA GOSPODARKA	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

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

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

- 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
- 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 gospodarkę

- 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
- 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

K.4.3. Wykorzystanie potencjału rozwojowego związanego ze szczególnymi walorami przyrodniczo-kulturowymi i krajobrazowymi

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

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 45. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030	Strategia ZIT dla 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,
- określenie warunków możliwego zagospodarowania obszarów chronionych obwałowaniami,

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

- 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 46. 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 ZIT dla 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-zarzadzania-ryzykiem-powodziowym>,
<https://apgw.gov.pl/pl/l-cykl-materiały-do-pobrania-wisla>

Inne dokumenty (lokalne)

Ponadto Strategia ZIT dla 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. Ocena stanu dróg na terenie gmin MOF Kwidzyna [km]	56
Tabela 4. Planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie MOF Kwidzyna	59
Tabela 5. Planowane i oczekiwane zadania, przyczyniające się do poprawy stanu infrastruktury transportowej na terenie MOF Kwidzyna	60
Tabela 6. Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r. [osoby]	63
Tabela 7. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat kwidzyński [osoby]	66
Tabela 8. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Kwidzyna w 2020 r.	70
Tabela 9. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Kwidzyna w 2015 r.	71
Tabela 10. Liczba i czasy bezpośrednich połączeń kolejowych na terenie MOF Kwidzyna	80
Tabela 11. Odległości i czasy przejazdu samochodem osobowym do Kwidzyna z wybranych miejscowości MOF Kwidzyna	87
Tabela 12. Wypadki na terenie m. Kwidzyn w latach 2019-2021 r.	90
Tabela 13. Wypadki na terenie gm. Sadlinki w latach 2019-2021 r.	91
Tabela 14. Wypadki na terenie gm. Kwidzyn w latach 2019-2021 r.	92
Tabela 15. Wypadki na terenie gm. Gardeja w latach 2019-2021 r.	93
Tabela 16. Rowerowe trasy transportowe na terenie MOF Kwidzyna	97
Tabela 17. Liczba wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego w 2021 roku w Mieście Kwidzyn (szt.)	112
Tabela 18. Liczba wymian źródeł ogrzewania z paliwa stałego w 2022 roku w Mieście Kwidzyn (szt.)	113
Tabela 17. Analiza SWOT – sfera społeczna MOF Kwidzyna	128
Tabela 18. Analiza SWOT – sfera gospodarcza MOF Kwidzyna	130
Tabela 19. Analiza SWOT – transport i mobilność MOF Kwidzyna	131
Tabela 20. Analiza SWOT – sfera infrastrukturalna i środowiskowa MOF Kwidzyna	133
Tabela 23. Cel strategiczny (CS) 1. Bezpieczna przestrzeń, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania	137
Tabela 24. Wskaźniki kontekstowe dla CS1	139
Tabela 25. Cel strategiczny (CS) 2. Aktywne społeczeństwo, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania	140
Tabela 26. Wskaźniki kontekstowe dla CS2	141

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Tabela 27. Cel strategiczny (CS) 3. Stabilna gospodarka, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania	142
Tabela 28. Wskaźniki kontekstowe dla CS3.....	143
Tabela 29. Alokacja ZIT dla MOF Kwidzyna według obszarów interwencji.....	144
Tabela 30. „Zdefiniowany” projekt strategiczny MOF Kwidzyna wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska – zakup taboru niskoemisyjnego	145
Tabela 31. „Zdefiniowany” projekt strategiczny MOF Kwidzyna wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska – ścieżki rowerowe .	146
Tabela 32. „Zdefiniowany” projekt strategiczny MOF Kwidzyna wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu – budowa zbiorników retencyjnych	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
Tabela 33. Fiszka ramowa- projektu strategicznego MOF Kwidzyna do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: efektywność energetyczna – termomodernizacja budynków komunalnych oraz użyteczności publicznej.....	148
Tabela 34. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Kwidzyna do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu	149
Tabela 35. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Kwidzyna do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: różnorodność biologiczna	152
Tabela 36. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Kwidzyna do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: infrastruktura zdrowotna	152
Tabela 37. Fiszka ramowa projektu strategicznego MOF Kwidzyna do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: wspieranie integracji społeczno-gospodarczej.....	155
Tabela 38. Projekty uzupełniające MOF Kwidzyna w obszarze gospodarczym i społecznym.....	157
Tabela 39. Projekt uzupełniający MOF Kwidzyna w obszarze transportu.....	160
Tabela 40. Plan finansowy Strategii ZIT.....	161
Tabela 41. Struktura alokacji na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027.....	162
Tabela 42. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Europejski Zielony Ład.....	174
Tabela 43. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030.....	176
Tabela 44. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku	177
Tabela 45. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Krajowa Polityka Miejska 2030	178
Tabela 46. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030.....	179
Tabela 47. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030	183

Tabela 48. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym	184
--	-----

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)	25
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.....	36
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. Stan dróg na terenie gmin MOF Kwidzyna [%]	57
Wykres 51. Liczba pracujących na terenie MOF Kwidzyna [tys. osób]	63
Wykres 52. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej miasta w powiecie kwidzyńskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]	67
Wykres 53. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej wsie w powiecie kwidzyńskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]	67
Wykres 54. Liczba i struktura wiekowa autobusów w powiecie kwidzyńskim	78
Wykres 55. Liczba samochodów osobowych w powiecie kwidzyńskim	87
Wykres 56. Liczba wypadków drogowych w powiecie kwidzyńskim [szt.]	88
Wykres 57. Liczba wypadków drogowych na 100 tys. ludności [szt.]	89
Wykres 58. Drogi rowerowe na terenie miasta i gminy Kwidzyn [km]	95
Wykres 59. Struktura dróg rowerowych na terenie miasta i gminy Kwidzyn w 2020 r. [km, %]	95
Wykres 60. Drogi rowerowe na terenie gminy miejskiej Kwidzyn i gminy wiejskiej Kwidzyn łącznie, przypadające na 10 tys. ludności, na tle województwa pomorskiego i kraju [km]	96
Wykres 61. Liczba przystanków autobusowych na terenie MOF Kwidzyna w 2020 r. [szt., %]	101
Wykres 62. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Kwidzyna dotyczące transportu zbiorowego	102
Wykres 63. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Kwidzyna dotyczące tras rowerowych, ciągów pieszych, dróg i bezpieczeństwa	103
Wykres 64. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie radnych sołectw, gmin, miast oraz powiatów MOF Kwidzyna, dotyczące tras rowerowych i ciągów pieszych	104
Wykres 65. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie radnych sołectw, gmin, miast oraz powiatów funkcjonujących na terenie MOF Kwidzyna, dotyczące transportu zbiorowego	105
Wykres 66. Udział korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie w latach 2014-2020 (%)	106
Wykres 67. Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2020 (%)	107
Wykres 68. Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej w latach 2014-2021 (%)	107
Wykres 69. Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2020 (%)	108
Wykres 70. Sprzedaż energii cieplnej na obszarze Miasta Kwidzyn wg celu w latach 2014-2020 (GJ)	109

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna 2030

Wykres 71. Zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca w miastach MOF Kwidzyna, Polski, województwa pomorskiego w latach 2014-2020 (kWh)	110
Wykres 72. Struktura przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w Polsce (w % wydatków ogółem) w 2020 r.	111
Wykres 73. Udział ludności korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2021 (%).....	117
Wykres 74. Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni ogółem w latach 2014-2020 (%).....	120
Wykres 75. Masa odpadów komunalnych wytworzonych przez 1 mieszkańca w roku 2021 (kg).....	121
Wykres 76. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w latach 2017-2021 (%)	121
Wykres 77. Poziom recyklingu, przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych – papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła na terenie gmin MOF w roku 2014 i 2020.....	122

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	58
Rysunek 8. Wskaźnik domknięcia rynku pracy (efektywność dojazdów do pracy) [%]	64
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.	68
Rysunek 10. Natężenie pasażerskiego ruchu kolejowego w województwie pomorskim	69
Rysunek 11. Kluczowe lokalizacje źródeł ruchu na terenie MOF Kwidzyna	72
Rysunek 12. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Kwidzyna sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w październiku 2019 r.	73
Rysunek 13. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Kwidzyna sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w sierpniu 2019 r.	74
Rysunek 14. Schemat linii komunikacyjnych PKS w Kwidzynie	76
Rysunek 15. Liczba kursów autobusów na terenie MOF Kwidzyna dla dnia roboczego w 2015 r.	77
Rysunek 16. Dostępność czasowa 60 minut do Trójmiasta – indywidualny transport samochodowy	81
Rysunek 17. Dostępność czasowa 90 minut do Trójmiasta – transport zbiorowy	82
Rysunek 18. Dostępność czasowa 30 minut do Kwidzyna – indywidualny transport samochodowy	83
Rysunek 19. Dostępność czasowa 45 minut do Kwidzyna – transport zbiorowy	84
Rysunek 20. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – indywidualny transport samochodowy	85
Rysunek 21. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – transport zbiorowy	86
Rysunek 22. Przebieg istniejących i rekomendowanych do realizacji/modernizacji rowerowych tras transportowych na terenie MOF Kwidzyna	99
Rysunek 23. Obszary zagrożone powodzią- MOF Kwidzyna	118
Rysunek 24. Warsztaty Zespołu Strategicznego MOF Kwidzyna	165
Rysunek 25. Struktura zarządzania procesem strategicznym na etapie opracowania Strategii	172

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)