

**proeko**

BIURO PROJEKTÓW I WDROŻEŃ PROEKOLOGICZNYCH

80-354 Gdańsk, ul. Ziemowita 19 tel./fax (0-58) 552-05-06 e-mail: proeko@gdansk.supermedia.pl NIP 584-102-76-55

**REGIS CONSULTING**

**Marek i Maria Dutkowsky**

81-621 Gdynia, ul. PCK 5/54

tel./fax (058) 624-21-03

NIP 586-020-59-97

## **STRATEGIA ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO KWIDZYNA - AGENDA 21**

### **PROBLEMY I CELE ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO KWIDZYNA**

**Autorzy:**

dr hab. Marek Dutkowski, prof. UG

dr hab. Maciej Przewoźniak, prof. PG

**Współpraca:**

mgr Maria Dutkowska

mgr Szymon Świtajski

mgr Agnieszka Żbikowska



**GDAŃSK luty 1999**

**Spis treści:**

1. WPROWADZENIE .....	3
2. AKTUALNE PROBLEMY I POTENCJALNE ZAGROŻENIA ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO KWIDZYNA .....	3
2.1. Procedura identyfikacji problemów i zagrożeń .....	3
2.2. Aktualne problemy rozwoju zrównoważonego Kwidzyna w świetle „Raportu o stanie Kwidzyna” .....	4
2.3. Potencjalne zagrożenia rozwoju zrównoważonego Kwidzyna w świetle „Raportu o Stanie Kwidzyna” .....	5
2.4. Społeczna ocena problemów rozwoju zrównoważonego Kwidzyna .....	6
2.5. Główne aktualne problemy i potencjalne zagrożenia rozwoju zrównoważonego Kwidzyna .....	15
3. CELE ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO KWIDZYNA .....	19
3.1. Procedura identyfikacji celów .....	19
3.2. Lista celów strategii zrównoważonego rozwoju Kwidzyna.....	20

## 1. WPROWADZENIE

Przeprowadzenie złożonego, kosztownego i długotrwałego przedsięwzięcia, jakim jest opracowanie programu rozwoju zrównoważonego miasta wymaga stałego i intensywnego udziału społecznego. Niezbędne jest informowanie opinii publicznej o rozważanych i proponowanych rozwiązaniach, a nieuniknione wątpliwości i różnice zdań wymagają utworzenia instytucjonalnych form ich rozstrzygnięcia z korzyścią dla programu i ogółu. W tym celu powołano Radę ds. Rozwoju Zrównoważonego Kwidzyna<sup>1</sup>. Było to około dwudziestoosobowe gremium, w skład którego wchodziłi przedstawiciele samorządu terytorialnego, administracji państwowej, sfer gospodarczych oraz organizacji społecznych zainteresowanych problematyką Agendy 21. Rada ds. Rozwoju Zrównoważonego Kwidzyna była intelektualnym i politycznym partnerem zespołu ekspertów. Jej strategicznym zadaniem było wstępne opiniowanie koncepcji i przygotowywanych dokumentów, informowanie ekspertów o stanowisku zainteresowanych podmiotów oraz zapobieganie sytuacjom, które uniemożliwiłyby osiągnięcie zasadniczych celów programu.

## 2. AKTUALNE PROBLEMY I POTENCJALNE ZAGROŻENIA ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO KWIDZYNA

### 2.1. PROCEDURA IDENTYFIKACJI PROBLEMÓW I ZAGROŻEŃ

W pierwszym etapie prac nad „Strategią rozwoju zrównoważonego Kwidzyna” zespół ekspertów opracował „Koncepcję uspołecznienia procesu tworzenia programu rozwoju zrównoważonego Kwidzyna” i „Raport o stanie Kwidzyna – Agenda 21”. W podsumowaniu „Raportu...” przedstawiono wnioski, na podstawie których zestawiono listy aktualnych problemów i potencjalnych zagrożeń rozwoju zrównoważonego Kwidzyna.

W trakcie roboczego seminarium w dniu 6 stycznia 1999 r. listy 20 problemów i 20 zagrożeń poddane zostały ocenie społecznej. Uczestnicy seminarium (21 osób) wypełnili po 6 ankiet i przeprowadzili dyskusję. Zgodnie z przyjętą w Agendzie 21 metodą, każdy problem i każde potencjalne zagrożenie określone zostało jako ważne lub mniej ważne z trzech punktów widzenia: przyrodniczego, gospodarczego i społecznego. Rozwiązania w ramach Agendy 21 muszą być jednocześnie realne

---

<sup>1</sup> Początkowo gremium to działało po nazwę Rada ds. Ekorozwoju Kwidzyna.

ekonomicznie, akceptowane społecznie i co najważniejsze, dopuszczalne, a nawet pożądane z punktu widzenia ochrony środowiska przyrodniczego. Dzięki temu żaden z aspektów rozwoju zrównoważonego nie zostaje pominięty.

## **2.2. AKTUALNE PROBLEMY ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO KWIDZYNA W ŚWIETLE „RAPORTU O STANIE KWIDZYNA”**

1. Brak nowoczesnego systemu gospodarowania odpadami stałymi.
2. Wadliwy układ transportowy miasta: rozcięcie miasta na część wschodnią i zachodnią oraz brak hierarchizacji układu, obwodnicy, przejścia podziemnego i parkingów.
3. Brak mostu na Wiśle.
4. Oddziaływanie przemysłu na środowisko: powietrze, woda, powierzchnia ziemi.
5. Dominacja gospodarcza *International Paper Kwidzyn SA* i jej skutki w świadomości społecznej.
6. Słabość przyrodniczego systemu wewnątrz miasta i niedostateczne jego powiązania z otoczeniem.
7. Braki w infrastrukturze ochrony środowiska, zwłaszcza w zakresie gospodarki wodno-ściekowej.
8. Niski poziom rozwoju infrastruktury turystycznej i słaba oferta usług turystycznych.
9. Wizerunek Kwidzyna jako miasta przemysłowego o niekorzystnych warunkach środowiskowych.
10. Negatywny wpływ motoryzacji: spaliny, hałas, wypadki.
11. Dominacja przemysłu w gospodarce i krajobrazie miasta.
12. Mały udział powierzchniowy urządzonych i ogólnie dostępnych terenów zielonych.
13. Problemy awansu edukacyjnego młodzieży.
14. Patologie społeczne: narkomania, pijaństwo, przestępczość.
15. Problemy ogrzewania miasta: ujemny bilans mocy EC, zakres i kierunki rozbudowy gazociągów, termoizolacja budynków.
16. Bezrobocie i ubóstwo.
17. Brak wyraźnej tendencji poprawy kompleksowo ocenianego stanu środowiska.
18. Wzrost nierówności społecznych.
19. Struktura przestrzenna miasta umiarkowanie sprzyjająca rozwojowi zrównoważonemu.
20. Znaczna ruchliwość migracyjna ludności.

### **2.3. POTENCJALNE ZAGROŻENIA ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO KWIDZYNA W ŚWIETLE „RAPORTU O STANIE KWIDZYNA”**

1. Dalszy wzrost trudności i zakłóceń w ruchu ulicznym, zwłaszcza w relacji północ-południe, na trasach przelotowych i w śródmieściu.
2. Dalszy wzrost poziomu motoryzacji indywidualnej i związanych z tym uciążliwości.
3. Pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury drogowej.
4. Dalszy wzrost ilości odpadów komunalnych wskutek wzrostu poziomu życia mieszkańców.
5. Brak decyzji odnośnie systemu gospodarowania odpadami komunalnymi i lokalizacji nowego składowiska.
6. Brak społecznie wiarygodnej wiedzy na temat stanu środowiska.
7. Brak funduszy na inwestycje i działania proekologiczne.
8. Niebezpieczeństwo odpływu młodych i aktywnych osób z Kwidzyna.
9. Pojawianie się nowych uciążliwych dla środowiska zakładów lub technologii produkcyjnych, zwłaszcza poza dzielnicą przemysłową.
10. Planowanie urbanistyczne bez uwzględnienia kryteriów ekologicznych, m.in. wskutek ograniczeń własnościowych.
11. Wystąpienie sytuacji nadzwyczajnych zagrożeń środowiska.
12. Brak rozwoju infrastruktury turystycznej i kadr dla proekologicznej turystyki.
13. Pojawienie się na rynku pracy Kwidzyna znacznej liczby nowych absolwentów.
14. Niechęć przedsiębiorstw do idei ekorozwoju.
15. Rozpoczęcie realizacji tzw. Kaskady Dolnej Wisły.
16. Brak rewaloryzacji Starego Miasta.
17. Pogłębiające się rozwarstwienie społeczne i narastające problemy społeczne.
18. Pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury ochrony środowiska.
19. Niechęć społeczna do idei ekorozwoju.
20. Krótkookresowe koszty jako jedyne kryterium wyboru nośnika i technologii ogrzewania.

## 2.4. SPOŁECZNA OCENA PROBLEMÓW ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO KWIDZYNA

### ASPEKTY PRZYRODNICZE

Aktualne problemy ekorozwoju	Punkty
Brak nowoczesnego systemu gospodarowania odpadami stałymi.	19
Wadliwy układ transportowy miasta: rozcięcie miasta na część wschodnią i zachodnią oraz brak hierarchizacji układu, obwodnicy, przejścia podziemnego i parkingów.	17
Brak mostu na Wiśle.	16
Oddziaływanie przemysłu na środowisko: powietrze, woda, powierzchnia ziemi.	14
Dominacja gospodarcza <i>International Paper Kwidzyn SA</i> i jej skutki w świadomości społecznej.	9
Słabość przyrodniczego systemu wewnątrz miasta i niedostateczne jego powiązania z otoczeniem.	9
Braki w infrastrukturze ochrony środowiska, zwłaszcza w zakresie gospodarki wodno-ściekowej.	8
Niski poziom rozwoju infrastruktury turystycznej i słaba oferta usług turystycznych.	8
Wizerunek Kwidzyna jako miasta przemysłowego o niekorzystnych warunkach środowiskowych.	7
Negatywny wpływ motoryzacji: spaliny, hałas, wypadki.	6
Dominacja przemysłu w gospodarce i krajobrazie miasta.	5
Mały udział powierzchniowy urządzonych i ogólnie dostępnych terenów zielonych.	5
Problemy awansu edukacyjnego młodzieży.	5
Patologie społeczne: narkomania, pijaństwo, przestępczość.	4
Problemy ogrzewania miasta: ujemny bilans mocy EC, zakres i kierunki rozbudowy gazociągów, termoizolacja budynków.	2
Bezrobocie i ubóstwo.	2
Brak wyraźnej tendencji poprawy kompleksowo ocenianego stanu środowiska.	1
Wzrost nierówności społecznych.	1
Struktura przestrzenna miasta umiarkowanie sprzyjająca rozwojowi zrównoważonemu.	0
Znaczna ruchliwość migracyjna ludności.	0

## ASPEKTY GOSPODARCZE

Aktualne problemy ekorozwoju	Punkty
Brak mostu na Wiśle.	20
Wadliwy układ transportowy miasta: rozcięcie miasta na część wschodnią i zachodnią oraz brak hierarchizacji układu, obwodnicy, przejścia podziemnego i parkingów.	16
Brak nowoczesnego systemu gospodarowania odpadami stałymi.	13
Niski poziom rozwoju infrastruktury turystycznej i słaba oferta usług turystycznych.	11
Dominacja gospodarcza <i>International Paper Kwidzyn SA</i> i jej skutki w świadomości społecznej.	10
Braki w infrastrukturze ochrony środowiska, zwłaszcza w zakresie gospodarki wodno-ściekowej.	9
Problemy awansu edukacyjnego młodzieży.	9
Wizerunek Kwidzyna jako miasta przemysłowego o niekorzystnych warunkach środowiskowych.	8
Dominacja przemysłu w gospodarce i krajobrazie miasta.	8
Problemy ogrzewania miasta: ujemny bilans mocy EC, zakres i kierunki rozbudowy gazociągów, termoizolacja budynków.	7
Oddziaływanie przemysłu na środowisko: powietrze, woda, powierzchnia ziemi.	5
Bezrobocie i ubóstwo.	5
Struktura przestrzenna miasta umiarkowanie sprzyjająca rozwojowi zrównoważonemu.	5
Negatywny wpływ motoryzacji: spaliny, hałas, wypadki.	3
Słabość przyrodniczego systemu wewnątrz miasta i niedostateczne jego powiązania z otoczeniem.	2
Patologie społeczne: narkomania, pijaństwo, przestępczość.	2
Mały udział powierzchniowy urządzonych i ogólnie dostępnych terenów zielonych.	1
Wzrost nierówności społecznych.	1
Znaczna ruchliwość migracyjna ludności.	1
Brak wyraźnej tendencji poprawy kompleksowo ocenianego stanu środowiska.	0

## ASPEKTY SPOŁECZNE

Aktualne problemy ekorozwoju	Punkty
Dominacja gospodarcza <i>International Paper Kwidzyn SA</i> i jej skutki w świadomości społecznej.	15
Brak mostu na Wiśle.	14
Wadliwy układ transportowy miasta: rozcięcie miasta na część wschodnią i zachodnią oraz brak hierarchizacji układu, obwodnicy, przejścia podziemnego i parkingów.	13
Negatywny wpływ motoryzacji: spaliny, hałas, wypadki.	13
Bezrobocie i ubóstwo.	11
Brak nowoczesnego systemu gospodarowania odpadami stałymi.	9
Oddziaływanie przemysłu na środowisko: powietrze, woda, powierzchnia ziemi.	9
Mały udział powierzchniowy urządzonych i ogólnie dostępnych terenów zielonych.	8
Wzrost nierówności społecznych.	8
Patologie społeczne: narkomania, pijaństwo, przestępczość.	7
Problemy awansu edukacyjnego młodzieży.	6
Dominacja przemysłu w gospodarce i krajobrazie miasta.	6
Niski poziom rozwoju infrastruktury turystycznej i słaba oferta usług turystycznych.	5
Wizerunek Kwidzyna jako miasta przemysłowego o niekorzystnych warunkach środowiskowych.	5
Problemy ogrzewania miasta: ujemny bilans mocy EC, zakres i kierunki rozbudowy gazociągów, termoizolacja budynków.	5
Braki w infrastrukturze ochrony środowiska, zwłaszcza w zakresie gospodarki wodno-ściekowej.	2
Słabość przyrodniczego systemu wewnątrz miasta i niedostateczne jego powiązania z otoczeniem.	2
Brak wyraźnej tendencji poprawy kompleksowo ocenianego stanu środowiska.	2
Struktura przestrzenna miasta umiarkowanie sprzyjająca rozwojowi zrównoważonemu.	0
Znaczna ruchliwość migracyjna ludności.	0



**WSZYSTKIE ASPEKTY ŁĄCZNIE**

<b>Aktualne problem ekorozwoju</b>	<b>Punkty</b>
Brak mostu na Wiśle.	50
Wadliwy układ transportowy miasta: rozcięcie miasta na część wschodnią i zachodnią oraz brak hierarchizacji układu, obwodnicy, przejścia podziemnego i parkingów.	46
Brak nowoczesnego systemu gospodarowania odpadami stałymi.	41
Dominacja gospodarcza <i>International Paper Kwidzyn SA</i> i jej skutki w świadomości społecznej.	34
Oddziaływanie przemysłu na środowisko: powietrze, woda, powierzchnia ziemi.	28
Niski poziom rozwoju infrastruktury turystycznej i słaba oferta usług turystycznych.	24
Negatywny wpływ motoryzacji: spaliny, hałas, wypadki.	22
Problemy awansu edukacyjnego młodzieży.	20
Wizerunek Kwidzyna jako miasta przemysłowego o niekorzystnych warunkach środowiskowych.	20
Dominacja przemysłu w gospodarce i krajobrazie miasta.	19
Braki w infrastrukturze ochrony środowiska, zwłaszcza w zakresie gospodarki wodno-ściekowej.	19
Bezrobocie i ubóstwo.	18
Mały udział powierzchniowy urządzonych i ogólnie dostępnych terenów zielonych.	14
Problemy ogrzewania miasta: ujemny bilans mocy EC, zakres i kierunki rozbudowy gazociągów, termoizolacja budynków.	14
Patologie społeczne: narkomania, pijaństwo, przestępczość.	13
Słabość przyrodniczego systemu wewnątrz miasta i niedostateczne jego powiązania z otoczeniem.	13
Wzrost nierówności społecznych.	10
Struktura przestrzenna miasta umiarkowanie sprzyjająca rozwojowi zrównoważonemu.	5
Brak wyraźnej tendencji poprawy kompleksowo ocenianego stanu środowiska.	3
Znaczna ruchliwość migracyjna ludności.	1

**ASPEKTY PRZYRODNICZE**

<b>Potencjalne zagrożenia ekorozwoju</b>	<b>Punkty</b>
Dalszy wzrost trudności i zakłóceń w ruchu ulicznym, zwłaszcza w relacji północ-południe, na trasach przelotowych i w śródmieściu.	15
Dalszy wzrost poziomu motoryzacji indywidualnej i związanych z tym uciążliwości.	13
Pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury drogowej.	13
Dalszy wzrost ilości odpadów komunalnych wskutek wzrostu poziomu życia mieszkańców.	12
Brak decyzji odnośnie systemu gospodarowania odpadami komunalnymi i lokalizacji nowego składowiska.	12
Brak społecznie wiarygodnej wiedzy na temat stanu środowiska.	12
Brak funduszy na inwestycje i działania proekologiczne.	10
Niebezpieczeństwo odpływu młodych i aktywnych osób z Kwidzyna.	9
Pojawianie się nowych uciążliwych dla środowiska zakładów lub technologii produkcyjnych, zwłaszcza poza dzielnicą przemysłową.	8
Planowanie urbanistyczne bez uwzględnienia kryteriów ekologicznych, m.in. wskutek ograniczeń własnościowych.	7
Wystąpienie sytuacji nadzwyczajnych zagrożeń środowiska.	6
Brak rozwoju infrastruktury turystycznej i kadr dla proekologicznej turystyki.	6
Pojawienie się na rynku pracy Kwidzyna znacznej liczby nowych absolwentów.	5
Niechęć przedsiębiorstw do idei ekorozwoju.	4
Rozpoczęcie realizacji Kaskady Dolnej Wisły.	3
Brak rewaloryzacji Starego Miasta.	2
Pogłębiające się rozwarstwienie społeczne i narastające problemy społeczne.	2
Pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury ochrony środowiska.	1
Niechęć społeczna do idei ekorozwoju.	1
Krótkookresowe koszty jako jedyne kryterium wyboru nośnika i technologii ogrzewania.	0

**ASPEKTY GOSPODARCZE**

<b>Potencjalne zagrożenia ekorozwoju</b>	<b>Punkty</b>
Brak funduszy na inwestycje i działania proekologiczne.	15
Pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury drogowej.	14
Niebezpieczeństwo odpływu młodych i aktywnych osób z Kwidzyna.	12
Dalszy wzrost trudności i zakłóceń w ruchu ulicznym, zwłaszcza w relacji północ-południe, na trasach przelotowych i w śródmieściu.	9
Brak rozwoju infrastruktury turystycznej i kadr dla proekologicznej turystyki.	9
Dalszy wzrost ilości odpadów komunalnych wskutek wzrostu poziomu życia mieszkańców.	8
Pojawienie się na rynku pracy Kwidzyna znacznej liczby nowych absolwentów.	8
Niechęć przedsiębiorstw do idei ekorozwoju.	7
Krótkookresowe koszty jako jedyne kryterium wyboru nośnika i technologii ogrzewania.	7
Dalszy wzrost poziomu motoryzacji indywidualnej i związanych z tym uciążliwości.	6
Pojawianie się nowych uciążliwych dla środowiska zakładów lub technologii produkcyjnych, zwłaszcza poza dzielnicą przemysłową.	6
Pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury ochrony środowiska.	6
Brak decyzji odnośnie systemu gospodarowania odpadami komunalnymi i lokalizacji nowego składowiska.	4
Wystąpienie sytuacji nadzwyczajnych zagrożeń środowiska.	4
Brak rewaloryzacji Starego Miasta.	3
Planowanie urbanistyczne bez uwzględnienia kryteriów ekologicznych, m.in. wskutek ograniczeń własnościowych.	2
Rozpoczęcie realizacji Kaskady Dolnej Wisły.	2
Pogłębiające się rozwarstwienie społeczne i narastające problemy społeczne.	2
Niechęć społeczna do idei ekorozwoju.	1
Brak społecznie wiarygodnej wiedzy na temat stanu środowiska.	0

**ASPEKTY SPOŁECZNE**

<b>Potencjalne zagrożenia ekorozwoju</b>	<b>Punkty</b>
Pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury drogowej.	16
Dalszy wzrost trudności i zakłóceń w ruchu ulicznym, zwłaszcza w relacji północ-południe, na trasach przelotowych i w śródmieściu.	13
Dalszy wzrost poziomu motoryzacji indywidualnej i związanych z tym uciążliwości.	12
Pojawianie się nowych uciążliwych dla środowiska zakładów lub technologii produkcyjnych, zwłaszcza poza dzielnicą przemysłową.	12
Pojawienie się na rynku pracy Kwidzyna znacznej liczby nowych absolwentów.	10
Wystąpienie sytuacji nadzwyczajnych zagrożeń środowiska.	9
Dalszy wzrost ilości odpadów komunalnych wskutek wzrostu poziomu życia mieszkańców.	8
Pogłębiające się rozwarstwienie społeczne i narastające problemy społeczne.	7
Brak społecznie wiarygodnej wiedzy na temat stanu środowiska.	7
Niebezpieczeństwo odpływu młodych i aktywnych osób z Kwidzyna.	6
Brak decyzji odnośnie systemu gospodarowania odpadami komunalnymi i lokalizacji nowego składowiska.	6
Niechęć przedsiębiorstw do idei ekorozwoju.	5
Brak funduszy na inwestycje i działania proekologiczne.	4
Brak rozwoju infrastruktury turystycznej i kadr dla proekologicznej turystyki.	3
Pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury ochrony środowiska.	3
Planowanie urbanistyczne bez uwzględnienia kryteriów ekologicznych, m.in. wskutek ograniczeń własnościowych.	3
Krótkookresowe koszty jako jedyne kryterium wyboru nośnika i technologii ogrzewania.	2
Brak rewaloryzacji Starego Miasta.	2
Niechęć społeczna do idei ekorozwoju.	2
Rozpoczęcie realizacji Kaskady Dolnej Wisły.	1

**WSZYSTKIE ASPEKTY ŁĄCZNIE**

<b>Potencjalne zagrożenia ekorozwoju</b>	<b>Punkty</b>
Pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury drogowej.	43
Dalszy wzrost trudności i zakłóceń w ruchu ulicznym, zwłaszcza w relacji północ-południe, na trasach przelotowych i w śródmieściu.	37
Dalszy wzrost poziomu motoryzacji indywidualnej i związanych z tym uciążliwości.	31
Brak funduszy na inwestycje i działania proekologiczne.	29
Dalszy wzrost ilości odpadów komunalnych wskutek wzrostu poziomu życia mieszkańców.	28
Niebezpieczeństwo odpływu młodych i aktywnych osób z Kwidzyna.	27
Pojawianie się nowych uciążliwych dla środowiska zakładów lub technologii produkcyjnych, zwłaszcza poza dzielnicą przemysłową.	26
Pojawienie się na rynku pracy Kwidzyna znacznej liczby nowych absolwentów.	23
Brak decyzji odnośnie systemu gospodarowania odpadami komunalnymi i lokalizacji nowego składowiska.	22
Wystąpienie sytuacji nadzwyczajnych zagrożeń środowiska.	19
Brak społecznie wiarygodnej wiedzy na temat stanu środowiska.	19
Brak rozwoju infrastruktury turystycznej i kadr dla proekologicznej turystyki.	18
Niechęć przedsiębiorstw do idei ekorozwoju.	16
Planowanie urbanistyczne bez uwzględnienia kryteriów ekologicznych, m.in. wskutek ograniczeń własnościowych.	12
Pogłębiające się rozwarstwienie społeczne i narastające problemy społeczne.	11
Pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury ochrony środowiska.	10
Krótkookresowe koszty jako jedyne kryterium wyboru nośnika i technologii ogrzewania.	9
Brak rewaloryzacji Starego Miasta.	7
Rozpoczęcie realizacji Kaskady Dolnej Wisły.	6
Niechęć społeczna do idei ekorozwoju.	4

## 2.5. GŁÓWNE AKTUALNE PROBLEMY I POTENCJALNE ZAGROŻENIA ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO KWIDZYNA

Wyniki ankiet i dyskusji umożliwiły uszeregowanie problemów i zagrożeń wg ich ważności w każdym z trzech aspektów (przyrodniczy, gospodarczy i społeczny), a następnie łącznie (im więcej punktów, tym ważniejszy problem lub zagrożenie). W rezultacie analizy wskazano sześć głównych aktualnych problemów rozwoju zrównoważonego Kwidzyna oraz jego siedem głównych potencjalnych zagrożeń.

### **Główne aktualne problemy rozwoju zrównoważonego**

W kręgu aktualnych problemów istotnych społecznie znalazła się kwestia dominacji gospodarczej *International Paper Kwidzyn SA* w mieście i jej skutki w świadomości społecznej. Taką samą wagę przywiązuje się w Kwidzynie do problemu braku połączenia mostowego przez Wisłę. Kolejna grupa problemów dotyczy wielu aspektów transportu miejskiego: niewłaściwego układu dróg, braku obwodnicy, przejść podziemnych, parkingów, a także negatywnych skutków rozwoju motoryzacji: hałas, spaliny, wypadki.

Aspekty przyrodnicze, obok wymienionych już wyżej problemów wynikających z braku mostu i niedoskonałego układu transportowego, skłoniły uczestników seminarium do wskazania jako ważne emisji ze źródeł przemysłowych szkodliwych substancji do powietrza, wód i gleb oraz problemów gospodarowania odpadami komunalnymi. Gospodarczy punkt widzenia nie wniósł już niczego nowego do tej listy.

W rezultacie w centrum uwagi społecznej znalazła się aktualna kwestia braku mostu oraz problemy infrastruktury transportowej miasta. Kolejny problem to gospodarowanie odpadami.

### **Główne potencjalne zagrożenia rozwoju zrównoważonego**

Ocena potencjalnych zagrożeń dała podobne wyniki. Najwięcej zagrożeń dostrzega się w aspekcie przyrodniczym. Jest to kompleks spraw związanych z transportem: dalszy wzrost poziomu motoryzacji, a w rezultacie utrudnienia w ruchu i pogorszenie stanu dróg i ulic. Rada ds. Zrównoważonego Rozwoju Kwidzyna przewiduje także negatywne przyrodnicze skutki znacznego wzrostu ilości odpadów komunalnych.

W kręgu zagrożeń istotnych społecznie obok wymienionego już wyżej kompleksu spraw związanych z transportem pojawia się obawa przed lokalizacją, zwłaszcza poza dzielnicą przemysłową, nowych zakładów przemysłowych lub technologii uciążliwych dla środowiska przyrodniczego.

W aspekcie gospodarczym istotne jest jeszcze zagrożenie odpływem aktywnej młodzieży oraz niepewność odnośnie uzyskania funduszy na cele rozwoju zrównoważonego.

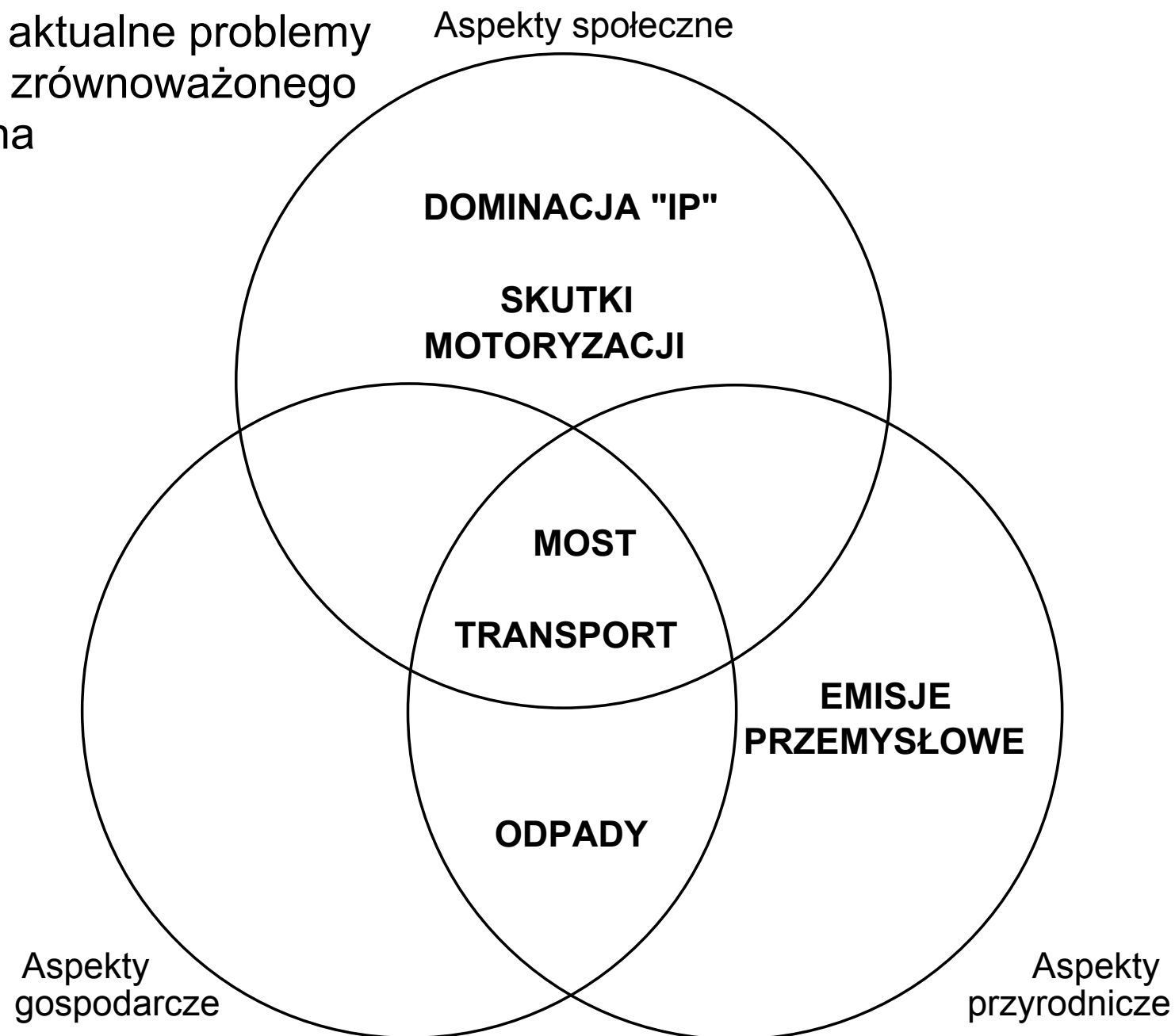
Sumarycznie rzecz ujmując, najpoważniejsze zagrożenia rozwoju zrównoważonego Kwidzyna związane są, według Rady ds. Rozwoju Zrównoważonego Kwidzyna, z dalszym wzrostem motoryzacji przy braku odpowiedniej infrastruktury i braku funduszy na jej poprawę.

Na podstawie wyżej omówionego seminarium roboczego zespół ekspertów zaproponował w ramach strategii rozwoju zrównoważonego Kwidzyna opracowanie trzech grup przedsięwzięć, zwanych „politykami”: Są to:

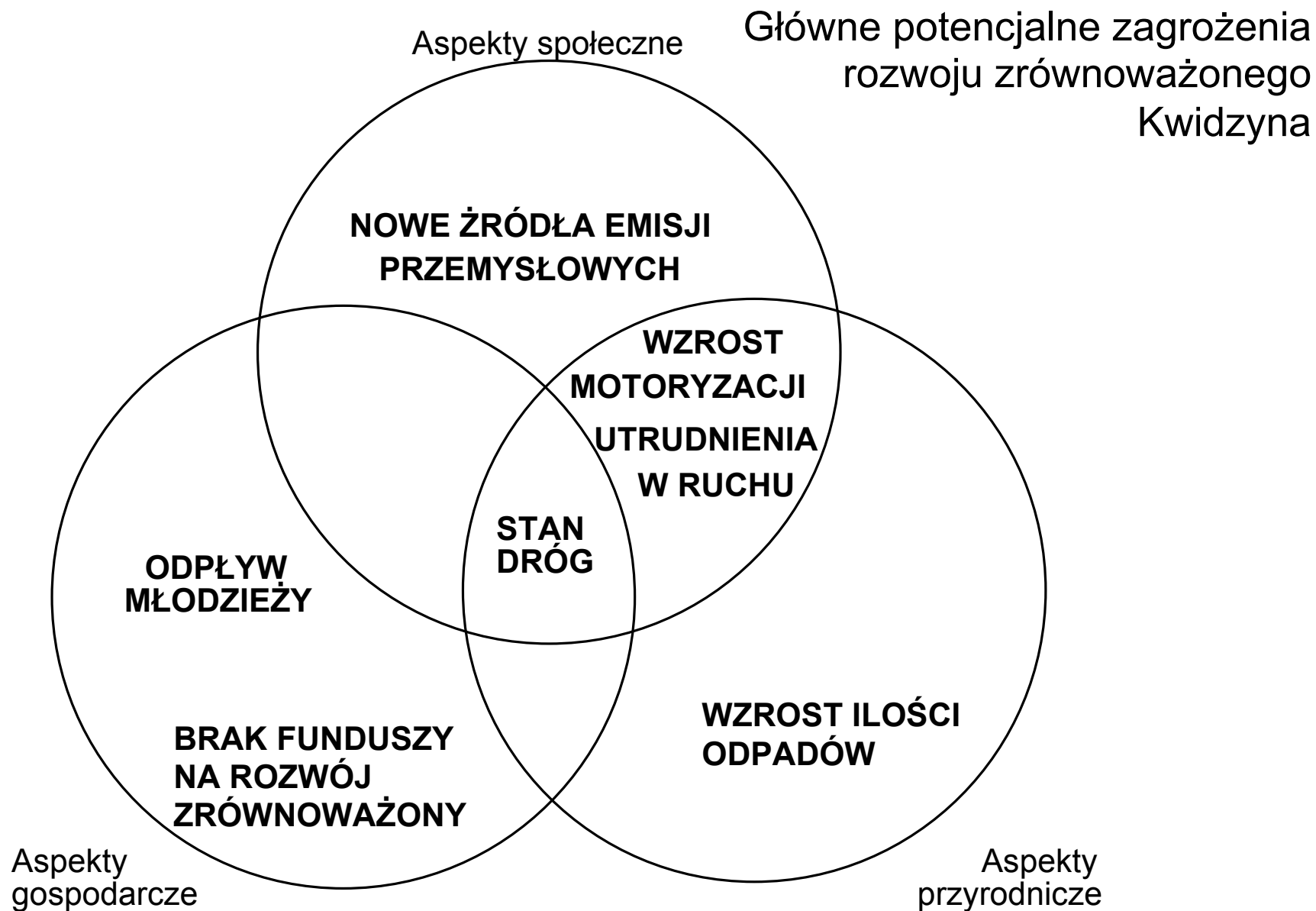
- proekologiczna polityka transportowa;
- proekologiczny system gospodarowania odpadami komunalnymi;
- proekologiczna polityka przemysłowa

Propozycja ta uzyskała akceptację ze strony Rady.

Główne aktualne problemy  
rozwoju zrównoważonego  
Kwidzyna







### 3. CELE ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO KWIDZYNA

#### 3.1. PROCEDURA IDENTYFIKACJI CELÓW

W trakcie seminarium roboczego Rady ds. Rozwoju Zrównoważonego Kwidzyna w dniu 20 stycznia 1999 r., poświęconego sprecyzowaniu celów rozwoju zrównoważonego w ramach wymienionych w rozdz. 2.5. trzech polityk, jego uczestnicy (18 osób) w wypełnionych formularzach zaproponowali przeciętnie 3-4 cele dla każdej z polityk. Dodatkowo była możliwość uzupełnienia formularza o cele nie mieszczące się w tych politykach, a ważne z punktu widzenia członków Rady.

Analiza zebranych formularzy dała bardzo czytelny obraz preferowanych społecznie celów zrównoważonego rozwoju Kwidzyna. W zakresie **proekologicznej polityki transportowej** jest to budowa obwodnicy Kwidzyna (w powiązaniu z mostem przez Wisłę), ograniczenie ruchu samochodowego w mieście (zwłaszcza w śródmieściu i dzielnicach mieszkaniowych) oraz budowa sieci ścieżek rowerowych. W dziedzinie **proekologicznej gospodarki odpadami komunalnymi** główne cele to wyznaczenie lokalizacji i budowa nowego składowiska, wprowadzenie systemu segregacji odpadów u źródła oraz podniesienie świadomości mieszkańców w zakresie segregacji odpadów.

**Proekologiczna polityka przemysłowa** zawiera takie cele, jak: wprowadzenie monitoringu środowiska w mieście, podniesienie poziomu wiedzy małych i średnich przedsiębiorstw w zakresie rozwoju zrównoważonego oraz preferencje lokalizacyjne dla mało uciążliwego przemysłu.

Członkowie Rady ds. Rozwoju Zrównoważonego Kwidzyna wskazali również w trakcie dyskusji, w wyniku sugestii zespołu ekspertów, dwa cele - rozwój systemu zieleni miejskiej oraz zagospodarowanie terenów rekreacyjnych dla mieszkańców, zwłaszcza w dolinie rzeki Liwy., które mogą stanowić podstawę kolejnej **polityki rozwoju terenów zieleni i rekreacji w mieście**. Wypowiadano się również na temat konieczności nasilenia proekologicznych działań edukacyjnych.

Zespół ekspertów, po dodatkowej analizie zgromadzonych materiałów, zaproponował rozszerzenie listy o cele ujęte w dwóch politykach:

- **uzupełnienie miejskiej infrastruktury ochrony środowiska;**
- **edukacja ekologiczna mieszkańców.**

## **3.2. Lista celów strategii zrównoważonego rozwoju Kwidzyna**

### **PROEKOLOGICZNA POLITYKA TRANSPORTOWA**

- Budowa obwodnicy miasta w powiązaniu z mostem przez Wisłę
- Ograniczenie ruchu samochodowego w mieście
- Budowa sieci ścieżek rowerowych

### **ZINTEGROWANY SYSTEM GOSPODAROWANIA ODPADAMI KOMUNALNYMI**

- Wyznaczenie lokalizacji i budowa nowego zakładu utylizacji odpadów komunalnych
- Wprowadzenie systemu segregacji odpadów u źródła
- Podniesienie świadomości mieszkańców w zakresie gospodarowania odpadami

### **PROEKOLOGICZNA POLITYKA PRZEMYSŁOWA**

- Ograniczenie oddziaływania przemysłu na środowisko
- Włączenie małych przedsiębiorstw przemysłowych do realizacji rozwoju zrównoważonego
- Wprowadzenie preferencji lokalizacyjnych dla mało uciążliwego przemysłu

### **ROZWÓJ TERENÓW ZIELENI I REKREACJI**

- Rozwój systemu zieleni miejskiej
- Zagospodarowanie terenów rekreacyjnych dla mieszkańców miasta, zwłaszcza w dolinie rzeki Liwy

### **UZUPEŁNIENIE MIEJSKIEJ INFRASTRUKTURY OCHRONY ŚRODOWISKA**

- Modernizacja gospodarki wodno-ściekowej
- Ograniczenie uciążliwości pozaprzemysłowych źródeł zanieczyszczenia atmosfery i hałasu
- Organizacja monitoringu środowiska w mieście

### **EDUKACJA EKOLOGICZNA MIESZKAŃCÓW**

- Proekologiczne działania i inicjatywy w szkołach
- Proekologiczna edukacja dorosłych
- Podniesienie poziomu świadomości ekologicznej społeczności sąsiedzkich i osiedlowych.