



Załącznik 1 do Uchwały nr XVI/138/2012  
Z dnia 26 stycznia 2012 roku

## **STRATEGIA ROZWOJU TCZEWA do roku 2020**

**Tczew, 26 styczeń 2012**

<b>Spis treści:</b>	
0.1. Wprowadzenie	3
0.2. Założenia ogólne - Wizja i misja rozwoju miasta Tczewa	3
1. Potencjał przestrzeni i walorów miasta Tczewa	4
1.1. Położenie w województwie pomorskim	4
1.2. Zróżnicowanie przestrzeni województwa pomorskiego – obszary problemowe	4
1.3. Gospodarka województwa	8
1.4. Tczew w obszarze metropolitalnym	8
1.5. Transport	12
1.6. Tczew w regionie etniczno-kulturowym Kociewie	14
1.6.1. Rys historyczny	14
1.6.2. Położenie geograficzne miast	14
1.6.3. Region Kociewie	14
1.6.4. Mieszkańcy Kociewia	15
1.6.5. Kociewie Tczewskie	15
1.7. Lokalizacja Tczewa w regionie	15
2. Zasoby dziedzictwa kulturowego miasta	16
2.1. Zabytki	16
2.2. Zabytki postulowane do wpisania do rejestru zabytków	16
2.3. Mosty Tczewskie	17
3. Ludność i rynek pracy	17
4. Profil gospodarczy	17
5. Założenia rozwoju przestrzennego miasta	18
5.1. Założenia ogólne	18
5.2. Kierunki rozwoju przestrzennego	18
6. Analiza SWOT	19
6.1. Sytuacja gospodarcza miasta	19
6.2. Istotne strefy miasta	19
6.3. System komunikacyjny miasta	20
6.4. Uwarunkowania na rzecz usług i jakości życia	20
6.5. Potencjał społeczeństwa obywatelskiego	21
7. Strategia rozwoju miasta – cele strategiczne i cele operacyjne	22
7.1. Cel strategiczny: WZROST GOSPODARCZY	22
7.2. Cel strategiczny: WZMOCNIENIE ISTOTNYCH STREF MIASTA	23
7.3. Cel strategiczny: WZMOCNIENIE SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO	24
7.4. Cel strategiczny: WZROST JAKOŚCI MIESZKALNICTWA I USŁUG MIASTA	26
7.5. Cel strategiczny: ROZWÓJ OBYWATELSKI	27
8. Realizacja Strategii Rozwoju Miasta	29
8.1. Zasady ogólne	29
8.2. Zasady zagadnień horyzontalnych	29
8.3. Dokumenty operacyjne	29
8.4. Podmioty realizujące strategię	30
9. Zgodność założeń Strategii ze Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego	31
10. Monitorowanie i ocena realizacji Strategii	32
<i>Źródła danych</i>	33

## 0.1. Wprowadzenie

Niniejszy dokument jest zaktualizowaną wersją Strategii Rozwoju Tczewa na lata 2011-2020, poprzez wprowadzenie zmian do dokumentu uchwalonego w dniu 26 czerwca 2008 r. Uchwałą XXIII/188/2008 Rady Miejskiej w Tczewie.

Podstawą dla podjęcia zmian są następujące przesłanki faktyczne i merytoryczne:

- uwzględnienie zmian w zakresie charakterystyki miasta, definiowania i opisu jego bieżącego potencjału,
- zaktualizowanie analizy SWOT
- uwzględnienie hierarchii celów ułatwiającej podejście do racjonalizacji wydatków
- uwzględnienie wniosków z monitorowania i oceny wdrażania celów Strategii Rozwoju Tczewa, uchwalonej w roku 2008 r.,
- uwzględnienie kierunków polityki rozwoju regionu, w szczególności kierunków rozwoju miast jako ośrodków wzrostu społeczno-gospodarczego.

## 0.2. Założenia ogólne - Wizja i misja rozwoju miasta Tczewa

**Wizją Tczewa** jest miasto, które będzie rozwijać się jako silny gospodarczo ośrodek subregionalny, dogodnie skomunikowany w obszarze metropolii trójmiejskiej. Miasto swoją pozycję buduje poprzez poziom wykształcenia i kwalifikacji jego mieszkańców, ofertę dla partnerów gospodarczych i bogatą ofertę usług w sferze gospodarczej i społecznej.

Wizja ta będzie realizowana poprzez działania w obszarach celów strategicznych:

1. **Wzrost gospodarczy** – wdrażany za sprawą korzystnego położenia na szlakach komunikacyjnych regionu i kraju, w dynamicznie rozwijającej się aglomeracji, zasobów obszarów przemysłowych miasta oraz istnienia zakładów w Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej na terenie Tczewa. Miasto będzie wzmacniać swoją rolę silnego ośrodka usługowego na rzecz co najmniej powiatu tczewskiego za sprawą systematycznego rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości.
2. **Wzmocnienie istotnych stref miasta** – dotyczy cennych terenów miasta o cechach indywidualnych i wartościach na rzecz rozwoju. Stałe wzmacnianie związków z Wisłą i rewitalizacja obszaru staromiejskiego to część działań na rzecz odnowy. Podejmowane będą kolejne wyzwania dotyczące ważnych stref miasta, będących ich realnym potencjałem w kierunku tworzenia miasta atrakcyjnego pod względem inwestycyjnym i osiedleńczym.
3. **Wzmocnienie systemu komunikacyjnego** – cel związany z rolą Tczewa jako ośrodka przesiadkowego w transporcie multimodalnym. Podejmowane będą wyzwania na rzecz podnoszenia standardów systemu komunikacyjnego dotyczących funkcji tranzytowych, połączeń regionalnych i lokalnych.
4. **Wzrost jakości mieszkalnictwa i usług miasta** – realizowane poprzez podnoszenie poczucia bezpieczeństwa mieszkańców i rozwój usług poziomu lokalnego i subregionalnego na rzecz podnoszenia poziomu i jakości życia w mieście.
5. **Rozwój obywatelski** – istotny cel na rzecz rozwoju wspólnoty samorządowej, zakładający intensyfikowanie współpracy sektora publicznego i pozarządowego.

**Misją samorządu Tczewa**, pomorskiego miasta nadwiślańskiego o silnej tożsamości historycznej, jest osiągnięcie najwyższego poziomu zaspokajania potrzeb i rozwoju jego mieszkańców, podejmujących współczesne wyzwania konkurencyjnej gospodarki i kultury europejskiej.

## 1. Potencjał przestrzeni i walorów miasta Tczewa

### 1.1. Położenie w województwie pomorskim

Pomorskie jest jednym z trzech województw Polski położonych nad Morzem Bałtyckim. Jego powierzchnia wynosi 18 293 km<sup>2</sup>, co stanowi 5,9% obszaru Polski.



*Województwo pomorskie na tle Europy, kraju i zasięg powiatów*

W skład województwa wchodzi 16 powiatów, 4 miasta na prawach powiatu (NUTS 4) oraz 123 gminy: 25 miejskich, 17 miejsko-wiejskich i 81 wiejskich (NUTS 5).

Stolicą województwa jest Gdańsk. Przez obszar województwa przebiegają dwa paneuropejskie korytarze transportowe nr IA (Helsinki-Tallin – Ryga – Kaliningrad - Gdańsk) oraz VI (łączy Skandynawię z Europą Środkową poprzez Trójmiasto, Łódź, Warszawę i Katowice). Województwo charakteryzuje się jedną z najwyższych w kraju lesistością (lasy stanowią ok. 37% ogólnej powierzchni regionu). Na terenie województwa jest około 450 jezior o powierzchni większej niż 1 ha. Blisko 1/3 powierzchni województwa stanowią przyrodnicze obszary chronione (w tym 9 parków krajobrazowych, 2 parki narodowe). Pod względem liczby ludności województwo pomorskie należy do przeciętnych w kraju. Na koniec 2009 roku liczba ludności w regionie wyniosła 2 225 tys. (5,8% ludności w kraju).

Województwo cechuje dobry poziom wykształcenia mieszkańców regionu (2. miejsce w kraju pod względem udziału ludności z wykształceniem wyższym) oraz jeden z najliczniejszych w Polsce sektor pozarządowy skupiający około 4 tys. organizacji (głównie stowarzyszeń). Pomorskie jest regionem zurbanizowanym – ze wskaźnikiem 66,2 % ludności zamieszkałej w miastach zajmuje 4. miejsce w kraju. Największą intensywnością użytkowania i zagospodarowania charakteryzuje się teren położonego nad Zatoką Gdańską obszaru metropolitalnego Trójmiasta.

Obszary pozametropolitalne charakteryzuje na ogół niższa dynamika rozwoju, wyższa stopa bezrobocia i słabiej rozwinięta infrastruktura, zwłaszcza na terenach wiejskich.

### 1.2. Zróżnicowanie przestrzeni województwa pomorskiego – obszary problemowe i cele zagospodarowania przestrzennego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego wyróżnia w województwie sytuacje charakteryzujące się określoną strukturą problemową – typy przestrzennych sytuacji problemowych. Są to przede wszystkim sytuacje wynikające z:

- ❖ **nadmorskiego położenia** regionu oraz wzajemnych relacji przestrzennych morza i lądu;
- ❖ **dużego skupienia ludności, zagospodarowania gospodarczego i usług publicznych** w Trójmieście;
- ❖ charakteru **ośrodków regionalnych** i tworzących się aglomeracji o charakterze bipolarnym: Słupska z Ustką, Chojnic z Człuchowem, oraz policentrycznej sieci ośrodków regionalnych Powiśla: Tczew, Kwidzyn, Malbork, Starogard Gdański wraz z ich otoczeniem;

- ❖ położenia w **obszarze ujściowym największej polskiej rzeki**, gdzie kumulują się różnorodne czynniki sprzyjające rozwojowi i ograniczające rozwój;
- ❖ **rozległych obszarów strukturalnie słabych**, dysponujących niewykorzystanymi zasobami leśnymi i wodnymi, tworzących warunki do rozwoju gospodarki opartej na tych zasobach.

Analiza zasięgów przestrzennych występowania wymienionych wyżej typów sytuacji problemowych pozwala na wyróżnienie w województwie kilku zasadniczych obszarów problemowych – stref i pasm występowania problemów i konfliktów przestrzennych – wymagających zróżnicowanych przestrzennie rozwiązań w zakresie polityki przestrzennej prowadzonej przez samorząd województwa. Obszarami tymi są zwłaszcza:

- ❖ wybrzeże Bałtyku;
- ❖ obszar aglomeracji Trójmiasta – szczególny obszar problemowy;
- ❖ **centra regionalne – obszar koncentracji potencjałów;**
- ❖ **Dolina Dolnej Wisły wraz z jej obszarem deltowym;**
- ❖ obszary wiejskie strukturalnie słabe.

Dla obszaru Tczewa wskazano następujące obszary problemowe:

<i>Wyciąg z planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i>		
<b>centra regionalne – obszar koncentracji potencjałów;</b>		
<b>Obszary szczegółowe</b>	<b>Typ problemu</b>	<b>Zagadnienia szczegółowe</b>
wszystkie ośrodki miejskie	brak zasadności kontynuowania funkcji	→ przestarzałe technologicznie, często nieczynne lecz cenne kulturowo zakłady przemysłowe (w szczególności wieloprzestrzenne przemysłowe struktury miejskie z XIX–XX w.) przy obecnym sposobie użytkowania stanowią elementy dezintegrujące tkankę miejską;
	degradacja historycznej struktury mieszkaniowej na terenach miejskich	→ brak wystarczających środków na utrzymanie zabytkowego zasobu mieszkaniowego; → wizerunek zdegradowanych dzielnic zniechęca potencjalnych inwestorów i nowych mieszkańców; → postępuje funkcjonalne odrywanie się historycznej struktury miast od funkcjonalnego układu miasta; → patologie społeczne i ubóstwo nawarstwiają się – potrzeba intensywnych działań na rzecz walki wykluczeniem społecznym;
	niekorzystna struktura społeczna i gospodarcza	→ bezrobocie w dalszym ciągu stanowi problem społeczny, mimo że w ostatnim okresie wyraźnie spada; → monofunkcyjna struktura gospodarcza, zwłaszcza niski poziom innowacyjności podmiotów gospodarczych;
	ład przestrzenny obciążony spuścizną gospodarki planowanej	→ monotonia zabudowy osiedlowej realizowanej po 1945 roku; → niewielkie realizacje przestrzeni publicznych z tradycyjnymi elementami, takimi jak zabudowa pierzejowa realizowana wzdłuż śródmiejskich ulic, place, ciągi piesze niezależne od układu komunikacji kołowej; → mała intensywność zabudowy terenów śródmiejskich i wysoka intensywność zabudowy na obrzeżach miast; → zaburzona skala zabudowy, szczególnie na terenach starych dzielnic willowych w miastach zabudowanych od lat 70. wielkimi blokami wielorodzinnymi;
Tczew	niewykorzystanie unikatowych walorów historyczno-kulturowych i przyrodniczych dla rozwoju wielu funkcji miasta – szczególnie usługowych związanych z obsługą ruchu	→ niszcząca wartościowa historyczna zabudowa Starego Miasta i śródmieścia, rejonu dworca PKP, warsztaty kolejowe zlokalizowane w sąsiedztwie śródmieścia; → występowanie sytuacji, gdzie wartości kulturowe deprecjonowane są przez ograniczoność kręgu użytkowników (elementy niedostępne lub użytkowane przez ograniczone kręgi

	turystycznego (dolina Wisły i Stare Miasto)	<p>odbiorców, np. stary wiatrak, parowozownia i warsztaty kolejowe, stara zabudowa przemysłowa;</p> <p>→ dekompozycja układów przestrzennych w rejonie starych fortyfikacji przy ul. Nowej, Warsztatowej i Czyżykowskiej;</p> <p>→ spadek zainteresowania wartością przestrzenną śródmieścia i Starego Miasta;</p>
<b>Dolina Dolnej Wisły wraz z jej obszarem deltowym</b>		
cały obszar Doliny Dolnej Wisły	bariery w sferze gospodarczej	<p>→ zły stan systemu przeciwpowodziowego oraz urządzeń melioracji szczegółowych i podstawowych, co obniża naturalny, wysoki potencjał produkcyjny gleb i utrudnia, na wielu obszarach, prowadzenie intensywnej produkcji rolnej, opartej o nowe technologie;</p> <p>→ brak środków finansowych, uniemożliwiający dostosowanie gospodarstw rolnych do obowiązujących i przewidywanych standardów produkcji (w tym związanych z wprowadzeniem zasady wzajemnej zgodności) oraz powodujący dekapitalizację części gospodarstw rolnych, szczególnie małych i średnich;</p> <p>→ ograniczanie środków na budowę i modernizację sektora przetwórstwa rolno-spożywczego i przechowalnictwa spowalnia proces jego dostosowania do panujących standardów oraz osłabia konkurencyjność;</p> <p>→ zła jakość wody pitnej, która ze względu na wysoką zawartość fluoru nie może być wykorzystywana w chowie bydła mlecznego, uniemożliwia prowadzenie produkcji mleka na terenie, który ze względu na warunki naturalne jest predysponowany do tego kierunku produkcji;</p> <p>→ niski poziom wykształcenia znacznej części rolników to bariera w dostosowaniu prowadzonej przez nich produkcji do nowych warunków oraz podejmowanie działalności pozarolniczej;</p> <p>→ nadmierne zasoby siły roboczej, szczególnie w mniejszych gospodarstwach rolnych, generujące tzw. ukryte bezrobocie;</p> <p>→ wysoki poziom bezrobocia, szczególnie na obszarach wiejskich, w tym na terenach popegeerowskich;</p> <p>→ rozwój innych dziedzin gospodarki utrudniony jest zaniedbaniami infrastrukturalnymi, przejawiającymi się w złym stanie dróg szczególnie gminnych, powiatowych i dojazdowych do pól, sieci wodociągowej i elektroenergetycznej (średniego i niskiego napięcia), niskim stopniu skanalizowania wsi, nieregulowanej gospodarce odpadami, słabo rozwiniętej infrastrukturze turystycznej i rekreacyjnej;</p> <p>→ słabe wykorzystanie potencjalnie dużych możliwości w zakresie transportu wodnego ze względu na niski poziom techniczny szlaków wodnych;</p> <p>→ mała aktywność mieszkańców w podejmowaniu działalności gospodarczej;</p> <p>→ niska siła nabywcza mieszkańców, będąca przyczyną słabego popytu na rynku lokalnym;</p>
	bariery w sferze środowiska naturalnego	<p>→ zmiany granic administracyjnych województw, przez co powstała niespójność w występowaniu form ochrony przyrody na tym obszarze (podział Deltę Wisły na lewobrzeżną, w całości będącą Obszarem Chronionego Krajobrazu, i prawobrzeżną, gdzie tą formą ochrony objęto jedynie wąski pas międzywałą rzeki Wisły oraz obszar ujścia rzeki Szkarpały);</p> <p>→ brak środków na inwestycje proekologiczne, w tym także w rolnictwie, którego działalność wywiera silny wpływ na stan środowiska naturalnego;</p> <p>→ zagrożenie walorów przyrodniczo-krajobrazowych przez brak ciągłości obszaru chronionego (sąsiedztwo poza granicami województwa z zespołem nadwiślańskich parków krajobrazowych);</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>→ brak dostatecznych środków na budowę nowej oraz modernizację i remonty już istniejącej infrastruktury społecznej;</li> <li>→ utrudniony dostęp mieszkańców do specjalistycznych usług medycznych, co w powiązaniu z trudnymi warunkami zdrowotnymi terenu wzmacnia występowanie schorzeń charakterystycznych dla tego obszaru (np. chorób reumatycznych);</li> <li>→ ograniczony dostęp do obiektów i imprez kulturalnych oraz sportowych, nie pozwalający na umocnienie tożsamości lokalnej mieszkańców;</li> <li>→ braki w sferze edukacji dzieci i dorosłych, skutkujące gorszym dostępem do kształcenia na poziomie średnim i wyższym dzieci i młodzieży z terenów wiejskich, niedostosowaniem kształcenia zawodowego do potrzeb lokalnego rynku pracy, problemami w reorientacji zawodowej dorosłych;</li> </ul>
	bariery w sferze gospodarczej	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ wysokie bezrobocie i postępująca za nim stagnacja społeczna oraz wzrost patologii – brak zatrudnienia staje się problemem „dziedzicznym” przez następne pokolenie, a jego skutki będą dawały o sobie znać przez szereg lat;</li> <li>→ brak tradycji i chęci współpracy między sektorem publicznym, społecznym i gospodarczym. Jedną z przyczyn tego stanu rzeczy jest słabość sektora społecznego, przejawiająca się brakiem zaangażowania obywatelskiego mieszkańców i wynikającą z tego małą liczbą prężnie działających organizacji pozarządowych;</li> </ul>
	bariery w sferze środowiska naturalnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego regulujących takie zasady kształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze i środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne;</li> <li>→ brak powszechnej świadomości istnienia miejscowej tradycji budowlanej, jej form architektonicznych i układów osadniczych, co powoduje rozwój budownictwa mieszkaniowego, turystycznego i rekreacyjnego niezgodny z tą tradycją i zacieranie się historycznych układów przestrzennych.</li> </ul>

Cele zagospodarowania przestrzennego województwa kojarzą priorytety i cele strategiczne określone w Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020 ze strategicznymi celami rozwoju i przestrzennego zagospodarowania kraju. W sferze polityki przestrzennej, wynikającej ze stanu zagospodarowania przestrzennego, ograniczeń i niedostatecznie wykorzystanych możliwości, występujących barier i konfliktów, określa się **generalny cel polityki przestrzennej**: Kształtowanie harmonijnej struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa sprzyjającej równoważeniu wykorzystywania cech, zasobów i jakości życia oraz trwałym zachowaniem wartości środowiska dla potrzeb obecnego i przyszłych pokoleń.

Na obszarach zurbanizowanych kluczowym zadaniem jest kształtowanie relacji pomiędzy środowiskiem przyrodniczym i środowiskiem zabudowanym, zapewniających warunki harmonizacji rozwoju. Polityka ta wymaga zintegrowanego podejścia, którego celem ma być podnoszenie konkurencyjności miast, jako ośrodków wzrostu. Może być ono dokonywane przez:

- ❖ tworzenie oraz zapewnianie wysokiej jakości przestrzeni publicznej;
- ❖ modernizację sieci infrastruktury i podnoszenie efektywności energetycznej;
- ❖ rozwój innowacji;
- ❖ szczególną troskę o dzielnice zdegradowane;
- ❖ podnoszenie jakości środowiska przyrodniczego;
- ❖ wzmocnienie gospodarki lokalnej oraz lokalnego rynku pracy;
- ❖ aktywną politykę edukacji i szkolenia dla dzieci i ludzi młodych;

- ❖ promocję wydajnego i dostępnego transportu publicznego.

### 1.3. Gospodarka województwa

Region skupia 6,3% podmiotów gospodarczych kraju (7 miejsce w kraju), jednak aktywność gospodarcza mierzona liczbą podmiotów w przeliczeniu na 1 mieszkańca wyróżnia województwo pomorskie na tle Polski. Średnio na 1000 mieszkańców regionu zarejestrowanych jest 103,9 firm. Największe zagęszczenie podmiotów gospodarczych występuje w Trójmieście. W 2006 roku liczba podmiotów na 1000 mieszkańców wynosiła tu 131, w podregionie słupskim 99,3, zaś w gdańskim 85,5. Firmy prywatne stanowią 96% podmiotów gospodarczych w regionie.

Nakłady inwestycyjne w województwie pomorskim w 2006 roku stanowiły 5,7% ogółu nakładów inwestycyjnych w Polsce. W przeliczeniu na mieszkańca wynosiły one 4,03 tys. zł i są zbliżone do średniej w kraju. Specyficzną cechą najsilniejszych branż regionalnego przemysłu (stoczniowy, rafineryjny, elektroniczny, papierniczy, materiałów budowlanych) jest występowanie dużych, ale pojedynczych zakładów. Na dużych przedsiębiorstwach oparty jest także regionalny eksport – z tego względu cechuje go wysoka koncentracja towarowa. Szczególnie duży udział w eksporcie mają środki transportu wodnego oraz wyroby przemysłu elektronicznego. Struktura eksportowa regionu ulega jednak zmianom, a korzystną tendencją jest wzrost udziału wyrobów zaawansowanych technologicznie. Wielkość i dynamika generowanego eksportu stawia województwo w krajowej czołówce.

Mimo pozytywnych cech wyróżniających region na tle kraju, województwo pomorskie charakteryzuje przeciętny potencjał inwestycyjny. W rankingu atrakcyjności inwestycyjnej pomorskie zajmuje 6. lokatę.

Głównym czynnikiem decydującym o pozycji regionu jest wysoka gęstość instytucji otoczenia biznesu, a także sprzyjająca inwestycjom w działalności, pracochłonna oferta stref ekonomicznych.

W województwie pomorskim istnieją dwie specjalne strefy ekonomiczne: Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna (**PSSE w Tczewie**) i Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSSE). PSSE należy do najbardziej zapełnionych stref w kraju – stopień jej zagospodarowania wynosi ponad 70%, zaś stopień zagospodarowania Słupskiej SSE wynosi ponad 30%. Ważnym elementem infrastruktury gospodarczej są też instytucje targowo-wystawiennicze – należą do nich Międzynarodowe Targi Gdańskie S.A. W regionie jednak zbyt mało jest zarówno tego rodzaju instytucji, jak i obiektów targowych, kongresowych oraz wystawienniczych.

Dla atrakcyjności inwestycyjnej regionu istotna jest również jakość zasobów pracy. W przypadku Pomorskiego pozyskiwanie odpowiednich pracowników w dziedzinach wysokospecjalistycznych nie przysparza dużych trudności potencjalnemu inwestorowi. W ostatnim okresie poprawia się także aktywność województwa wobec inwestorów, w szczególności w zakresie działalności informacyjnej.

### 1.4. Tczew w obszarze metropolitalnym

Związki Tczewa z Gdańskiem mają silną tradycję, czego potwierdzeniem jest fakt, że już w latach siedemdziesiątych prace planistyczne uzasadniały włączenie miasta do Aglomeracji Gdańskiej. Tczew leży na lewym brzegu Wisły, wzdłuż pasma zurbanizowanego. Dobrze rozwinięta i sprawna infrastruktura transportowa łączy Tczew z aglomeracją. Jako członek Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego uczestniczy w procesie tworzenia silnego obszaru oraz zwiększania konkurencyjności rozwoju. Miasto położone jest w zasięgu 30 minutowej dostępności z dworca PKP w Gdańsku – 32 km. Połączenie kolejowe realizowane jest poprzez kolej dalekobieżną i Szybką Kolej Miejską.

W związku z rolą jaką odgrywa obszar aglomeracji Trójmiasta w rozwoju województwa pomorskiego oraz rolą ośrodków regionalnych dla rozwoju poszczególnych części województwa, przyjęty w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego **model umiarkowanej policentrycznej koncentracji** okazuje się być optymalnym. Wykazuje on najlepsze możliwości dla kształtowania otwartego



systemu przestrzennego, zdolnego do dynamizacji jego przekształceń, przede wszystkim w oparciu o potencjał obszaru aglomeracji.

Za podstawę dynamizującego oddziaływania obszaru aglomeracji Trójmiasta na obszar całego województwa pomorskiego oraz województwa sąsiednie przyjęto **model policentryczno-pasmowy struktury funkcjonalno-przestrzennej aglomeracji Trójmiasta**. Należy go traktować jako składowy modelu umiarkowanej policentrycznej koncentracji. Uwzględnia on w szczególności oddziaływanie aktywizujące nowoczesnych czynników rozwoju: edukacji, nauki oraz przemysłu wysokiej technologii. Tworzą one system napędzający innowacyjność całej działalności społeczno-gospodarczej obszaru, generowany przez koncentrację innowacyjnych czynników rozwoju zlokalizowanych przede wszystkim w Trójmieście jako obszarze centralnym.

**Model policentryczno-pasmowy aglomeracji Trójmiasta** uwzględnia zarówno generalne przesłanki wynikające z uwarunkowań rozwoju, jak i wymogi przestrzenno-funkcjonalne umożliwiające stymulację czynników innowacyjnych. Z tego względu:

- ❖ cechuje się dużym stopniem elastyczności, szczególnie w tych ogniwach struktury, które podlegać mogą nieprzewidzianym impulsom; są to przede wszystkim: zespoły portowo-przemysłowe Gdańska i Gdyni, ośrodki usługowe Gdańska, Gdyni, Sopotu, **układ komunikacyjny łączący metropolię z krajem; pasma urbanizacji najdogodniej położone komunikacyjnie w stosunku do rozwojowych kompleksów produkcyjnych i usługowych;**
- ❖ tworzy atrakcyjne warunki dla konkurencyjności, wychodzące poza obszar centralny (Trójmiasto);
- ❖ kształtuje spójny system struktur ekologicznych, służący ochronie bioróżnorodności;
- ❖ odpowiada kryteriom wynikającym z wzrastającej mobilności mieszkańców;
- ❖ kształtuje najkorzystniejsze warunki zamieszkania, pracy, racjonalnej dostępności do usług i rekreacji.

Kształtowanie otwartego systemu funkcjonalno-przestrzennego można uważać jako najkorzystniejszy wariant rozwoju jego struktury funkcjonalno-przestrzennej ponieważ:

- ❖ odpowiada obiektywnie występującym tendencjom koncentracji ośrodkowej i pasmowej nowoczesnych czynników rozwoju aglomeracji Trójmiasta;
- ❖ tworzy jednocześnie warunki do ograniczenia tych tendencji przez kształtowanie innych atrakcyjnych osiedleńczo i lokalizacyjnie ośrodków i pasm koncentracji aktywności społeczno-gospodarczej w oparciu o dalszy **rozwój istniejących już ośrodków uzupełniających obszar aglomeracji Tczewa, Wejherowa, Kartuz i Pruszcz Gdańskiego** oraz krystalizujących się osadniczą: Rumi, Redy i Żukowa.

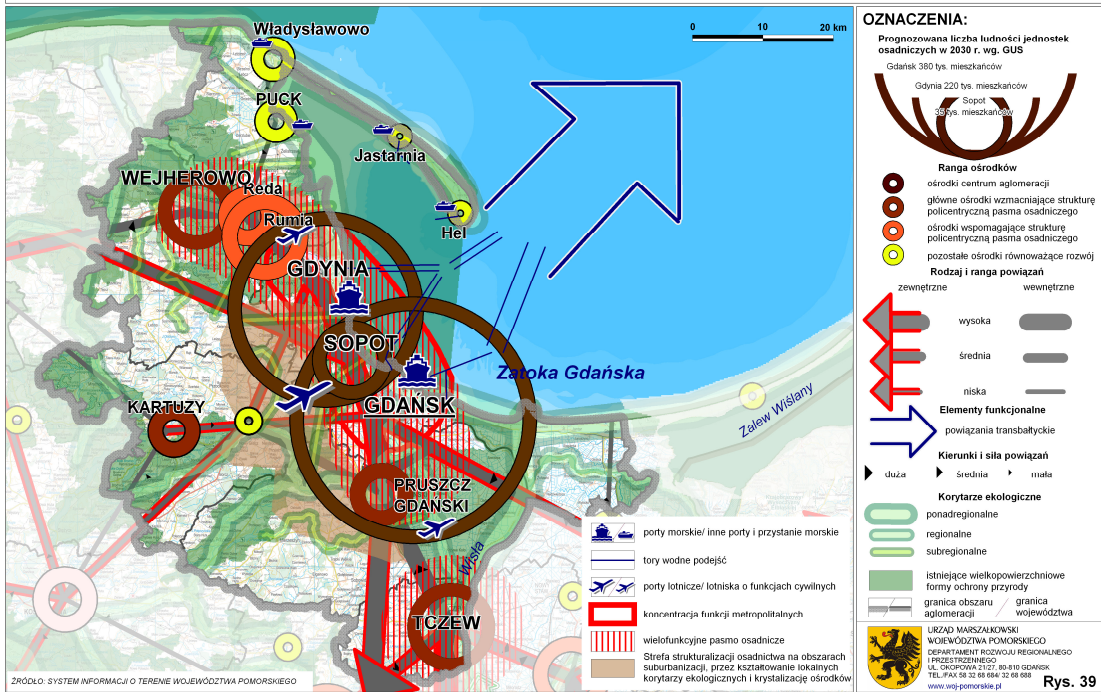
Podstawą kształtowania modelu policentryczno-pasmowego jest:

- a. wielofunkcyjny węzłowo-pasmowy układ osadniczy – rozciągający się od Tczewa po Wejherowo, na który składają się różne struktury wymagające zróżnicowanych działań:
  - centrum aglomeracji Trójmiasta (Trójmiasto)
  - główne ośrodki wzmacniające strukturę policentryczną pasma osadniczego (Pruszcz Gdański, Tczew, Wejherowo)
  - pozostałe ośrodki miejskie wspomagające strukturę policentryczną pasma osadniczego (Rumia, Reda)
- b. pozostałe ośrodki równoważące rozwój (Kartuzy, Puck, Władysławowo, Jastarnia, Hel)
  - strefy zurbanizowane, składające się z jednostek osadniczych, kształtowanych w nawiązaniu do głównych ciągów infrastruktury transportowej:
  - strefy mieszkaniowo-produkcyjno-usługowe: Gdańsk-Żukowo, Chwaszczyno-Żukowo, Wejherowo-Boże Pole Wielkie, Pruszcz Gdański-Pruszcz-Tczew, Gdańsk-Bąkowo-Kowale-Kolbudy, Gdańsk-Orunia-Borkowo-Straszyn-Bielkówko;

- c. strefy mieszkaniowo-rekreacyjne: Puck-Władysławowo, Żukowo-Kartuzy-Sierakowice, Kolbudy-Przywidz;
- d. pozostałe strefy o charakterze rolniczym, turystycznym, turystyczno-rolniczym oraz rolniczo-leśnym z lokalnymi ośrodkami usługowymi równomiernie rozmieszczonymi w całej przestrzeni obszaru aglomeracji Trójmiasta.

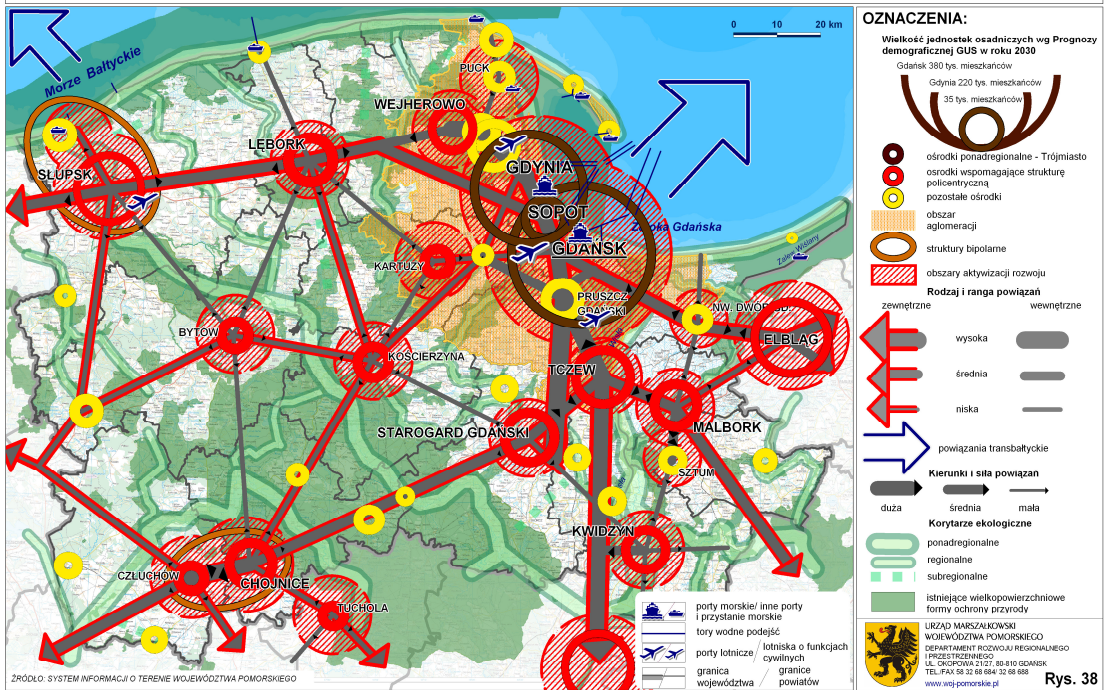
## PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Model policentryczno - pasmowy obszaru aglomeracji



## PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Model struktury funkcjonalno - przestrzennej - równoważenia rozwoju



### 1.5. Transport

Miasto Tczew położone jest w korytarzach transportowych Polski i województwa pomorskiego, uznanych jednocześnie za element paneuropejskiego korytarza transportowego VI (Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zwardoń – Czadca - Żilina).

Do elementów infrastrukturalnych tego korytarza na terenie Tczewa i w jego bliskim sąsiedztwie należą:

- **linie kolejowe:** E 65 (długości 722,9 km) (Gdynia – Gdańsk – Warszawa – CMK – Katowice – Zebrzydowice, objęta umowami międzynarodowymi AGC i AGTC) i CE 65 (Gdańsk – Tczew – Bydgoszcz – Zduńska Wola – Karsznice – Tarnowskie Góry – Gliwice – Pszczyna, objęta umową międzynarodową AGTC),
- **drogi krajowe** nr 1 i 22 (węzeł w Czarlinie) oraz autostrada A1 poprzez węzeł Stanisławie.
- **rzeka Wisła** jako droga wodna o znaczeniu międzynarodowym nr E-40, prowadząca z Gdańska przez Tczew w górę Wisły do Warszawy, a dalej Bugiem do Brześcia,
- droga wodna E 70 – poprzez Białą Górę: trasa – Berlin – Kaliningrad – Kłajpeda.

Wody śródlądowe województwa dostępne są dla turystów – wodniaków poprzez Wisłę i Elbląski węzeł wodny. Wisła żeglowna jest na odcinku 941 km od ujścia rzeki Przemszy w Oświęcimiu.

Dolny odcinek – od ujścia rzeki Brdy ma n/w połączenia z drogami wodnymi:

- droga wodna Wisła Odra (Bydgoszcz) – 772 km,
- Nogat (Biała Góra) – 889 km,
- Szarpawa (Gdańska Głowa) – 963 km,
- Martwa Wisła (Przegalina) – 936 km.

Elbląski węzeł wodny, czyli sieć dróg pomiędzy prawym brzegiem dolnego odcinka Wisły a Zalewem Wiślanym, obejmuje następujące drogi wodne:

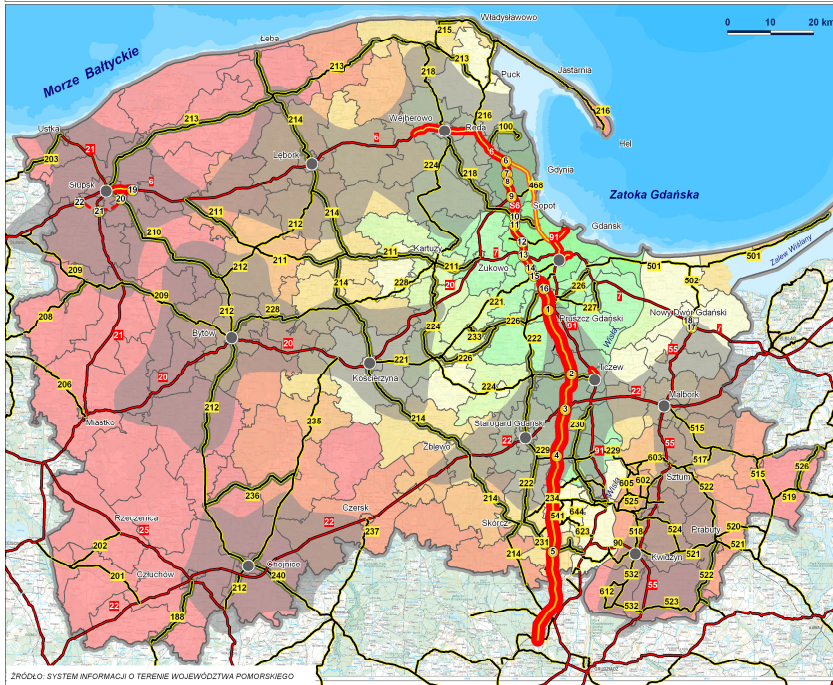
- rzekę Nogat od Ujścia Wisły do zalewu Wiślanego,
- rzekę Elbląg od jeziora Drużno do Zalewu Wiślanego wraz z Kanałem Jagiellońskim,
- rzekę Szarpawę od Wisły do Zalewu Wiślanego,
- Kanał Elbląski z systemem jezior warmińskich.

Drogi wodne przeznaczone są głównie dla turystów uprawiających żeglugę jachtami.

*Układ sieci transportowej województwa pomorskiego, strona 13.*

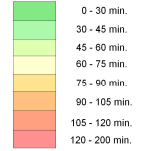
## PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Infrastruktura transportu drogowego, dostępność do Trójmiasta i ośrodków subregionalnych



### OZNACZENIA:

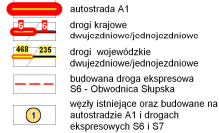
Dostępność samochodowa do Gdańska z gmin w 2008 r. w minutach.



Dostępność samochodowa do centrów ośrodków subregionalnych

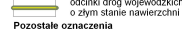


Infrastruktura transportu drogowego

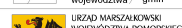


- Pruszcz Gdański
- Tczew
- Kociewie Północ
- Papele
- Gliniwa
- Gdynia Chryzjania
- Gdynia Port
- Gdynia Chwarzno
- Gdynia Kańk
- Gdańsk Osowa
- Gdańsk Orlanka
- Gdańsk Łomsko
- Gdańsk Karłowicz
- Gdańsk Szadzko
- Gdańsk Orunia
- Gdańsk Paładnie
- Zabawy Włocławski
- Nowy Dwór Gdański
- Redzikowo
- Skąpek Włocławski
- Skąpek Paładnie
- Skąpek Zachodni

Stan techniczny dróg wojewódzkich



Pozostałe oznaczenia

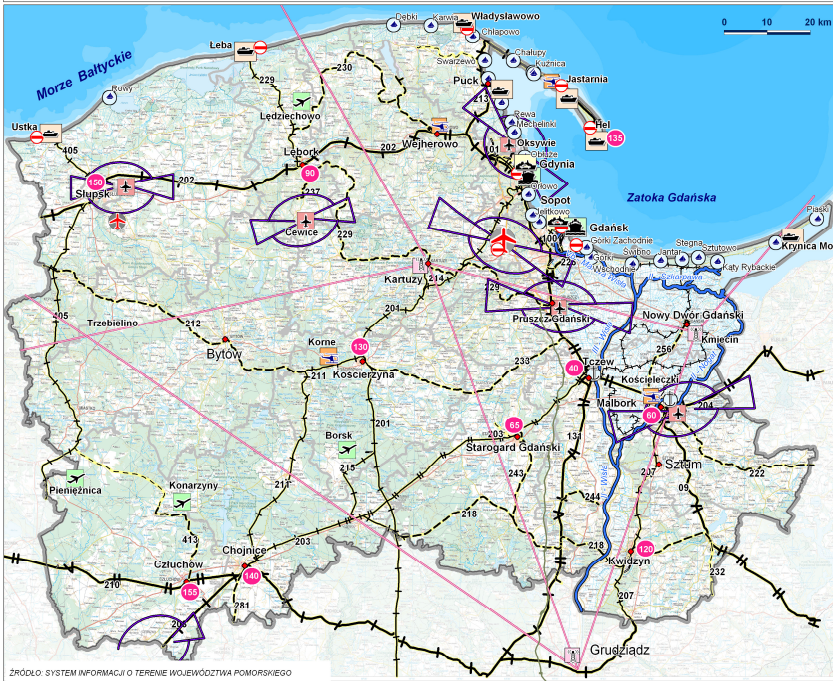


URZĄD MARSZAŁKOWSKI  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO  
DEPARTAMENT REZERWY REGIONALNEGO  
PRZESTRZENNEGO  
UL. SKOPELÓWA 31/27, 80-810 GDYŃSK  
TEL. FAX 58 32 88 884 / 32 88 888  
www.woj-pomorskie.pl

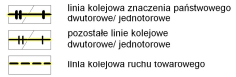
Rys. 21

## PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Infrastruktura transportu kolejowego, wodnego i lotniczego



### OZNACZENIA:



linia kolejowa nieczynna  
dostępność kolejowa w minutach do Gdańska

linia kolejowa wąskotorowa - Żuławska Kolej Dojazdowa

terminaly promowe

porty morskie znaczenia państwowego

inne porty morskie

przystanki morskie

porty rzeczne

przejścia graniczne

skrajagospo drogi żeglowe i ich kiasy

lotniska cywilne (wg rejestru ULC)

wojewódzkie obiekty lotniskowe zarządzane przez MON

powojewódzkie obiekty lotniskowe wyłączone z ruchu lotniczego

ładowiska

lotniskowe pomoce radionawigacyjne

główne korytarze lotnicze

obszar występowania ograniczeń w zakresie zainwestowania

drogi krajowe/wojewódzkie

Kwidzyn - siedziba powiatu

granice powiatów

granica województwa

URZĄD MARSZAŁKOWSKI  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO  
DEPARTAMENT REZERWY REGIONALNEGO  
PRZESTRZENNEGO  
UL. SKOPELÓWA 31/27, 80-810 GDYŃSK  
TEL. FAX 58 32 88 884 / 32 88 888  
www.woj-pomorskie.pl

Rys. 22

## 1.6. Tczew w regionie etniczno-kulturowym Kociewie

### 1.6.1. Rys historyczny

Nazwa Tczew pojawiła się po raz pierwszy w 1198 r. w przywileju joannitów i brzmi: „Trsow”. Rada Miejska ukonstytuowała się w 1258 roku za przyzwoleniem księcia pomorskiego Sambora II i wyprzedza lokację miasta, która nastąpiła w 1260 roku. Po zajęciu Pomorza Gdańskiego przez Krzyżaków (1308 r.) aż do pokoju toruńskiego (1466 r.) miasto podporządkowane było państwu zakonnemu. W 1577 r. spłonęło doszczętnie z winy wojsk króla Stefana Batorego, które po zwycięstwie nad zbuntowanym Gdańskiem obozowały pod Tczewem. Niedługo po odbudowaniu, miasto dotknęły niszczące skutki wojen szwedzkich. W 1807 r. Tczew został zdobyty przez wojska gen. Jana Henryka Dąbrowskiego. Po Kongresie Wiedeńskim (1815 r.) Tczew ponownie trafił pod panowanie pruskie. Od połowy XIX w. miasto odnotowało wzrost demograficzny i gospodarczy. Dzięki budowie linii kolejowej stało się ważnym węzłem komunikacyjnym, powstał szlak kolejowy Berlin-Królewiec. Zbudowane wówczas mosty przez Wisłę nadal są czynne. Po I wojnie światowej Tczew wrócił do Macierzy 30 stycznia 1920 r., gdy wojska gen. Józefa Hallera wkroczyły do miasta. W latach międzywojennych Tczew zasłynął pierwszą w Polsce Szkołą Morską, później przeniesioną do Gdyni.

### 1.6.2. Położenie geograficzne miasta

Tczew ulokowany jest na lewym brzegu Wisły (Leniwki), poniżej jej rozgałęzienia z Nogatem, na pograniczu Żuław Wiślanych i Pojezierza Starogardzkiego. Jest jednym z dwóch (obok Starogardu Gdańskiego) głównych miast regionu **Kociewia**.

### 1.6.3. Region Kociewie

**Kociewie** jest regionem geograficzno-etnograficznym, który stanowi część Pojezierza Wschodniopomorskiego, współcześnie jego zasięg wyznacza się: granicą wschodnią jest około stukilometrowy odcinek Wisły biegnący w przybliżeniu od Świecia na południu po wieś Koźliny leżącą na północ od **Tczewa**; od północy wyznacza ją linia Pszczółki – Trąbki Wielkie, skracająca następnie przez Wysin na południowy zachód. Dalej biegnie granica zachodnia przez Liniewo, Bartoszy Las, Czarną Wodę, Szlachtę, Śliwiczki i Drzycim. Granica południowa przebiega na południe od wsi Gruczno (poniżej Świecia), skąd kieruje się ku Wiśle. Maksymalna rozciągłość terenu z północy na południe wynosi 120 km, podczas gdy równoleżnikowa - około 60 km. Liczy około 3000 km<sup>2</sup> powierzchni.



Najbardziej uchwytne element tej ziemi, obejmuje pod względem fizyczno-geograficznym w całości obszar **Pojezierza Starogardzkiego, część Wysoczyzny Świeckiej i zachodni fragment Borów Tucholskich**. Leży w dorzeczu dwóch rzek uchodzących do Wisły: **Wierzy i Wdy**.

Kociewie nie jest krajobrazowo jednolite. Wyróżniają się dwa podstawowe, naturalne podregiony - mniejszy, przygraniczny: lewobrzeżnej doliny Dolnej Wisły, oraz większy, centralny: wysoczyzny denno morenowej. W skład ostatniego podregionu wchodzi **Pojezierze Starogardzkie** położone w trójkącie Zblewo - **Tczew** - Nowe n. Wisłą, przyległa część Borów Tucholskich, morfologicznie różniąca się od Pojezierza, wyjątkowo jednorodna, sandrowa, oraz północna część Równiny Świeckiej, prawie bezleśna.

### 1.6.4. Mieszkańcy Kociewia

Gospodarzami tej ziemi od wieków są Kociewiaczy. Jest to mieszana grupa etniczna, mówiąca dialektem zaliczanym przez dialektologów do polskich gwar kontynentalnych, który powstał na obszarze językowo kiedyś rdzennie pomorskim, choć dziś ostro odcinającym się od sąsiednich gwar kaszubskich. Wśród Kociewiaków występują podziały na podgrupy etniczne, do których



należą: *Górale*, którzy zamieszkują północną i środkową część regionu, *Polanie* (Polusy), zasiedlający teren na północny wschód od Świecia oraz w kierunku Drzycimia, jak i *Lasacy* (Borowiacy, Borusy) z miejscem zamieszkania w Borach Tucholskich.

#### **1.6.5. Kociewie Tczewskie**

Obejmuje północno-wschodnią, nadwiślańską część regionu, w całości pokrywa się z granicami powiatu tczewskiego. Głównym miastem jest Tczew z Muzeum Wisły (mieszące się obecnie w Fabryce Sztuk), zespołem architektonicznym starego miasta na układzie miasta średniowiecznego oraz skansenem inżynierii – mostami wiślanymi. Najbardziej charakterystycznym elementem tej części Kociewia są zabytki architektury, pozostałości po minionych wiekach. Na skarpie wiślanej oraz w dorzeczu dolnej Wierzycy odnajdziemy najwięcej grodzisk. W Gniewie zachował się zamek pokrzyżacki, a Pelplin słynie z jednej z największych pocysterskich katedr oraz licznych starodruków przechowywanych w Muzeum Diecezjalnym. Do największych wartości materialnych Kociewia zalicza się: fara w Tczewie, sanktuaria w Lubiszewie, Gorzędzieju i Piasecznie, a także kościoły w Dzierżążnie, Rajkowach, Subkowach czy Gniewie. Na Nizinie Walichnowskiej pozostały pamiątki po osadnikach holenderskich – menonitach: domy, zagrody, wały przeciwpowodziowe i śluzy oraz cmentarze i nagrobki. Obszar ten nie obfituje w lasy. Większe kompleksy leśne znajdują się w okolicach Swarozyna i Opalenia. W Lasach Opaleńskich utworzono cztery rezerваты przyrody ze stanowiskami rzadkich gatunków roślin. Z uwagi na to, że Kociewie jest regionem etnicznym, a nie fizyczno-geograficznym czy administracyjnym, nie jest możliwe dokładne poprowadzenie jego granic. Również dzielenie Kociewia na: świeckie, starogardzkie i tczewskie jest dość płynne. Jest kulturowym, geograficznym, historycznym a przede wszystkim administracyjnym „ciążeniem” ziem i miejscowości do trzech największych ośrodków miejskich: Świecia, Starogardu Gdańskiego oraz Tczewa.

#### **1.7. Lokalizacja Tczewa w regionie**

W modelu zrównoważonego rozwoju województwa pomorskiego Tczew definiowany jest jako potencjalny ośrodek subregionalny, położony w regionie metropolitalnym, w transportowym korytarzu europejskim na skrzyżowaniu z południowym korytarzem regionalnym. W trójmiejskim obszarze metropolitalnym Tczew stanowi południową bramę metropolitalną, przez którą prowadzą niemal wszystkie szlaki kolejowo-drogowe krajowe i międzynarodowe. W systemie osadniczym Delt Wisły Tczew pełni funkcje miasta zwornikowego, łączącego prawo i lewobrzeżną sieć miast nadwiślańskich.

Położenie miasta w regionie decyduje o jego dotychczasowym i przyszłym rozwoju. Najistotniejszą jego cechą jest położenie węzłowe. Węzłowość i rozległy obszar wpływu miasta Tczewa wynikają z:

- położenia na przedpolu obszaru metropolitalnego, w zasięgu 30-minutowej dostępności z dworca PKP Gdańsk Główny,
- położenia w węźle komunikacyjnym o najwyższej randze w całym województwie,
- położenia w zasięgu 6 km od węzła autostrady A1 – Stanisławie,
- zwornikowego położenia w systemie miast okalających deltę Wisły,
- znaczenia miasta w strukturze województwa ze względu na:
  - potencjał ludnościowy (czwarte wg wielkości miasto w województwie),
  - koncentrację wysoko kwalifikowanych kadr, zatrudnionych w zakładach produkcyjnych zlokalizowanych w tczewskiej części Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej,
  - centrum obsługi subregionu,
- roli potencjalnego ośrodka aktywizacji dla nadwiślańskich obszarów stagnacji i strukturalnego bezrobocia (ziemia pelplińska i skarszewska), odciążającego trójmiejskie centrum metropolitalne,
- atrakcyjności krajoznawczej, spowodowanej istnieniem obiektów o randze krajowej i międzynarodowej, do których należą:
  - stary most wiślany z 1857 r., w 2004 r. uznany przez American Society of Civil Engineers (ASCE) za „międzynarodowy zabytek inżynierii lądowej”,

– unikatowe Muzeum Wisły – w zabytkowych obiektach obecnej Fabryki Sztuk (Centrum Wystawienniczo – Regionalnego Dolnej Wisły w Tczewie).

## **2. Zasoby dziedzictwa kulturowego miasta**

### **2.1. Zabytki**

Do cennych zasobów miasta należą obiekty zabytkowe wpisane do rejestru zabytków. Są to:

- zabytkowy układ urbanistyczny Starego Miasta stanowiący strefę ochrony konserwatorskiej nr I, wpisany do rejestru zabytków województwa pomorskiego nr 112 z dnia 16.07.1959 r.,
- kościół parafialny Podwyższenia Krzyża Św. przy ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego 32, koniec XIII/XIV w., gotycki, murowany z cegły, nr rej. 563 z dnia 04.01.1972 r.
- kościół p.w. Św. Stanisława Kostki w zespole klasztornym poddominikańskim, przy Placu Św. Grzegorza 7, koniec XIII/XIV w, gotycki, murowany z cegły, nr rej. 564 z dnia 04.01.1972 r.
- dawny Klasztor Dominikanów, obecnie Państwowa Szkoła Muzyczna przy Placu Św. Grzegorza 6, połowa XIV w, murowany z cegły, nr rej. 564 z dnia 04.01.1972 r.
- zespół obwarowań miejskich, ul. Podmurna, fragmenty murów i baszty z XIV w, nr rej. 565 z dnia 04.01.1972 r.
- dom mieszkalny przy ul. Mickiewicza 17, pocz. XIX w, murowany z cegły, nr rej. 566 z dnia 04.01.1972 r.
- Cmentarz żołnierzy monarchii austro-węgierskiej z 1866r., Tczew – Suchostrzygi, działka nr 45 i część działki nr 46, nr rej. 1486 z dnia 18.01.1994 r.
- wiatrak typu holenderskiego przy ul. Wojska Polskiego 19, drewniany/murowany z pocz. XIX w., nr rej. 143 z dnia 18.01.1960 r.
- dom mieszkalny (dawniej zajazd) przy ul. Wojska Polskiego 15, drewniany/murowany, z końca XVIII, I ćw. XX w., nr rej. 1552 z dnia 04.07.1995 r.
- kamienica czynszowa przy ul. Wojska Polskiego 27, murowana z cegły, z 1912 r. nr rej. 1553 z dnia 04.07.1995 r.
- willa przy ul. Obrońców Westerplatte 10, murowana z cegły, z 1911 r., nr rej. 1554 z dnia 11.07.1995 r.
- zespół budynków dawnej Fabryki Wyrobów Metalowych w Tczewie, obecnie siedziba Muzeum Wisły i Centrum Wystawienniczo – Regionalne Dolnej Wisły, ul. 30 Stycznia, 6 budynków z 1883 r. i pocz. XX w., nr rej. 1644 z dnia 28.08.1997 r.
- Trzy środkowe przęsła wraz z filarami Mostu drogowego przez Wisłę w Tczewie – Lisewie, lata 1851-1857, nr rej. 1705 z dnia 21.03.2003 r. (dawny nr 1210).
- Dom z relikdami gotyckiej baszty i murów miejskich z zachowanymi w piwnicy i przy elewacji wschodniej wraz z działką, ul. Stanisława Kardynała Wyszyńskiego, XIII w. – poł. XIX w., nr rej. 1848 z dnia 19.03.2009 r.
- Gmach sądu z więzieniem, ob. Miejska Biblioteka Publiczna wraz z działką nr 99/2, ul. Jarosława Dąbrowskiego 6, 1847 r., nr rej. 1865 z dnia 19.03.2009 r.

Ponadto:

- zabytki nieruchomości postulowane do wpisu do rejestru zabytków,
- zabytki nieruchomości znajdujące się w gminnej ewidencji zabytków,
- strefy ochrony konserwatorskiej II – XVI obejmujące historyczne zespoły budowlane i tereny zieleni historycznej,
- strefa ochrony widokowej;
- strefy ochrony archeologicznej.

### **2.2. Zabytki postulowane do wpisania do rejestru zabytków**

Postuluje się do wpisania do rejestru zabytków kolejne obiekty, w tym 77 budynków mieszkalnych i mieszkalno-usługowych w obrębie historycznego miasta lokacyjnego, 37 na innych terenach miasta oraz parowozownię przy ul. Warsztatowej i Wieżę Ciśnień przy Skwerze Konstytucji 3 Maja.



### 2.3. Mosty Tczewskie

Pod pojęciem "mosty tczewskie" rozumie się przede wszystkim mosty kolejowe. Pierwszy z nich, żelazny, wybudowany w latach 1851-1857, ma długość 873 m, był najdłuższym w ówczesnej Europie i jednym z największych w świecie. Jego stalowa konstrukcja dzięki krzyżującym się kratownicom robiła wrażenie koronkowego tunelu. W latach 1888-1891 wybudowano obok, od strony północnej, nowy most żelazny, bardziej nowoczesny, dostosowany do aktualnych już obciążeń pociągów, wzorowany na moście na łabie pod Altoną. Wspierał się on na filarach podobnych do neogotyckich baszt fortecznych. Wówczas to stary, południowy most zamieniono na drogowy. Dnia 1 IX 1939 r. obydwa mosty wysadziło wojsko polskie. Na przełomie 1939 i 1940 zostały one odbudowane, a na początku 1945 r. ponownie zniszczone. Odbudowano je ostatecznie w latach 1958 i 1959. W obydwu mostach występują wszystkie rozwiązania techniczno-konstrukcyjne, stosowane w sztuce budowlanej mostów od XIX w. w Europie. Stąd stanowią one szczególny skansen mostowy, przedstawiający różnorodność konstrukcji przęseł, kolejno wymienianych w ubiegłym i bieżącym stuleciu.

Pod Knybawą, 4 km w górę rzeki, wybudowano w latach 1940-41 nowoczesny most przez Wisłę. Jest on częścią "Berlinki" (trasy Berlin-Królewiec), wiedzie przez niego najkrótsza droga do Malborka z centralnej i zachodniej części Pomorza. Występują tu liczne schrony z okresu II wojny światowej.

### 3. Ludność i rynek pracy

Ludność Tczewa liczy 60,3 tys. mieszkańców (dane GUS, rocznik 2010). W tej liczbie 19,98% to osoby w wieku przedprodukcyjnym, 64,76% - osoby w wieku produkcyjnym i 15,26% - osoby w wieku poprodukcyjnym. Notuje się aktualnie dodatni przyrost naturalny i ujemne saldo migracji. Prognoza do roku 2030 wskazuje na utrzymywanie się liczby ludności i wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym.

Pracujący i bezrobotni w latach 2007-2009:

	2007	2008	2009
pracujący	16 624	16 771	15 222
bezrobotni	3 032	1 800	2 834
	w tym kobiety:	w tym kobiety:	w tym kobiety:
	1 827	1 025	1 420

Odnotowano zwiększony odsetek bezrobotnych w roku 2009 – 7,3%, gdzie w roku 2007 wynosił 7,7%, ale w 2008 r. – 4,6%.

Wśród pracujących duży odsetek stanowią pracujący w przemyśle i budownictwie – 51,8%, gdzie w usługach pracuje 23,1%. W sektorze prywatnym znajduje zatrudnienie 69,3% osób.

Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym i jednocześnie utrzymywanie się ciężenia ludzi młodych do aglomeracji trójmiejskiej, może oddziaływać na problemy społeczne miasta.

### 4. Profil gospodarczy

Tczew jest miastem o tradycjach przemysłowych, gdzie dominowały branże maszynowa, stoczniowa oraz przetwórstwo rolnicze. Po okresie przemian i prywatyzacji, nastąpiła zmiana profilu gospodarczego. Jest on obecnie zdominowany, również za sprawą rozwoju strefy ekonomicznej, poprzez branże wysokich technologii. Systematycznie rozwija się mała i średnia przedsiębiorczość.

Liczba podmiotów gospodarki narodowej (zarejestrowane rejestrze REGON) i osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą:

	2007		2008		2009	
	Liczba podmiotów gospodarki narodowej	Liczba osób fizycznych	Liczba podmiotów gospodarki narodowej	Liczba osób fizycznych	Liczba podmiotów gospodarki narodowej	Liczba osób fizycznych
Tczew	5 473	4 186	5 579	4 273	5 768	4 424
<i>Dane porównawcze:</i>						
<i>Kwidzyn</i>	4 313	3 006	4 559	3 236	4 635	3 285
<i>Malbork</i>	4 148	2 984	4 243	3 069	4 320	3 134
<i>Starogard Gdański</i>	5 280	4 433	5 523	4 671	5 550	4 674

Wydatki budżetu miasta w roku 2009 wynosiły 147 957 tys. PLN. Wydatki na jednego mieszkańca to 2 459 PLN, w tym wydatki inwestycyjne - 455 PLN. (Wydatki na 1 mieszkańca w porównywalnych miastach odpowiednio: Kwidzyn – 2819/474; Malbork - 2819/637; Starogard Gdański – 2568/405).

Sektor handlu i usług obok produkcji jest ważnym działem gospodarki Tczewa, gdzie systematycznie rozwija się średnia i mała przedsiębiorczość.

Wskaźnik przedsiębiorczości mieszkańców Tczewa (wskaźnik ilości firm na 10 tys. mieszkańców), według stanu na początek 2011 r., wynosi 982 i jest podobny do średniej krajowej (981), natomiast jest niższy od wskaźnika w województwie pomorskim, który wynosi 1118. Potwierdzeniem istniejącego potencjału rozwojowego firm jest wzrost ich ilości w roku 2010 o 2,2%.

Funkcjonujące firmy mają wysoki potencjał gospodarczy. 46,6% ma zasięg ponad lokalny, w tym teren województwa – 26,5%, krajowy – 17%, zagraniczny – 3,1% firm.

Według przeprowadzonych wśród przedsiębiorców badań ankietowych na początku 2011 roku, ponad połowa badanych tj. 52,3% ocenia Tczew pozytywnie jako miejsce prowadzenia działalności gospodarczej, w tym 38,5% jako dobre miejsce i 13,8% raczej dobre miejsce.

W tym samym badaniu i dokonanej ocenie wybranych elementów infrastruktury biznesu w Tczewie najwyższe oceny uzyskały w opinii przedsiębiorców dostępność komunikacyjna miasta oraz dostępność usług finansowych i innych usług około biznesowych w mieście. Natomiast szybkiej poprawy, ich zdaniem, wymaga komunikacja w mieście, stan dróg oraz szkolenia zawodowe kadr potrzebnych firmom w Tczewie.

## 5. Założenia rozwoju przestrzennego miasta Tczewa

### 5.1. Założenia ogólne

Zmiany demograficzne, w tym proces depopulacji ludności miejskiej, wpłynęły w sposób istotny na prognozy demograficzne, a w konsekwencji na potrzeby rozwojowe miasta. Obecnie formułowane potrzeby rozwoju przestrzennego miasta będą wynikać głównie z potrzeby poprawy standardów zamieszkania (z 17,8 obecnie <badania z roku 2003-2004> do 22,0 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej mieszkań/osobę<sup>1</sup>) oraz wzrostu liczby gospodarstw domowych w związku z malejącą ich średnią wielkością (z 2,75 obecnie do 2,46 osób/gospodarstwo domowe w przyszłości).

Przeprowadzona analiza pojemności terenów wskazuje na podjęcie działań planistycznych w kierunku zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy celu wzmocnienia zasobu terenów inwestycyjnych miasta.

### 5.2. Kierunki rozwoju przestrzennego

Położenie przy-krawędziowe Tczewa, ograniczone od wschodu Doliną Wisły, a od północy i zachodu strefą potencjalnych zagrożeń powodziowych Żuław Wiślanych, w sposób istotny ogranicza ekspansję

<sup>1</sup>

Według zaleceń zawartych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego.

miasta w tych kierunkach. Miasto jest bliskie wyczerpania możliwości ekspansji przestrzennej w układzie zwartym. W strukturze wewnętrznej miasta istnieją natomiast znaczące rezerwy, wynikające z dużego udziału ekstensywnych form zagospodarowania (ogrody działkowe, sady i tereny otwarte) oraz niskiej efektywności terenów zainwestowania miejskiego (50 osób na 1 ha terenów zainwestowanych brutto).

## 6. Analiza SWOT

### 6.1. Sytuacja gospodarcza Tczewa

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potencjał rynku pracy Specjalnej Strefy Ekonomicznej</li> <li>• Potencjał profilu wysokich technologii firm w Specjalnej Strefie Ekonomicznej</li> <li>• Rozwój małych i średnich przedsiębiorstw</li> <li>• Korzystne połączenie komunikacyjne</li> <li>• Przychylność władz lokalnych dla przedsiębiorczości</li> <li>• Stale rozbudowywana infrastruktura komunalna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Małe zaangażowanie zakładów strefy w struktury społeczne miasta</li> <li>• Niezagospodarowane w całości tereny PSSE</li> <li>• Niska aktywność MŚP w obszarze innowacyjności</li> <li>• Słaby samorząd gospodarczy</li> <li>• Niedostateczna koordynacja działań firm i szkolnictwa</li> <li>• Słaby wpływ władz na rozwój i wspieranie MŚP</li> <li>• Słaba infrastruktura obsługi biznesu (hotele, gastronomia itp.)</li> <li>• Słaby marketing gospodarczy</li> <li>• Bardzo niskie kwalifikacje i słaba elastyczność osób pozostających bez pracy</li> <li>• Atrakcyjność oferty Trójmiasta dla ludzi przedsiębiorczych</li> </ul>
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokalizacja w bliskim sąsiedztwie autostrady, bezpośredni dostęp do zjazdu - węzeł Stanisławie</li> <li>• Trendy rozwojowe nowoczesnych technologii</li> <li>• Rozwój centrów logistycznych na obrzeżach metropolii i na obszarach przyległych do głównych ciągów komunikacyjnych</li> <li>• Wybudowanie nowoczesnego zakładu utylizacji</li> <li>• Potencjał ośrodka subregionalnego</li> <li>• Rozwój samorządów gospodarczych w obszarze metropolii</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost migracji</li> <li>• Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym</li> </ul>

### 6.2. Istotne strefy rozwojowe Tczewa

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost zainteresowania mieszkańców zagospodarowaniem terenów nadwiślańskich</li> <li>• Bezpośrednia bliskość miasta do Wisły – dogodny dostęp do rzeki</li> <li>• Dogodne warunki rozwoju transportu rzeczno – możliwość połączeń wodnych z morzem oraz południem kraju</li> <li>• Potencjał średniowiecznego układu Starego Miasta z centralnym rynkiem i siecią bocznych uliczek</li> <li>• Możliwości przestrzenne tworzenia bazy gastronomiczno-hotelowej</li> <li>• Potencjał niezagospodarowanych obszarów</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak rządowego programu dla Wisły</li> <li>• Słaba oferta usług w strefie nadwiślańskiej</li> <li>• Słabe zainteresowanie inwestorów atrakcyjnymi terenami nad Wisłą</li> <li>• Słaba promocja potencjalnych terenów nad Wisłą</li> <li>• Brak środków i niski poziom wydatków na odnowienie zabytkowych kamienic i obiektów miasta</li> <li>• Brak ośrodków rozrywki, teatru, ciekawych w skali kraju obiektów zabytkowych etc.</li> <li>• Niedostateczna oferta terenów inwestycyjnych</li> </ul>

wewnątrz struktury miejskiej	
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ogólny trend w Europie do powrotów nad rzeki</li> <li>• Silne lobowanie na rzecz włączenia Tczewa do sieci turystycznej, możliwość stworzenia nowych miejsc pracy</li> <li>• Posiadanie zatwierdzonego Programu rewitalizacji miasta Tczewa i Programu opieki nad zabytkami</li> <li>• Przyjęcie roli sub-ośrodka promocji kultury, w tym regionalnej</li> <li>• Zlokalizowanie biura Lokalnej Organizacji Turystycznej (LOT) w Centrum Wystawienniczo-Regionalnym Dolnej Wisły (Muzeum Wisły)</li> <li>• Rozwijanie idei rozwoju turystycznej sieci dróg wodnych</li> <li>• Wzmocnienie rezerwy terenów pod mieszkalnictwo – przejęcie terenów po sadach owocowych</li> <li>• Uwolnienie terenów wojskowych w strukturze miasta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nieregularny bieg Wisły</li> <li>• Zaniedbania w regulacji rzeki</li> <li>• Duża konkurencyjność otoczenia dla rozwoju turystyki i bazy noclegowej (bliskie sąsiedztwo Trójmiasta)</li> <li>• Zaniedbania w sferze infrastruktury społeczno-kulturalnej osiedli mieszkaniowych</li> </ul>

### 6.3. System komunikacyjny miasta

<b>Silne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Położenie miasta Tczewa na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych</li> <li>• Dogodne połączenia komunikacyjne z Trójmiastem</li> <li>• Rozbudowana infrastruktura komunikacyjna i rozbudowana sieć kolejowa, obsługująca ruch pasażerski i kolejowy</li> <li>• Rozwinięta infrastruktura komunikacji miejskiej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wąskie gardło istniejącego układu komunikacyjnego (ul. Wojska Polskiego)</li> <li>• Niewydolny układ komunikacyjny w przypadku obniżenia standardu wiaduktów (ograniczona dostępność transportowa dla pojazdów ciężkich)</li> <li>• Brak zdecydowania w zakresie rozwoju ruchu rowerowego jako szansy dotarcia większej grupy ludzi</li> <li>• Mała ilość miejsc parkingowych i postojowych, w szczególności w obszarach atrakcyjnych historycznie i przyrodniczo</li> <li>• Wielopodmiotowość w zarządzaniu drogami w mieście</li> </ul>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Restrukturyzacja schematu zarządzania drogami w mieście</li> <li>• Wzrost świadomości w zakresie alternatywnych środków transportu i form multimodalnych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost ilości pojazdów osobowych</li> <li>• Brak środków na kompleksowe remonty i modernizacje dróg</li> </ul>

### 6.4. Uwarunkowania na rzecz usług i jakości życia

<b>Silne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stale wzrastająca oferta kulturalna – intensyfikacja imprez kulturalnych</li> <li>• Wszelkierne rozwinięta oferta kulturalna skierowana do każdego mieszkańca</li> <li>• Bliskość trójmiejskiego centrum kultury i nauki</li> <li>• Rozbudowująca się infrastruktura sportowo – rekreacyjna – boisko, korty, hale sportowe, basen itp.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niższy standard usług w porównaniu do Trójmiasta</li> <li>• Niskie poczucie bezpieczeństwa wśród mieszkańców miasta</li> <li>• Mało ofert spędzania czasu dla dorosłych i młodzieży – „dobranoc po 18.00”</li> <li>• Niezgodny ze standardami stan szpitala powiatowego, słaba kondycja finansowa szpitala</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Posiadanie terenów przeznaczonych na rozwój zaplecza sportowo – rekreacyjnego</li> <li>• Duży zasób terenów zielonych: bulwary nad Wisłą, Park Miejski, ogrody działkowe, teren rekreacyjny wokół basenów</li> <li>• Rozwijające się budownictwo mieszkaniowe, w tym jednorodzinne</li> <li>• Wzrost jakości publicznej przestrzeni miejskiej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak dostatecznego zaplecza bytowego dla ludzi w podeszłym wieku (np. domów pogodnejsi starości)</li> <li>• Wyjazd młodzieży z miasta z powodu braku pracy w Tczewie lub chęci mieszkania w dużym mieście</li> </ul>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrastająca chęć ludzi do aktywnego wypoczynku i rekreacji</li> <li>• Chęć osiedlania się poza wielkim miastem przez ludzi z tzw. klasy średniej</li> <li>• Wybór Tczewa na miejsce zamieszkania przez osoby realizujące karierę zawodową w Trójmieście</li> <li>• Propagowanie partnerstwa lokalnego i ponadlokalnego w projektach rozwojowych i inwestycyjnych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bliskość Aglomeracji Trójmiejskiej</li> <li>• Niski poziom środków na inwestycje infrastrukturalne terenów rozwojowych</li> </ul>

### 6.5. Potencjał społeczeństwa obywatelskiego

<b>Silne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odpowiednie warunki dla rozwoju kultury, sportu i rekreacji, zarówno pod względem bazy jak i ludzi pracujących w tych dziedzinach życia</li> <li>• Duża ilość organizacji pozarządowych</li> <li>• Wysoka aktywność Centrum Wystawienniczo – Regionalne Dolnej Wisły – miejsce spotkań i realizacji pomysłów organizacji pozarządowych</li> <li>• Wspieranie działalności organizacji pozarządowych w zakresie sportu i rekreacji</li> <li>• Coroczne finansowe wspierania organizacji pozarządowych</li> <li>• Zapewnienie szerokiej oferty sportowo-rekreacyjnej i usług w tym zakresie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zbyt małe środki finansowe na dofinansowanie realizacji zadań i projektów organizacji pozarządowych, działających w sferze polityki społecznej</li> <li>• Brak forum organizacji pozarządowych do kontaktów z samorządem</li> <li>• Niewystarczająca promocja działalności organizacji pozarządowych</li> <li>• Niedostateczne wsparcie finansowe w formie grantów dla organizacji pozarządowych</li> <li>• Mała aktywność większości organizacji pozarządowych</li> <li>• Słaba promocja wewnętrzna i zewnętrzna miasta</li> <li>• Słaba reklama i promocja imprez</li> </ul>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tworzenie partnerstwa pomiędzy sektorem publicznym a organizacjami pozarządowymi</li> <li>• Zwiększenie wiedzy, kwalifikacji i umiejętności kadry organizacji pozarządowych w zakresie realizacji zadań polityki społecznej</li> <li>• Wpływ organizacji pozarządowych na samorząd miejski w zakresie kształtowania polityki społecznej</li> <li>• Funkcjonowanie młodzieżowej Rady Miasta</li> <li>• Wprowadzenie corocznej nagrody Prezydenta w dziedzinie kultury</li> <li>• Istnienie cyklicznych imprez kulturalnych i sportowych, w tym o charakterze międzynarodowym</li> <li>• Powstanie i działalność Centrum Wystawienniczo-Regionalnego Dolnej Wisły</li> <li>• Wzmocnienie programu działań Centrum Kultury i Sztuki i Centrum Sportu i Rekreacji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zbyt mała aktywność organizacji pozarządowych w zakresie podnoszenia umiejętności gwarantujących odpowiedni poziom świadczonych usług</li> <li>• Odpływ młodych, kreatywnych i aktywnych ludzi</li> <li>• Brak w programach rozwojowych środków wprost na kulturę i sport</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Możliwość zlecania organizacjom pozarządowym zadań z zakresu polityki społecznej</li> <li>• Wprowadzenie corocznej nagrody Prezydenta w dziedzinie działalności organizacji pozarządowych</li> </ul>	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

## 7. Strategia Rozwoju Miasta – cele strategiczne i cele operacyjne

### 7.1. WZROST GOSPODARCZY

Miasto Tczew posiada atuty sprzyjające jego rozwojowi gospodarczemu i wzmocnieniu roli ośrodka subregionalnego na obrzeżach metropolii trójmiejskiej. Są to głównie: korzystne położenie na szlakach komunikacyjnych regionu i kraju, sąsiedztwo dynamicznie rozwijającej się aglomeracji oraz istnienie zakładów Pomorskiej Strefy Ekonomicznej. Ilość podmiotów gospodarczych, zarejestrowanych w Tczewie, zaświadcza o przedsiębiorczości jego mieszkańców. Miasto wzmocnia swoją rolę silnego ośrodka usługowego za sprawą systematycznego rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości. Wzmocnienie tych powiązań jest niezbędnym kierunkiem działania wszystkich sektorów odpowiedzialnych za rozwój gospodarczy. Na konkurencyjność i atrakcyjność gospodarczą oddziałują sprawne połączenia transportowe, zasoby kadrowe, jakość społeczeństwa informacyjnego, a także przyjazna oferta osiedleńcza i inwestycyjna.

#### 7.1.1. Wspieranie efektywnego systemu edukacji i reorientacji zawodowej

Wzrost gospodarczy jest powiązany z zasobami kadrowymi miasta, a ich jakość wynika z efektywnego systemu edukacyjnego na każdym poziomie nauczania, gdzie nabiera znaczenia przygotowanie ogólne, świadomość przyszłej kariery zawodowej młodych ludzi i efektywne przygotowanie do wykonywania zawodu. Funkcjonując na zasadach partnerskich, szkolnictwo w mieście winno znaleźć metody i opracować kierunki działań, aby jak najlepiej wspierać nauczanie i świadome przygotowywanie do pracy. Należy wspierać inicjatywy promujące i wspomagające reorientację zawodową mieszkańców, w celu maksymalnego wykorzystywania lokalnego rynku pracy.

#### 7.1.2. Wzmocnienie warunków dla rozwoju mikro, małych i średnich przedsiębiorstw

W Mieście systematycznie rośnie liczba mikro, małych i średnich przedsiębiorstw. Ich rozwój, wzrost jakości produkcji i świadczonych usług wpływa na ogólny wzrost gospodarczy, zwiększanie ilości miejsc pracy i w efekcie poprawę jakości życia. Miasto i jego partnerzy gospodarczy winni mieć na uwadze pozytywny proces rozwijania się przedsiębiorczości wśród mieszkańców i stale pracować na rzecz poprawy warunków rozwoju tego sektora gospodarki z uwzględnieniem inwestycji sprzyjających tworzeniu przyjaznego klimatu dla przedsiębiorczości firm, w tym dla przedsięwzięć innowacyjnych.

#### 7.1.3. Rozwijanie współpracy z partnerami gospodarczymi i publicznymi na rzecz wzmocnienia rynku pracy

Stale podejmowane działania Miasta na rzecz rozwoju gospodarczego spowodowały zainteresowanie różnych podmiotów zajmujących się obsługą sektora przedsiębiorczości i współpracą na rzecz zaspokajania jego potrzeb. Instytucje finansowe, doradztwa biznesowego, instytucje otoczenia biznesu podejmują obecnie wspólne działania z podmiotami publicznymi w celu wzmocnienia rynku pracy. Istotne inicjatywy, realnie wspierające rozwój gospodarczy i lokalny rynek pracy winny być promowane i wspierane w działaniach własnych, partnerskich, także we współpracy z dużymi firmami funkcjonującymi w Tczewie. Obszar współpracy winien uwzględniać włączanie się do szerszych sieci partnerstwa, w szczególności Regionu Pomorskiego.

#### **7.1.4. Wzmocnienie roli miasta w obszarze informacji i marketingu pro-gospodarczego miasta**

Działania na rzecz wzrostu gospodarczego Tczewa wymagają wzmocnienia w obszarze marketingu i przekazywania wizerunku miasta o istotnym potencjale na rzecz rozwoju, tj.: szczególnych cechach położenia, ułatwień komunikacyjnych, dobrym klimacie dla przedsiębiorczości i ofercie dla nowych inwestycji. Realizacja tego celu wymaga opracowania programu działań promocyjnych i marketingowych, konsekwentnie wskazujących na pro-gospodarcze podejście władz samorządowych. Monitorowanie tego programu umożliwi elastyczne dostosowywanie się do dynamicznych zmian w gospodarce i reagowaniu na szczególne zjawiska w regionie.

#### **7.2. WZMOCNIENIE ISTOTNYCH STREF MIASTA**

Tczew posiada wiele cennych terenów o cechach indywidualnych i potencjale rozwojowym. Systematyczne porządkowanie i inwestowanie w zagospodarowanie takich obszarów przynosi Miastu określone korzyści – odnowione tereny służą lepiej mieszkańcom, poprawiają jakość życia i są podstawą do podejmowania działań na rzecz wzrostu gospodarczego. Duże zaangażowanie władz samorządowych i mieszkańców na rzecz przywrócenia związków Tczewa z Wisłą, będącego jednym z kluczowych celów Strategii Rozwoju Tczewa i zadań w latach 2002-2010, przyniosło realne efekty w postaci uporządkowanego zagospodarowanego obszaru. Stanowi ono obecnie wizytówkę identyfikującą Tczew na zewnątrz. Rozpoczęcie systematycznej pracy związanej z Rewitalizacją Starego Miasta to kolejny etap w przywracaniu i wzmacnianiu indywidualnych wartości miasta. Zakłada się przygotowanie do odnowy lub zagospodarowania kolejnych obszarów Tczewa, będących ich realnym potencjałem na rzecz rozwoju.

##### **7.2.1. Rewitalizacja Starego Miasta**

Lokalną unikalną wartością Tczewa jest Stare Miasto i obszary nadwiślańskie o tradycjach oddziaływania na rozwój miasta, sięgających początków lokacji. Już od 1998 roku władze miasta w partnerstwie z wieloma podmiotami, organizacje pozarządowe i osoby fizyczne wspólnie pracują na rzecz odnowy i ożywienia tego obszaru na rzecz podniesienia jakości życia, uświadomienia szczególnych wartości historycznych i możliwości wykorzystania tego zasobu dla potrzeb kultury, rekreacji i turystyki.

W zakresie infrastruktury mieszkalnictwa dąży się do ograniczania zasobu mieszkaniowego gminy”.

Działania tego celu strategicznego są podejmowane na podstawie uchwalonego „Programu Rewitalizacji Miasta Tczewa, w zakresie rewitalizacji Strefy A obszaru staromiejskiego” oraz „Gminnego programu opieki nad zabytkami”.

##### **7.2.2. Wzmacnianie działań turystycznych i rekreacyjnych związanych z siecią wód śródlądowych**

W latach 2000-2010 przeprowadzono szereg inwestycji w obszarze nadwiślańskim Tczewa, uznając ten teren jako jego potencjał turystyczny i rekreacyjny. Zagospodarowanie bulwaru, wybudowanie przystani rzecznej, wykonanie 2,5 km ścieżki przyrodniczej to zadania wykonane w poszanowaniu zasad zrównoważonego rozwoju i obszaru Natury 2000. Efekty tych działań zostały odebrane pozytywnie przez mieszkańców i gości miasta. Utrzymanie właściwego poziomu zagospodarowania i właściwego wykorzystania zainwestowanego obszaru wymaga wzmocnienia działań w kierunku rozszerzenia propozycji turystycznych, rekreacyjnych na terenie nadbrzeżnym i na wodzie. Tczew winien być uczestnikiem działań sieciowych w Delcie Wisły i z wykorzystaniem systemu dróg śródlądowych miasta i regionu.

##### **7.2.3. Rewitalizacja terenów po-kolejowych z uwzględnieniem dziedzictwa Miasta Kolejarzy**

Położenie Tczewa na kluczowych trasach kolejowych i pełnienie roli ważnego węzła kolejowego w kraju znacząco wpłynęły na sposób zabudowy miasta poprzez rozwijanie infrastruktury zabudowy kolejowej, tras torowisk i obiektów towarzyszących zakładów usługowych obsługujących transport kolejowy począwszy od XIX do końca XX wieku. Miało to także znaczenie dla rozwoju społecznego

miasta, w którym 1/3 mieszkańców była związana z pracą na kolei. Fakty te uzasadniają traktowanie Tczewa, jako miasta o silnej tradycji kolejarskiej, wymagającej jej poszanowania i zachowania. Działania w obszarze tego celu strategicznego są wstępnie wskazane w Programie Rewitalizacji Miasta Tczewa, w zakresie rewitalizacji Strefy F, dla której wymagane jest rozwinięcie programu operacyjnego.

#### **7.2.4. Włączenie terenów po-wojskowych i terenów „sądów bałdowskich” do struktury funkcjonalnej miasta**

W granicach miasta znajdują się istotne obszary niezabudowane, o różnym statusie w kontekście ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Tereny tzw. „sądów bałdowskich” są obszarem rezerwy rozwojowej o tymczasowo ustalonych formach użytkowania. Tereny dotychczas zajmowane przez jednostkę wojskową (koszary i poligon) są terenami zamkniętymi, zarządzanymi przez Ministerstwo Obrony Narodowej, wyłączone spod ustaleń planu.

Wyczerpanie terenów rozwojowych i inwestycyjnych oraz dynamika rozwoju miasta, regionu i kraju wymaga powiększenia zasobu gminnego o tereny pod inwestycje, w tym mieszkaniowe i usługowo-produkcyjne. Wymagane jest dokonanie zmian w dokumentach planistycznych Tczewa i włączenie obszarów rezerwy rozwojowej do zasobu, którym można dysponować na rzecz wzmocnienia zagospodarowania i funkcjonalności miasta.

Zmiany podejmowane przez MON w zakresie lokalizacji służb obronności polegające na przeniesieniu 16. Tczewskiego batalionu Saperów do garnizonu Nisko wymagają działań władz miasta w zakresie rewitalizacji terenów po-wojskowych i przygotowania opracowań planistycznych dla przyszłego zagospodarowania tych terenów.

#### **7.2.5. Rewaloryzacja obszaru ulic Gdańskiej i Sobieskiego z uwzględnieniem przebudowy terenów rekreacyjnych „Kanonki”**

Przebudowa otoczenia dworca Kolejowego przy ul. Pomorskiej, w kierunku stworzenia zintegrowanego węzła komunikacyjnego, mającego silne powiązania funkcjonalne ze strefą handlowo-usługową ulic Gdańskiej i Sobieskiego wywołuje konieczność uporządkowania funkcjonalnego, estetycznego i poprawy infrastruktury technicznej, w tym jakości dróg miejskich.

Obszar ten jest powiązany z terenem „Kanonki”, zagospodarowanej na cele sportowo-rekreacyjne (istniejący basen miejski kryty i odkryty, korty tenisowe, zagospodarowanie rekreacyjne terenu). Wzrost zainteresowania usługami o charakterze sportowo-rekreacyjnym wymaga rozbudowy i wzmocnienia tej funkcji z pełnym wykorzystaniem potencjału tego terenu. Podjęte rozwiązania winny uwzględniać także nie-publiczne formy zarządzania produktami sportowymi i rekreacyjnymi.

### **7.3. WZMOCNIENIE SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO**

System komunikacyjny w mieście łączy funkcje tranzytowe, połączeń regionalnych i lokalnych. Stały wzrost ilości pojazdów, zwiększająca się mobilność mieszkańców oraz rola Tczewa jako ośrodka przesiadkowego w transporcie multimodalnym to główne przyczyny jakie zmuszają do podejmowania działań na rzecz poprawy efektywności wydajności systemu komunikacyjnego. Główne obszary działań to poprawa jakości dróg, wzmocnienie transportu publicznego w celu odciążania komunikacji indywidualnej, wdrażanie alternatywnych form transportu i przemieszczania się uczestników ruchu drogowego. Istotną pracą należy wykonywać na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

#### **7.3.1. Poprawa efektywności i wydajności systemu komunikacyjnego, w tym remonty, budowy i przebudowy ulic**

Sieć ulic w mieście wymaga stałej modernizacji i remontów. Szczególne znaczenie ma jakość dróg zbiorczych obszarowych jak i lokalnych w poszczególnych częściach miasta. Stałe działania winny być prowadzone w kierunku poprawy dostępności obszarów gospodarczych (produkcji i usług) i terenów mieszkaniowych. Następować będzie wzmocnienie i poprawa zintegrowanego zarządzania drogami w



obrębie miasta z uwzględnieniem systematycznego przejmowania dróg powiatowych do zarządu miejskiego na zasadach określonych w porozumieniu pomiędzy samorządem miejskim i powiatowym. Uwzględnia się sprawną współpracę z innymi zarządami dróg.

Dla usprawnienia systemu komunikacyjnego w Mieście wymagane jest m. in. wzmocnienie roli tras obwodowych (wykonanie „węzła południowego” łączącego część zachodnią miasta ze wschodnią: ulica projektowana nowa Bartosza Głowackiego – droga krajowa nr 91 – tereny produkcyjne – linia kolejowa Gdańsk – Bydgoszcz /wiadukt nad torami/, obszar „sadów” przy ul. Bałdowskiej; wykonanie ulicy tzw. Nowosuchostrzyckiej) oraz średnicowych miasta (zwiększenie przepustowości połączenia drogi krajowej nr 91 z ul. Jagiellońską – Aleja Kociewska, a także połączenia drogi krajowej nr 91 z ul. W. Polskiego - Aleja Zwycięstwa - transportowy węzeł komunikacyjny).

### **7.3.2. Integrowanie systemu komunikacyjnego z systemem metropolii trójmiejskiej, w tym wdrożenie biletu metropolitalnego**

Integrowanie Tczewa z obszarem metropolitalnym odbywać się będzie także w zakresie sprawności komunikacyjnej. Jednym z ważnych sposobów realizacji tego celu, poza wzmocnieniem infrastruktury technicznej, jest włączenie do wspólnego systemu organizacji podróży do aglomeracji trójmiejskiej poprzez bilet metropolitalny, z uwzględnieniem zintegrowania karty miejskiej funkcjonującej w Tczewie.

### **7.3.3. Wzmacnianie transportu publicznego oraz promowanie zrównoważonego transportu**

Wzrost ilości pojazdów indywidualnych i dostawczych powoduje stale zwiększające się zatłoczenie dróg. Dodatkowo spowolnienie jazdy pojazdów wpływa na wzrost zanieczyszczenia powietrza w obszarze miejskim. Z tego powodu następować będzie poprawa efektywności transportu publicznego autobusowego, promowanie korzystania z tego środka transportu, także promowanie ruchu rowerowego w ruchu miejskim i pieszego w przypadku małych odległości, w szczególności w staromiejskim centrum miasta.

### **7.3.4. Usprawnienie systemu parkowania**

Przy stale zwiększającej się liczbie samochodów należy założyć stały deficyt miejsc parkingowych i terenów które mogą być przeznaczone na parkingi. Poza poprawą infrastruktury technicznej parkingów wdrożony będzie system parkowania związany z ograniczeniem czasu parkowania pojazdu i wprowadzeniem płatnych parkingów w ważnych strefach miasta, związanych głównie z usługami.

### **7.3.5. Ograniczanie ruchu samochodowego w strefach ochrony konserwatorskiej**

Najcenniejszym obszarem miasta jest Stare Miasto, które wymaga zachowania i ochrony, także w warunkach prawnej ochrony konserwatorskiej. Zjawisko wzrostu ruchu samochodowego na terenie staromiejskim jest zjawiskiem niekorzystnym i szkodliwym dla jego substancji technicznej i pozostaje w sprzeczności z celami Programu Rewitalizacji Miasta Tczewa w zakresie strefy A obszaru staromiejskiego. Należy wdrożyć działanie systematycznego ograniczania ruchu samochodowego, w tym poprzez zmianę organizacji ruchu, z uwzględnieniem jego wyłączenia na obszarze ścisłego centrum.

Realizacja celu winna uwzględniać ustalenia „Gminnego programu opieki nad zabytkami”.

### **7.3.6. Podnoszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego**

We wszelkich działaniach związanych z modernizacją i organizacją ruchu drogowego należy uwzględniać działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zarówno poprzez elementy techniczne jak i akcje promocyjne. Należy wdrażać działania związane z upowszechnianiem kultury ruchu drogowego, w tym edukacji od etapu przedszkolnego. Cel wymaga współpracy z wszelkimi służbami miasta i państwa, które w swoich obowiązkach zajmują się przedmiotowym zagadnieniem.

#### **7.4. WZROST JAKOŚCI MIESZKALNICTWA I USŁUG MIASTA**

Miasto Tczew, z racji swojego położenia przygranicznego z gdańskim obszarem metropolitalnym i dogodnych z nim połączeń komunikacyjnych jest atrakcyjnym miejscem zamieszkania. Jest jednocześnie logicznym miejscem „przesiadkowym” i pośrednim centrum usługowym dla mieszkańców małych miast i obszarów wiejskich ziemi tczewskiej i sąsiednich powiatów subregionu nadwiślańskiego.

Wizerunkowi miasta przyjaznego mieszkańcom sprzyja bardzo bliskie sąsiedztwo terenów wiejskich, leśnych i nadwiślańskich, nieurbanizowanych, a w szczególności nie odkryte krajobrazy Kociewia i unikalność Żuław Wiślanych.

Łatwość i krótki czas dojazdu do Trójmiasta powoduje, iż lokalna oferta jest dogodnie uzupełniana w zakresie usług centrum akademickiego i kultury.

##### **7.4.1. Zapewnienie mieszkańcom poczucia bezpieczeństwa publicznego**

Bezpieczeństwo publiczne, polegające na tworzeniu warunków dla ochrony życia, zdrowia, mienia obywateli oraz majątku wspólnego miasta, jest realizowane poprzez kierunki działań:

- poprawa poczucia bezpieczeństwa mieszkańców i osób przebywających w mieście, w tym prowadzenie monitoringu miasta;
- wspieranie społeczności lokalnych i inicjatyw lokalnych na rzecz poprawy własnego bezpieczeństwa;
- wzmacnianie kontaktów służb z mieszkańcami;
- włączanie miasta do sprawnych struktur zarządzania kryzysowego;
- współpraca i działania na rzecz wzrostu skuteczności działania służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i porządek publiczny.

##### **7.4.2. Podnoszenie jakości świadczenia usług podstawowej opieki zdrowotnej i wspieranie zdrowego trybu życia**

Aktywność miasta na rzecz niniejszego celu odnosi się do uzupełniania ustawowych działań służb ochrony zdrowia dla dobra mieszkańców. Dotyczą one ochrony przed zagrożeniami dla zdrowia i chorobami oraz profilaktyki zdrowego trybu życia. Kontynuowane będą coroczne projekty dotyczące badań profilaktycznych i badań przesiewowych dzieci.

Ponadto zadania niniejszego celu są realizowane poprzez przyjęte programy: „Program rozwoju kultury fizycznej w mieście Tczewie” i „Gminny program profilaktyki i rozwiązywania problemów alkoholowych i narkomanii”.

##### **7.4.3. Podnoszenie jakości warunków usług poziomu lokalnego i subregionalnego, w tym usług edukacji, kultury, sportu i rekreacji**

Rozwijające się usługi komercyjne i publiczne umożliwiają kształtowanie klimatu miasta zapewniającego podstawowe i wiele ponadpodstawowych usług. Miasto wspiera lokalne inicjatywy gospodarcze w kierunku rozwijania handlu, rzemiosła i usług niematerialnych, wzmacniające lokalny rynek pracy i wzrost jakości życia. W tym obszarze wsparcia znajdują się także usługi edukacji, kultury, sportu i rekreacji, które winny być realizowane na wysokim poziomie dostępności i właściwym poziomie infrastruktury technicznej.

W zakresie edukacji realizacja celu odbywa się poprzez wdrażanie ustaleń przyjętego dokumentu: „Kierunki prowadzenia polityki oświatowej miasta Tczewa na lata 2007-2010”. Dokument zostanie zaktualizowany do zgodności z perspektywą czasową niniejszej strategii rozwoju.

##### **7.4.4. Podnoszenie jakości mieszkalnictwa**

Położenie Tczewa w regionie sprzyja jego dynamice w zakresie usług mieszkaniowych co oznacza podnoszenie jakości obiektów i otoczenia budownictwa mieszkaniowego, ale także powiększanie

zasobu mieszkaniowego i terenów pod inwestycje mieszkaniowe, realizowane w różnych formach organizacyjno-prawnych. Wymagane jest dokonanie zmian w dokumentach planistycznych Tczewa i uruchomienie rezerwy dla tego celu strategii rozwoju. Miasto winno zwiększać, a co najmniej utrzymać liczbę mieszkańców.

Realizację celu wspiera przyjęty „Program gospodarowania zasobem mieszkaniowym” oraz „Strategia rozwoju mieszkalnictwa”.

## **7.5. ROZWÓJ OBYWATELSKI**

**Potencjał miasta wzmacnia jakość jego społeczeństwa. Silne związki z ośrodkiem akademickim i naturalna mobilność wpływają na systematyczny wzrost jakości zasobów kadrowych miasta, kreowanie liderów społecznych i wzmacnianie cech społeczeństwa obywatelskiego.**

**Zakłada się intensyfikowanie współpracy sektora publicznego i pozarządowego na rzecz realizacji polityki społecznej miasta.**

### **7.5.1. Wzmacnianie różnych form samorządności środowisk lokalnych**

Podnoszenie poziomu aktywności obywatelskiej i samoorganizacji jest wspierane przez lokalny samorząd. Rozwijana jest polityka dotacji miejskich, mająca na celu powierzenie zadań samorządowych organizacjom pozarządowym. Założenia tej polityki i jej zasady podlegać będą dyskusji publicznej i rozwijane będą w sposób wzmacniający rozwój miasta w zakresie spraw społecznych, sportu, rekreacji i turystyki oraz kultury z uwzględnieniem zagadnień rewitalizacji kluczowych obszarów miasta.

### **7.5.2. Wspieranie rozwoju społeczeństwa obywatelskiego z wykorzystaniem dialogu społecznego**

Dialog społeczny jest niezbędnym elementem demokratyzacji życia i udziału wspólnoty samorządowej w procesach decyzyjnych organów władzy samorządowej. Należy dążyć do zwiększania frekwencji obywateli i znaczenia debaty publicznej w życiu publicznym miasta.

### **7.5.3. Rozwijanie tożsamości kulturowej i promowanie dziedzictwa lokalnego**

Potencjał społeczny jest aktywizowany na rzecz udziału miasta w rozwoju turystyki i promowaniu dziedzictwa historycznego i kulturowego, w tym niematerialnego, w wymiarze lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym. Zakłada się większe i efektywniejsze wykorzystywanie tych zasobów.

Schemat celów strategicznych i operacyjnych, strona 30

### Struktura celów strategicznych i operacyjnych

<p><b>1. CEL STRATEGICZNY</b> WZROST GOSPODARCZY</p>	<p><b>2. CEL STRATEGICZNY</b> WZMOCNIENIE ISTOTNYCH STREF MIASTA</p>	<p><b>3. CEL STRATEGICZNY</b> WZMOCNIENIE SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO</p>	<p><b>4. CEL STRATEGICZNY</b> WZROST JAKOŚCI MIESZKALNICTWA I USŁUG MIASTA</p>	<p><b>5. CEL STRATEGICZNY</b> ROZWÓJ OBYWATELSKI</p>
<p>CELE OPERACYJNE:</p>	<p>CELE OPERACYJNE:</p>	<p>CELE OPERACYJNE:</p>	<p>CELE OPERACYJNE:</p>	<p>CELE OPERACYJNE:</p>
<p>1.1. Wspieranie efektywnego systemu edukacji i reorientacji zawodowej</p>	<p>2.1. Rewitalizacja Starego Miasta</p>	<p>3.1. Poprawa efektywności i wydajności systemu komunikacyjnego, w tym remonty, budowy i przebudowy ulic</p>	<p>4.1. Zapewnienie mieszkańcom poczucia bezpieczeństwa publicznego</p>	<p>5.1. Wzmacnianie różnych form samorządności środowisk lokalnych</p>
<p>1.2. Wzmacnianie warunków dla rozwoju mikro, małych i średnich przedsiębiorstw</p>	<p>2.2. Wzmacnianie działań turystycznych i rekreacyjnych związanych z siecią wód śródlądowych</p>	<p>3.2. Integrowanie systemu komunikacyjnego z systemem metropolii trójmiejskiej, w tym wdrożenie biletu metropolitalnego</p>	<p>4.2. Wspieranie promocji zdrowia i zdrowego trybu życia</p>	<p>5.2. Wspieranie rozwoju społeczeństwa obywatelskiego z wykorzystaniem dialogu społecznego</p>
<p>1.3. Rozwijanie współpracy z partnerami gospodarczymi i publicznymi na rzecz wzmacniania rynku pracy</p>	<p>2.3. Rewitalizacja terenów po-kolejowych z uwzględnieniem dziedzictwa Miasta Kolejarzy</p>	<p>3.3. Wzmacnianie transportu publicznego oraz promowanie ruchu rowerowego i pieszego</p>	<p>4.3. Podnoszenie jakości usług poziomu lokalnego i subregionalnego, w tym usług edukacji, kultury, sportu i rekreacji</p>	<p>5.3. Rozwijanie tożsamości kulturowej i promowanie dziedzictwa lokalnego</p>
<p>1.4. Wzmocnienie roli miasta w obszarze informacji i marketingu pro-gospodarczego</p>	<p>2.4. Włączenie terenów wojskowych i terenów „sądów bałdowskich” do struktury funkcjonalnej miasta</p>	<p>3.4. Usprawnienie systemu parkowania</p>	<p>4.4. Podnoszenie jakości mieszkalnictwa</p>	
	<p>2.5. Rewaloryzacja obszaru ulic Gdańskiej i Sobieskiego z uwzględnieniem przebudowy terenów rekreacyjnych „Kanonki”</p>	<p>3.5. Ograniczanie ruchu samochodowego w strefach ochrony konserwatorskiej</p>		
	<p>2.6. Odnowa przestrzeni miejskiej i wzrost jakości życia obszaru Suchostrzyg</p>	<p>3.6. Podnoszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego</p>		

## **8. Realizacja Strategii Rozwoju Miasta**

### **8.1. Zasady ogólne**

Strategia Rozwoju Miasta Tczewa winna być realizowana w sposób pozwalający na systematyczne osiągnięcie celów w warunkach demokratycznych. Wymagane jest zaangażowanie partnerów publicznych, społecznych i prywatnych. Jest narzędziem stosowanym w celu osiągnięcia wzrostu oraz lepszych warunków życia i zatrudnienia wspólnoty miasta Tczewa.

Działania operacyjne strategii winny uwzględniać rolę Tczewa i synergiczne oddziaływania aglomeracji, ośrodków miejsko-wiejskich i wiejskich w subregionie.

Podkreślona została rola Tczewa jako miasta średniej wielkości o ważnych zadaniach i odpowiedzialności integracyjnej, jednocześnie o potencjalne i zasobach ułatwiających wdrażanie zasad zrównoważonego rozwoju.

### **8.2. Zasady zagadnień horyzontalnych**

Podczas planowania i wdrażania wszystkich obszarów celowych należy stosować odpowiednio zasady zagadnień horyzontalnych jak poniżej.

#### **I. Zasady dotyczące rozwoju społeczeństwa informacyjnego**

I.1. Wzmacnianie dostępności do Internetu w miejscach publicznych

I.2. Rozwijanie usług miejskich i zarządzaniem miastem z wykorzystaniem technik cyfrowych i Internetu

#### **II. Zasady dotyczące promowania równości szans, dostępu do życia społecznego oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu**

II.1. Podnoszenie jakości oraz rozwój usług społecznych w systemie oparcia społecznego

II.2. Wzmocnienie działań na rzecz integracji społecznej

II.3. Przeciwdziałanie dyskryminacji osób dotkniętych i zagrożonych wykluczeniem społecznym.

#### **III. Zasady na rzecz ochrony środowiska**

III.1. Poprawa czystości i estetyki w mieście

III.2. Podnoszenie jakości i funkcjonalności terenów zielonych

III.3. Ochrona wartości przyrodniczych i bioróżnorodności w szczególności w obszarze nadwiślańskim

III.4. Podnoszenie jakości powietrza

III.5. Podnoszenie standardów gospodarki wodno-ściekowej i gospodarowania odpadami.

### **8.3. Dokumenty operacyjne**

Cele ogólne i szczegółowe Strategii są rozwijane i wdrażane poprzez określanie zadań operacyjnych w dokumentach programowych.

Poniżej przedstawia się wykaz programów miasta Tczew i ich zgodność z celami strategicznymi i operacyjnymi Strategii:

Lp	Nazwa dokumentu	Strategia Rozwoju Miasta	
		Cel strategiczny	Cel operacyjny
1	Wieloletni Plan Inwestycyjny	1	1.2.
		2	wszystkie
		3	3.2., 3.3., 3.4., 3.5., 3.6.

		4	4.1., 4.3., 4.4
2	Program rewitalizacji miasta Tczewa	2	2.1., 2.3., 2.6.
3	Gminny Program opieki nad zabytkami	2	2.1.
		5	5.3.
4	Program rozwoju kultury fizycznej w mieście Tczewie	4	4.2., 4.3.
5	Kierunki prowadzenia polityki oświatowej miasta Tczewa na lata 2007-2010	1	1.1.
		4	4.3.
6	Gminny program profilaktyki i rozwiązywania problemów alkoholowych i narkomanii	4	4.2.
7	Program gospodarowania zasobem mieszkaniowym	4	4.4.
8	Strategia rozwoju mieszkalnictwa	4	4.4.
9	Strategia rozwiązywania problemów społecznych	wszystkie	<i>Na podstawie zasad zagadnienia horyzontalnego II. (p.8.2. dokumentu)</i>
10	Gminny system profilaktyki i opieki nad dzieckiem i rodziną w mieście Tczewie	wszystkie	<i>Na podstawie zasad zagadnienia horyzontalnego II. (p.8.2. dokumentu)</i>
11	Program ochrony środowiska dla miasta Tczew	wszystkie	<i>Na podstawie zasad zagadnienia horyzontalnego III. (p.8.2. dokumentu)</i>
12	Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło gaz i energię elektryczną	4	4.3., 4.4.
		wszystkie	<i>Na podstawie zasad zagadnienia horyzontalnego III. (p.8.2. dokumentu)</i>
13	Program gospodarki odpadami stałymi	wszystkie	<i>Na podstawie zasad zagadnienia horyzontalnego III. (p.8.2. dokumentu)</i>
14	Program selektywnej zbiórki odpadów	wszystkie	<i>Na podstawie zasad zagadnienia horyzontalnego III. (p.8.2. dokumentu)</i>
15	Program likwidacji azbestu na terenie miasta	wszystkie	<i>Na podstawie zasad zagadnienia horyzontalnego III. (p.8.2. dokumentu)</i>

Zadania inwestycyjne przyjęte do realizacji określa Wieloletni Plan Inwestycyjny, przyjęty uchwałą, która stanowi podstawę tworzenia budżetu miasta w zakresie inwestycji budowlanych.

Inwestycyjne plany perspektywiczne są zamieszczane w Rejestrze Inwestycji, prowadzonym przez Prezydenta Miasta, a Rejestr stanowi podstawę do podejmowania inicjatywy uchwałodawczej w zakresie odnawiania Wieloletniego Planu Inwestycyjnego.

#### **8.4. Podmioty realizujące strategię**

Strategia jest zbiorem wytycznych i zaleceń, przyjętym przez Radę Miasta i realizowanym przez wszystkie publiczne podmioty i instytucje, które poprzez swoje statuty i regulaminy odpowiadają za realizację zadań na rzecz wzrostu. Jest adresowana do wszystkich osób i instytucji, które współtworzą

społeczność gminną i/lub są uczestnikami życia gospodarczego miasta. Strategię należy traktować jako narzędzie umożliwiające koordynację działań, ich spójne monitorowanie, ocenę rezultatów i oddziaływania i planowanie dalszego rozwoju.

Strategia posiada cele, wskazujące na podejmowanie wielosektorowego partnerstwa na rzecz synergii efektów ich wdrażania, toteż należy zabiegać o współpracę z różnymi podmiotami, samorządowymi, społecznymi, gospodarczymi i prywatnymi.

## 9. Zgodność założeń Strategii ze Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego

Kierunki rozwoju miasta Tczewa są zgodne z uwarunkowaniami regionalnymi i założeniami zawartymi w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego

Poniżej zestawienie domen rozwoju miasta z priorytetami i działaniami strategii regionalnej.

Strategia Rozwoju Miasta Tczewa	Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego
<b>1. WZROST GOSPODARCZY</b> 1.1. Wspieranie efektywnego systemu edukacji i reorientacji zawodowej 1.2. Wzmacnianie Warunków dla rozwoju mikro, małych i średnich przedsiębiorstw 1.3. Rozwijanie współpracy z partnerami gospodarczymi i publicznymi na rzecz wzmacniania rynku pracy 1.4. Wzmacnianie roli miasta w obszarze informacji i marketingu pro-gospodarczego miasta	<b>I. Konkurencyjność</b> 1. Lepsze warunki dla przedsiębiorczości i innowacji 3. Rozwój gospodarki wykorzystującej specyficzne zasoby regionalne 4. Efektywna sfera publiczna <b>II. Spójność</b> 1. Wzrost zatrudnienia i mobilności zawodowej
<b>2. WZMOCNIENIE ISTOTNYCH STREF MIASTA</b> 2.1. Rewitalizacja Starego Miasta 2.2. Wzmacnianie działań turystycznych i rekreacyjnych związanych z siecią wód śródłądowych 2.3. Rewitalizacja terenów po-kolejowych z uwzględnieniem dziedzictwa Miasta Kolejarzy 2.4. Włączenie terenów po-wojskowych i terenów „sądów bałdowskich” do struktury funkcjonalnej miasta 2.5. Rewaloryzacja obszaru ulic Gdańskiej i Sobieskiego z uwzględnieniem przebudowy terenów rekreacyjnych 2.6. Odnowa przestrzeni miejskiej i wzrost jakości życia obszaru Suchostrzyg	<b>I. Konkurencyjność</b> 3. Rozwój gospodarki wykorzystującej specyficzne zasoby regionalne 4. Efektywna sfera publiczna <b>II. Spójność</b> 4. Kształtowanie procesów społecznych i przestrzennych dla poprawy jakości życia 5. Wzmacnianie subregionalnych ośrodków rozwojowych <b>III. Dostępność</b> 4. Zachowanie i poprawa stanu środowiska przyrodniczego
<b>3. WZMOCNIENIE SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO</b> 3.1. Poprawa efektywności i wydajności systemu komunikacyjnego, w tym remonty, budowy i przebudowy ulic 3.2. Integrowanie systemu komunikacyjnego z systemem metropolii trójmiejskiej, w tym wdrożenie biletu metropolitalnego 3.3. Wzmacnianie transportu publicznego oraz promowanie ruchu rowerowego i pieszego 3.4. Usprawnienie systemu parkowania 3.5. Ograniczanie ruchu samochodowego w strefach ochrony konserwatorskiej 3.6. Podnoszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego	<b>III. Dostępność</b> 1. Efektywny i bezpieczny system transportowy
<b>4. WYSOKA JAKOŚĆ MIESZKALNICTWA I USŁUG MIASTA</b>	<b>II. Spójność</b> 2. Silne, zdrowe i zintegrowane społeczeństwo

<p>4.1. Zapewnienie mieszkańcom poczucia bezpieczeństwa publicznego</p> <p>4.2. Wspieranie promocji zdrowia i zdrowego trybu życia</p> <p>4.3. Podnoszenie jakości usług poziomu lokalnego i subregionalnego, w tym usług edukacji, kultury, sportu i rekreacji</p> <p>4.4. Podnoszenie jakości mieszkalnictwa</p>	<p>4. Kształtowanie procesów społecznych i przestrzennych dla poprawy jakości życia</p> <p>5. Wzmacnianie subregionalnych ośrodków rozwojowych</p> <p><b>III. Dostępność</b></p> <p>2. Poprawa funkcjonowania systemów infrastruktury technicznej i teleinformatycznej</p> <p>3. Lepszy dostęp do infrastruktury społecznej, zwłaszcza na obszarach strukturalnie słabych</p> <p>4. Zachowanie i poprawa stanu środowiska przyrodniczego</p>
<p><b>5. RUCH OBYWATELSKI</b></p>	<p><b>II. Spójność</b></p> <p>3. Rozwój społeczeństwa obywatelskiego</p>
<p>5.1. Wzmacnianie różnych form samorządności środowisk lokalnych</p> <p>5.2. Wspieranie rozwoju społeczeństwa obywatelskiego z wykorzystaniem dialogu społecznego</p> <p>5.3. Rozwijanie tożsamości kulturowej i promowanie dziedzictwa lokalnego</p>	

## 10. Monitorowanie i ocena realizacji Strategii

Odpowiedzialność za realizację Strategii ponosi Prezydent Miasta. Czynności jej monitorowania i przeglądu wykonuje właściwa kompetencyjnie komórka organizacyjna Urzędu Miejskiego.

Przegląd winien odbywać się corocznie, poprzez gromadzenie danych na temat realizacji poszczególnych programów i zadań WPI i ankietowanie podmiotów i instytucji miejskich.

Z przeglądu winien być sporządzony raport, przedstawiany Radzie jak poniżej.

Ciałem konsultacyjnym Prezydenta Miasta w kwestiach dotyczących realizacji Strategii, jest Rada Strategii Rozwoju Tczewa przy Prezydencie Tczewa.

Kluczową częścią raportu z corocznego przeglądu strategii jest ocena jej realizacji.

Winna ona być przeprowadzona z uwzględnieniem przykładowych wskaźników:

### Cel strategiczny 1: WZROST GOSPODARCZY

- liczba podmiotów gospodarki narodowej na 1000 mieszkańców gminy
- liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 1000 mieszkańców gminy
- saldo rotacji podmiotów gospodarczych
- liczba pracujących w sektorach
- znaczenie MSP Znaczenie MSP
- wydatki inwestycyjne gminy per capita
- PIT per capita
- dochody z podatku od nieruchomości per capita

### Cel strategiczny 2. WZMOCNIENIE ISTOTNYCH STREF MIASTA

- Wydatki budżetowe na rewitalizację ogółem per capita
- Udział terenów objętych rewitalizacją
- Udział imprez w mieście związanych z rewitalizacją
- Udział terenów zrewitalizowanych w łącznej powierzchni terenów zdegradowanych

### Cel strategiczny 3: WZMOCNIENIE SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO

- zmodernizowane/wybudowane drogi i ulice
- udział dróg o nawierzchni twardej
- dostępność do Trójmiasta transportem kolejowym
- dostępność do Trójmiasta komunikacją autobusową



- czas podróży do Trójmiasta transportem kolejowym
- dostępność do transportu miejskiego
- znaczenie komunikacji rowerowej

**Cel strategiczny 4: WYSOKA JAKOŚCI MIESZKALNICTWA i USŁUG MIASTA**

- bezpieczeństwo publiczne
- udział osób korzystających z pomocy społecznej
- powierzchnia mieszkalna per capita
- dostępność do usług medycznych
- wydatki na oświatę na 1-go ucznia
- wyniki tczewskich uczniów w testach kompetencyjnych
- wydatki budżetowe na kulturę
- wydatki budżetowe na sport
- zmiana struktury gminnego zasobu mieszkaniowego.

**Cel strategiczny 5: ROZWÓJ OBYWATELSKI**

- znaczenie organizacji pozarządowych w realizacji zadań samorządu
- efektywność działania organizacji pozarządowych
- frekwencja wyborcza w wyborach samorządowych
- frekwencja wyborcza w wyborach parlamentarnych

*Źródła danych:*

1. *Urząd Statystyczny w Gdańsku, Województwo Pomorskie 2008, Gdańsk 2008*
2. *Urząd Statystyczny w Gdańsku, Województwo Pomorskie 2009, Gdańsk 2009*
3. *Urząd Statystyczny w Gdańsku, Województwo Pomorskie 2010, Gdańsk 2010*
4. *Instytut Eurotest, Stan i warunki rozwoju gospodarki miasta Tczewa ze szczególnym uwzględnieniem sektora małych i średnich przedsiębiorstw wg stanu na początku 2011 r., Gdańsk, kwiecień 2011 r.*
5. *Plan zagospodarowania przestrzennego zatwierdzony Uchwałą nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 roku*

*Opracowanie:*

*Wydział Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego w Tczewie*