



Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030+

Plan działania

Malbork, styczeń 2023

Opracował zespół:

- Monika Sasin, Miasto Malbork
- Aleksandra Iglińska, Miasto Malbork
- Ewa Ruczyńska, Miasto i Gmina Sztum
- Anna Uzdowska, Miasto i Gmina Nowy Staw
- Aleksandra Kiliszewska, Gmina Stare Pole
- Paweł Weretycki, Gmina Malbork
- Anna Smolińska, Gmina Miłoradz
- Sylwia Grabowska, Powiat Malborski
- Joanna Reszka, Powiat Malborski
- Elżbieta Mazur, Powiat Sztumski
- Lucyna Szymańska, Miasto i Gmina Sztum
- Agnieszka Pasztaleniec-Szczerkowska, Agencja Rozwoju Pomorza S.A.
- Anna Hasiuk, Agencja Rozwoju Pomorza S.A.
- Adam Marynkiewicz, Agencja Rozwoju Pomorza S.A.
- Piotr Borkowski, Agencja Rozwoju Pomorza S.A.

Agencja Rozwoju Pomorza S.A.



Spółka Samorządu
Województwa Pomorskiego

Spis treści

1.	Wprowadzenie	5
2.	Przyjęta koncepcja metodologiczna opracowania	7
3.	Diagnoza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum	8
3.1.	Położenie MOF Malbork-Sztum, powiązania funkcjonalne, opis partnerstwa	8
3.2.	Sfera społeczna	12
3.2.1.	Demografia.....	12
3.2.2.	Rynek pracy.....	16
3.2.3.	Edukacja	18
3.2.4.	Kultura	24
3.2.5.	Ochrona zdrowia.....	28
3.2.6.	Sport i rekreacja	33
3.2.7.	Integracja społeczna	34
3.3.	Sfera gospodarcza	38
3.3.1.	Liczba i struktura podmiotów gospodarki narodowej.....	39
3.3.2.	Podmioty gospodarki narodowej	41
3.3.3.	Przedsiębiorczość mieszkańców	44
3.3.4.	Oferta inwestycyjna MOF Malbork-Sztum	48
3.3.5.	Oferta turystyczna	52
3.4.	Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa	56
3.4.1.	Transport i dostępność komunikacyjna	56
3.4.2.	Infrastruktura techniczna	106
3.4.3.	Energetyka	109
3.4.4.	Środowisko naturalne.....	115
4.	Wyniki badania ankietowego.....	122
5.	Bilans strategiczny	123
5.1.	Sfera społeczna	123
5.2.	Sfera gospodarcza	124
5.3.	Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa	124
5.4.	Analiza SWOT	127
5.5.	Identyfikacja obszarów wsparcia oraz wspólnych celów rozwojowych	132
6.	Założenia rozwojowe	135
6.1.	Misja i wizja rozwoju MOF Malbork-Sztum do roku 2030	135
6.2.	Cele strategiczne, operacyjne i kierunki interwencji.....	135
6.3.	Projekty rozwojowe i źródła finansowania projektów	142

Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030+

1) Projekty strategiczne	142
2) Projekty uzupełniające	147
7. Opis udziału partnerów w przygotowaniu strategii i jej realizacji.....	152
8. System wdrażania	155
8.1. Założenia wdrożeniowe.....	155
8.2. Opis procesu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych	155
8.3. Struktura i mechanizmy zarządzania	156
8.4. Monitoring i ewaluacja	158
9. Zbieżność Strategii z obowiązującymi dokumentami strategicznymi w kraju i regionie	160
10. Spis tabel	173
11. Spis wykresów.....	174
12. Spis rysunków	177
13. Bibliografia	178
14. Załączniki.....	179
14.1. Raport z konsultacji społecznych	179
14.2. Fiszki projektowe (ZIT).....	179

1. Wprowadzenie

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

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

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

Zasięg terytorialny analiz danych statystycznych oraz realizacji badań ilościowych i jakościowych pokrywa się z obszarem MOF Malbork-Sztum z włączeniem w uzasadnionych przypadkach gminy Miłoradz uczestniczącą w ZIT w roli obserwatora. Zakres analizy rozszerzony na obszary obejmujące województwo pomorskie i cały kraj dotyczyć będzie w szczególności trendów demograficznych i gospodarczych oraz zapisów zawartych w dokumentach strategicznych, odnoszących się do badanego tematu.

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

Sprawną realizację Strategii wymagać będzie zintegrowanego zarządzania, na które składa się współpraca i koordynacja prac poszczególnych samorządów terytorialnych tworzących obszar funkcjonalny. Koordynacja działań i wielosektorowa współpraca przyczyni się do wzrostu konkurencyjności i utrzymania rozwoju MOF Malbork-Sztum. Strategia przygotowana została w wyniku współpracy samorządów tworzących MOF Malbork-Sztum z ekspertami zewnętrznymi. Proces budowy Strategii wsparty został metodą konsultacji i partycypacji społecznej. Opracowanie Strategii obejmowało szereg analiz i wyodrębnienie działań strategicznych dla lokalnego rozwoju, przy

aktywnym udziale szerokiej grupy odbiorców z terenów MOF Malbork-Sztum (mieszkańcy, lokalne grupy działania, lokalni liderzy społeczni, organizacje pozarządowe, przedsiębiorcy, lokalne władze samorządowe itd.), zachowując transparentność prac nad Strategią oraz działając zgodnie z zasadą dobrego rządzenia (społeczeństwo obywatelskie).

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

2. Przyjęta koncepcja metodologiczna opracowania

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

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

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

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

3. Diagnoza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum

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

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

3.1. Położenie MOF Malbork-Sztum, powiązania funkcjonalne, opis partnerstwa

Pierwsza delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych przeprowadzona została na terenie województwa pomorskiego w 2013 roku¹ i została potwierdzona w aktualnych dokumentach strategicznych województwa pomorskiego:

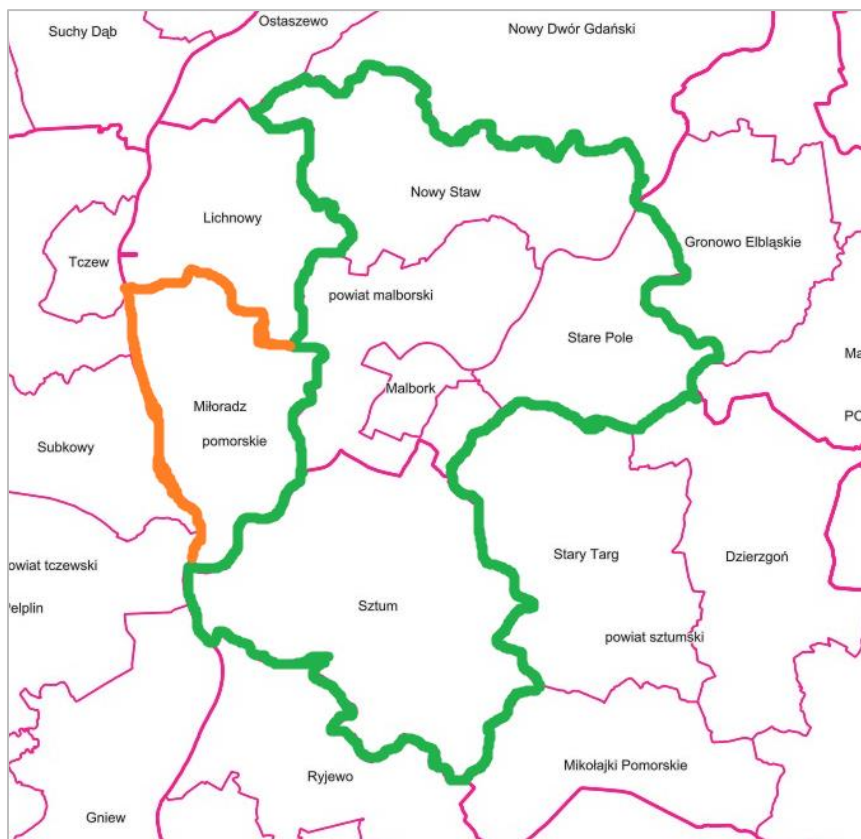
- Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030,
- Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa 2030.

Delimitacja wskazuje, iż obszar funkcjonalny przy Malborku i Sztumie ma charakter ponadlokalny, ze wskazaniem Malborka i Sztumu jako ośrodków węzłowych o znaczeniu ponadlokalnym. Gminy wchodzące w skład MOF Malbork-Sztum zawierają się w obrębie wyznaczonego obszaru obsługi, a ich badane relacje przestrzenne (suburbanizacja, dojazdy do pracy, dojazdy do szkół, połączenia komunikacyjne) były i są silne lub bardzo silne.

Na podstawie delimitacji obszar MOF Malbork-Sztum obejmuje 4 gminy powiatu malborskiego (Gmina Miasto Malbork, Miasto i Gmina Nowy Staw, Gmina Malbork, Gmina Stare Pole) oraz 1 gminę powiatu sztumskiego (Miasto i Gmina Sztum) o łącznej powierzchni 492 km² oraz oddziałuje na obszar 1 gminy (Gmina Miłoradz) powiatu malborskiego o powierzchni 94 km² (Rysunek 1). Miasta Malbork oraz Sztum uznane zostały za miasta z obszarem obsługi przekraczającym granice powiatu, oddziaływującym na Partnerów i świadczącym funkcje usługowe, w tym głównie w zakresie szkolnictwa ponadpodstawowego, usług publicznych i zdrowotnych, dla poszczególnych Partnerów MOF, których terytoria stanowią obszar powiązany z nimi funkcjonalnie.

¹ Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego, Gdańsk, marzec 2013

Rysunek 1. Obszar MOF Malbork-Sztum wraz z Gminą Miłoradz ze statusem obserwatora



Źródło: Opracowanie własne na podstawie https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/lmgp_2.html

Miasto i Gmina Sztum o powierzchni ponad 181 km² położone jest w zachodniej części powiatu sztumskiego, stanowiąc prawie 25% jego powierzchni i jest jedną z pięciu gmin powiatu (Rysunek 2). Graniczy z powiatem malborskim (Gmina wiejska Malbork i Gmina Miłoradz), powiatem kwidzyńskim (Gmina Ryjewo) i powiatem tczewskim.

Rysunek 2. Miasto i Gmina Sztum na tle powiatu sztumskiego

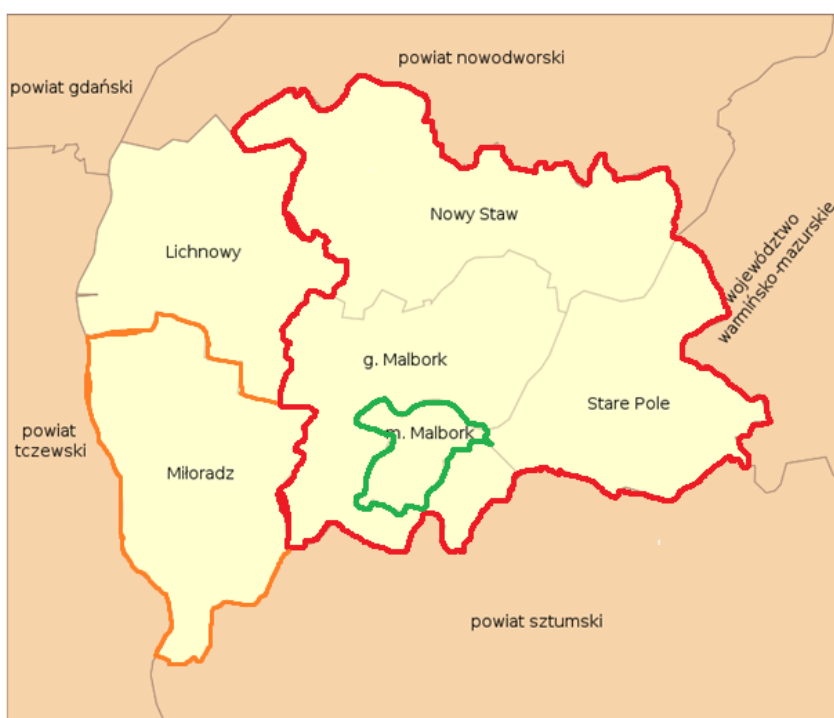


Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://pl.wikipedia.org/>

Gminy powiatu malborskiego wchodzące w skład MOF Malbork-Sztum stanowią łącznie prawie 63% jego powierzchni. Gmina Miłoradz stanowi ponad 19% powierzchni powiatu (Rysunek 3).

Miasto Malbork położone jest w południowo - wschodniej części województwa pomorskiego i jest jedną z 6 gmin powiatu malborskiego (Rysunek 3). Zajmuje obszar o wielkości 17,16 km², granicząc z gminą Malbork (która otacza miasto prawie całkowicie) oraz w niewielkim fragmencie z gminą Stare Pole na wschodzie. Aktualizacja delimitacji Miast średnich, opracowana w 2018 roku przez PAN wskazuje, iż Miasto Malbork jest miastem zagrożonym marginalizacją (umiarkowane powiększenie niekorzystnego dystansu rozwojowego oraz umiarkowane zła sytuacja społeczno-gospodarcza w roku 2018 w stosunku do roku 2008).²

Rysunek 3. Miasto i Gmina Nowy Staw, Gmina Stare Pole, Gmina Malbork, Miasto Malbork, Gmina Miłoradz na tle powiatu malborskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://pl.wikipedia.org/>

Na podstawie Porozumienia w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum z dnia 17 listopada 2022 roku, Partnerami MOF Malbork-Sztum są następujące jednostki samorządu terytorialnego:

- Miasto Malbork,
- Miasto i Gmina Sztum,
- Gmina Malbork,

² Aktualizacja delimitacji miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, listopad 2019, s.13

- Gmina Stare Pole,
- Miasto i Gmina Nowy Staw,
- Powiat Sztumski,
- Powiat Malborski.

Zgodnie z uchwałą nr XXXVIII/312/2021 RADY MIASTA MALBORKA z dnia 28 października 2021 r. w sprawie wyrażenia zgody na przystąpienie Miasta Malbork do współpracy w ramach instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Malbork-Sztum i zawarcia porozumienia z samorządami tworzącymi MOF Malbork-Sztum Gmina Miłoradz występuje w MOF Malbork-Sztum w roli obserwatora. Powiązania funkcjonalne pomiędzy obszarem MOF Malbork-Sztum, a Gminą Miłoradz dotyczą głównie połączeń transportowych, w tym w zakresie rozwoju ponadlokalnego systemu tras pieszo-rowerowych (z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo z Gminą Malbork i drogą krajową nr 22), a także w zakresie poprawy efektywności energetycznej (efekt skali termomodernizacji budynków użyteczności publicznej w ujęciu ekonomicznym – „*value for money*” i środowiskowym – wpływ redukcji gazów cieplarnianych na cały obszar MOF) oraz ochrony środowiska naturalnego w obszarze poprawy gospodarowania odpadami. Należy również podkreślić, iż ważnym aspektem powiązań funkcjonalnych między Gminą Miłoradz a MOF Malbork-Sztum jest również współpraca samorządowa i realizacja projektów partnerskich, których efekty oddziałują na cały obszar MOF, np.:

- Cyfrowo połączeni – e-Inclusion na terenie Miasta Malborka i Gminy Miłoradz (Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka),
- Mobilny i aktywny kapitał ludzki w powiatach malborskim i sztumskim – „Aktywizacja społeczno-zawodowa” (Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego 2014 – 2020),
- Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R 10 i Wiśłana Trasa Rowerowa R9 – projekt realizowany przez Gminę Miłoradz w partnerstwie z Miastem i Gminą Sztum oraz 3 gminami powiatu kwidzyńskiego.

Bardziej szczegółowa analiza powiązań funkcjonalnych w poszczególnych obszarach (społecznym, gospodarczym i przestrzenno-infrastrukturalnym) wynikająca z analizy *desk research* została przedstawiona w dalszej części diagnozy MOF.

Partnerzy MOF Malbork-Sztum, wraz z Gminą Miłoradz w roli obserwatora, zawarli wyżej wymienione Porozumienie w celu:

- utworzenia Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
- opracowania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
- wspólnej realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum.

Liderem Partnerstwa jest Miasto Malbork, które będzie reprezentowało Partnerów w procesie programowania, negocjacji i przygotowania dokumentów strategicznych oraz wszelkich innych dokumentów niezbędnych do realizacji ZIT w ramach perspektywy finansowej 2021-2027, a także w procesie realizacji i rozliczania projektów, których jest Liderem.

Strukturę organizacyjną Związku ZIT tworzą:

- Komitet Sterujący.
- Komitet Doradczy.

Biuro ZIT zapewnia obsługę merytoryczną, administracyjną i techniczną Komitetu Sterującego oraz Przewodniczącego Komitetu Sterującego. Funkcję Biura pełni Wydział Projektów Rozwojowych usytuowany w strukturze Urzędu Miasta Malborka.³

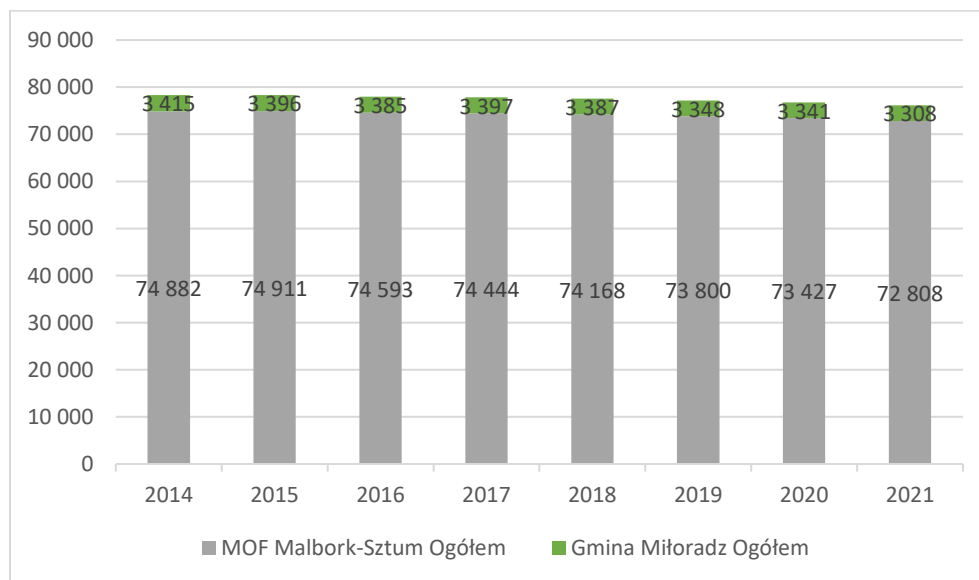
3.2. Sfera społeczna

3.2.1. Demografia

Liczba ludności MOF Malbork-Sztum i gminy Miłoradz w 2021 roku wyniosła 76 116 osób (3,24% ogółu ludności województwa pomorskiego) i charakteryzowała się nieznaczną tendencją malejącą (2,79%

w całym badanym okresie) – Wykres 1. Gęstość zaludnienia wynosi 130 mieszkańców na 1 km².⁴

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



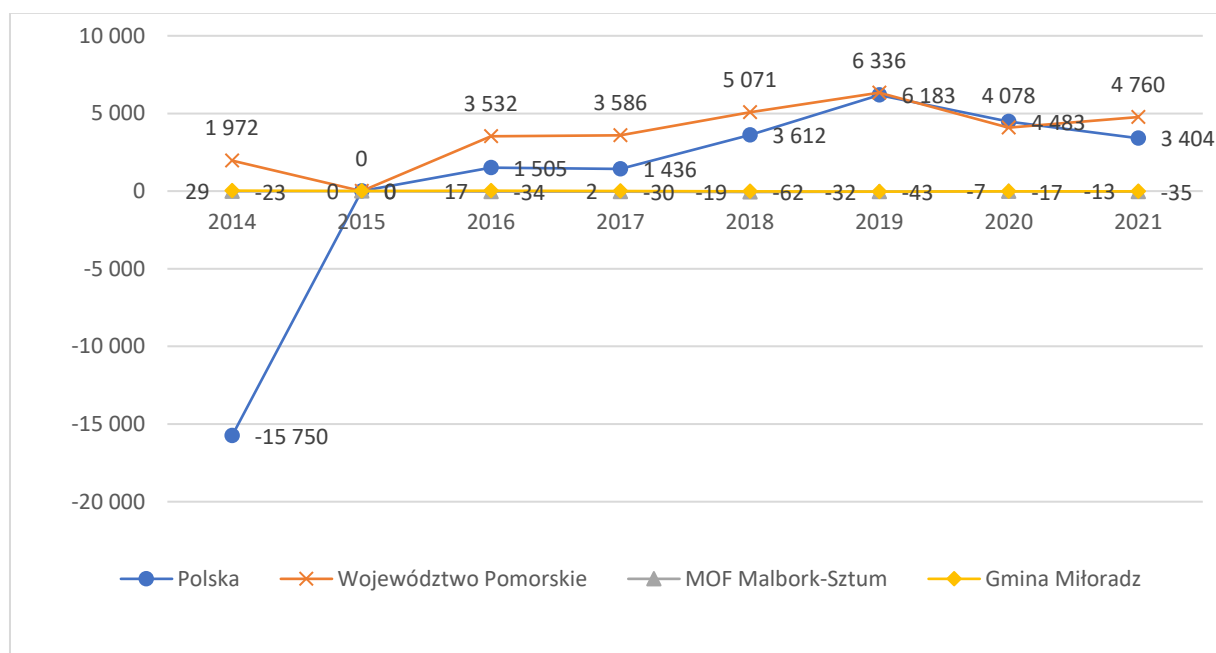
³ Szczegółowy opis struktur i procesów zarządzania w ramach Partnerstwa przedstawiony jest w punkcie 8.3 niniejszego dokumentu.

⁴ Dane Bank Danych Lokalnych GUS, 2021 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W celu przedstawienia ruchów migracyjnych na terenie MOF Malbork-Sztum przeanalizowano saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na całym obszarze funkcjonalnym w porównaniu do danych krajowych i wojewódzkich. W całym okresie analizy na obszarze MOF Malbork-Sztum odnotowano ujemne saldo migracji, utrzymujące się na stosunkowo stałym poziomie (Wykres 2). Dodatnie saldo migracji odnotowano na terenie całego województwa pomorskiego. W skali krajowej saldo migracji było ujemne w pierwszym analizowanym roku (2014), natomiast do roku 2021 uzyskiwało już wartości dodatnie. Dla roku 2015 dane migracyjne nie są dostępne.

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



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

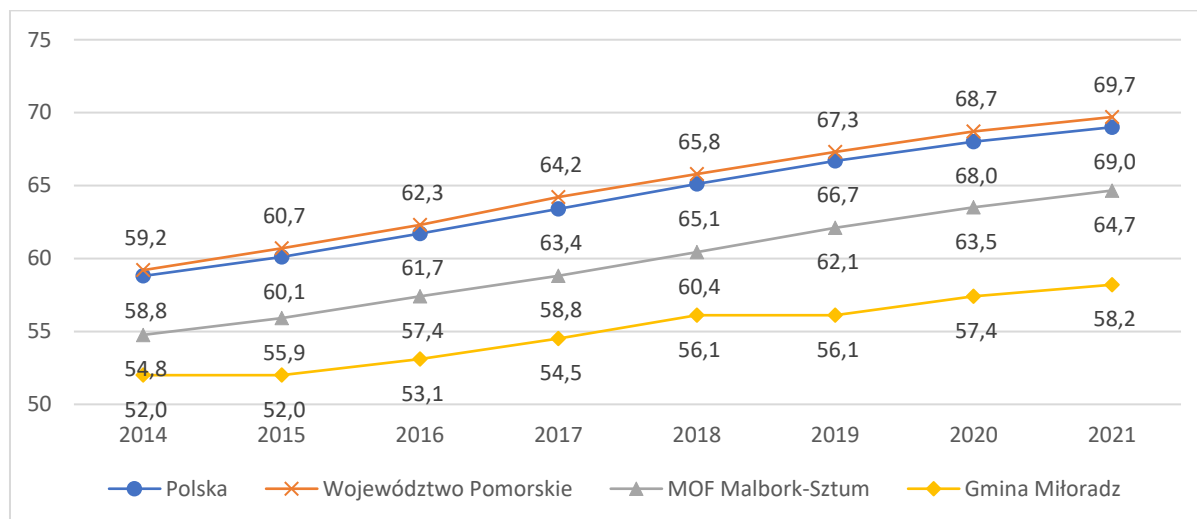
Analizując wskaźnik obciążenia demograficznego⁵ stwierdzić można, iż sytuacja w MOF Malbork-Sztum kształtuje się korzystniej od sytuacji krajowej i wojewódzkiej – w roku 2021 na 100 osób w wieku produkcyjnych przypadało na terenie MOF Malbork-Sztum 63,6 osoby w wieku nieprodukcyjnym (69,7 osoby na terenie województwa pomorskiego, Wykres 3). Należy podkreślić, iż MOF Malbork-Sztum wpisuje się w rosnący trend liczby mieszkańców w wieku nieprodukcyjnym przypadającej na 100 osób w wieku produkcyjnym, co spowodowane jest głównie zjawiskiem starzenia się społeczeństwa.

Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym przypadająca na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym na terenie MOF Malbork-Sztum wpisuje się w ogólnokrajowy negatywny trend rosnący (Wykres 4),

⁵ Współczynnik obciążenia demograficznego wyrażony jest jako stosunek liczby osób w wieku, gdy są one nieaktywne lub bierne zawodowo, czyli w wieku nieprodukcyjnym (liczba dzieci w wieku 0-14 lat, liczba osób w wieku 60 lub 65 lat i więcej) do liczby osób będących w wieku produkcyjnym (liczba osób w wieku 15 - 59 lub 64 lata).

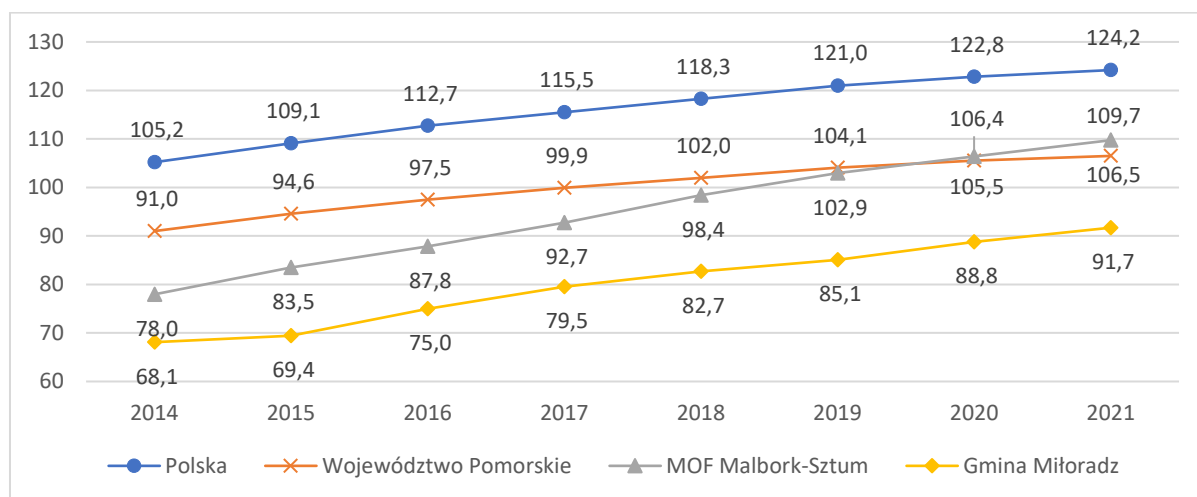
przy czym sytuacja MOF Malbork-Sztum w tym zakresie kształtuje się korzystnie w porównaniu do danych krajowych. Natomiast w roku 2020 wskaźnik przekroczył wartości wojewódzkie – 109,7 osób w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym (106,5 osób w województwie pomorskim).

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



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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

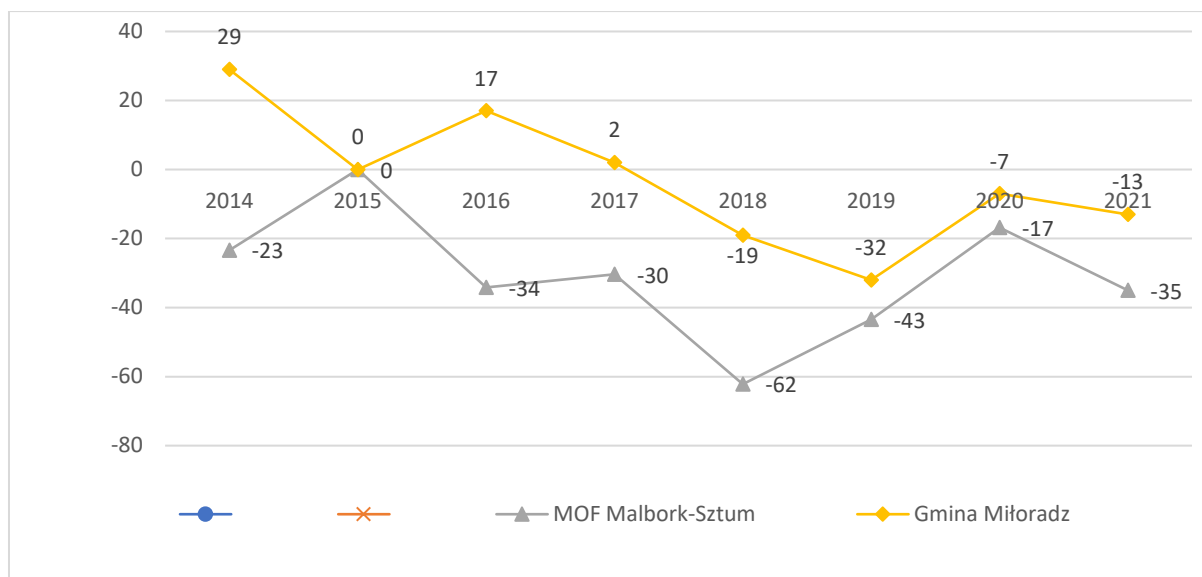


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Migracje i uchodźcy

W latach 2014-2021 na terenie MOF Malbork-Sztum odnotowywano ujemne saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych, co świadczyło o odpływie ludności z tegoż obszaru (od 2017 roku podobne zjawisko miało miejsce na terenie Gminy Miłoradz, Wykres 5).

Wykres 5. Saldo migracji ogółem (wewnętrznych i zewnętrznych) w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wybuch wojny na Ukrainie spowodował masowy napływ uchodźców na terytorium Polski⁶, w tym na terytorium MOF Malbork Sztum. Z uwagi na fakt, iż nie wszyscy uchodźcy rejestrują się w poszczególnych Urzędach Gminy, a część z tychże osób opuszcza terytorium MOF Malbork Sztum bez poinformowania danej jednostki, podanie precyzyjnej liczby uchodźców z Ukrainy w chwili obecnej jest trudne, a posiadane dane statystyczne obarczone są błędem statystycznym. Na podstawie danych podanych przez Partnerów MOF Malbork-Sztum szacuje się, iż w chwili obecnej na terenie MOF przebywa ok. 400 uchodźców (saldo migracji) z Ukrainy, w tym w ponad 90% są to kobiety i dzieci,

w roku 2021 saldo migracji zagranicznych wyniosło -107 osób, więc następował odpływ z terenów MOF cudzoziemców.⁷ W związku z faktem, iż konflikt zbrojny w Ukrainie może trwać jeszcze od kilku miesięcy do kilku lat, co może spowodować wzrost liczby uchodźców z tamtych terenów na obszarze MOF Malbork-Sztum, niezwykle ważnym aspektem jest budowanie systemu integracji migrantów w MOF, który obejmować będzie zarówno część infrastrukturalną, jak i usługową (pakiety usług).

⁶ Saldo na dzień 7 lipca wyniosło 1,934 mln osób

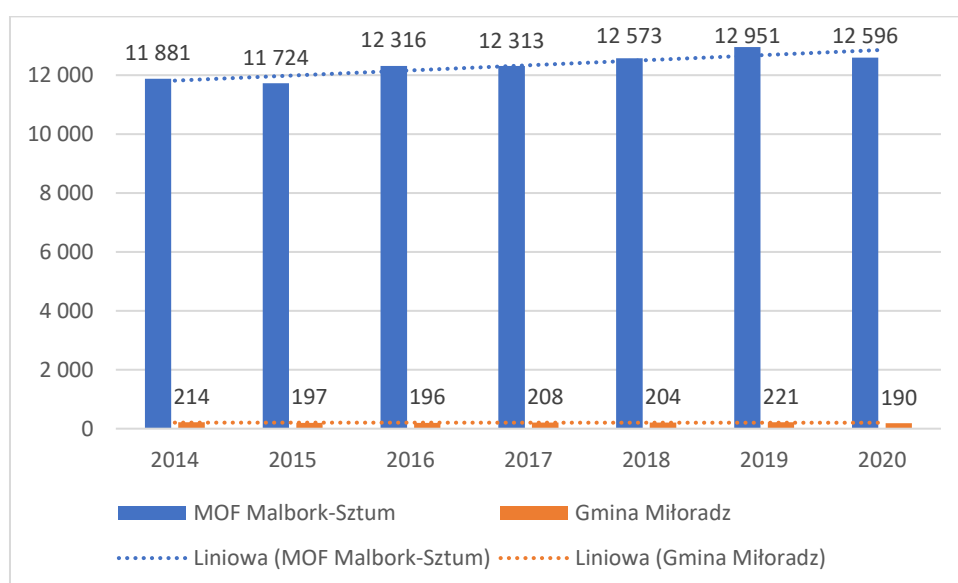
⁷ Dane GUS

3.2.2. Rynek pracy

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

Liczba osób pracujących w okresie od 2014 do 2020 roku wzrosła na terenie MOF Malbork-Sztum o 6,02% (Wykres 6). W tym samym okresie liczba pracujących w Polsce wzrosła o 3,76% co oznacza, że na diagnozowanym obszarze występują pozytywne trendy dotyczące liczby pracujących. Natomiast w województwie pomorskim tendencja dynamiki wzrostowej była słabsza i wyniosła 5,55%. W tym samym czasie w Gminie Miłoradz liczba pracujących zmalała o 11,21% (dotyczą podmiotów gospodarki narodowej o liczbie pracujących 10 i więcej osób oraz jednostek sfery budżetowej niezależnie od liczby pracujących).

Wykres 6. Liczba pracujących na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020⁸ (osoba)



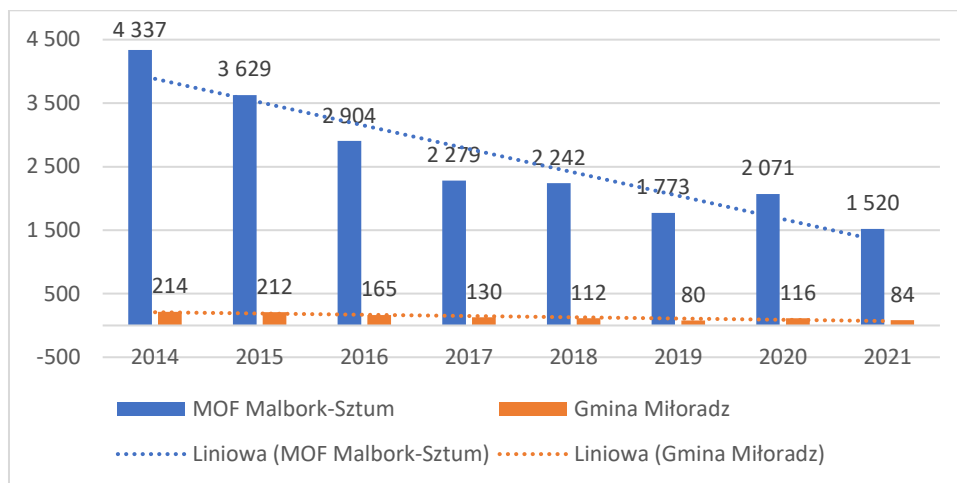
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS i Statystycznego Vademecum Samorządowca

Negatywne zmiany demograficzne przejawiające się zwiększeniem ilości osób w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym nie wpłynęły jednak negatywnie na rynek pracy.

W analizowanym okresie lat 2014-2021 bezrobocie rejestrowane na terenie MOF Malbork-Sztum charakteryzuje się tendencją malejącą – spadek o 64,95%, w Gminie Miłoradz spadek o 60,75% (Wykres 7), co spowodowane było ogólnym wzrostem gospodarczym, który jednak w okresie pandemii COVID-19 nieco wyhamował.

⁸ Brak danych za rok 2021

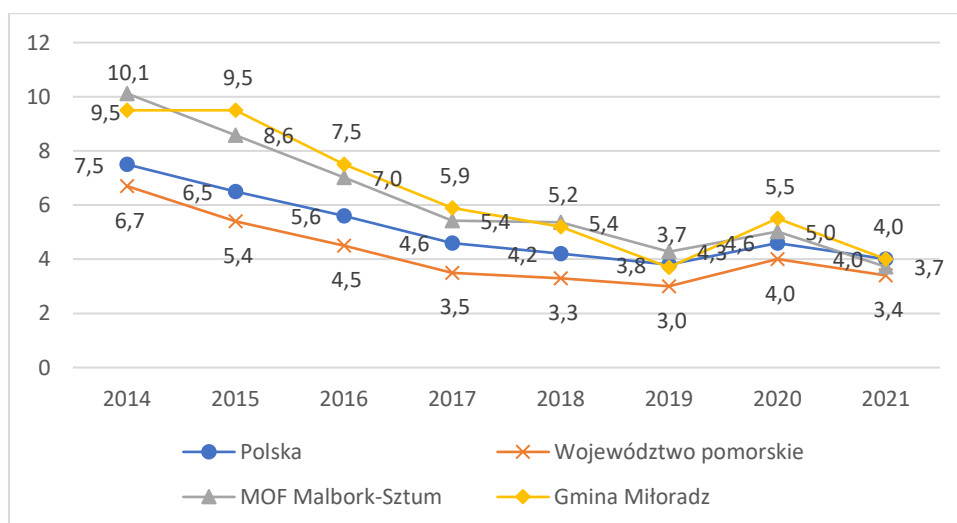
Wykres 7. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych na terenie MOF Malbork w latach 2014-2021 (osoba)



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

Sytuacja na rynku pracy MOF Malbork-Sztum kształtuje się nieco gorzej w stosunku do sytuacji na krajowym i wojewódzkim rynku pracy – w 2020 roku udział osób bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym na terenie MOF Malbork-Sztum wyniósł 5,0% (w Gminie Miłoradz 5,5%), przy średniej stopie bezrobocia kształtującej się na poziomie 4,6% w kraju oraz 4,0% w województwie pomorskim, gdzie dane kształtuje głównie trójmiejski rynek pracy (Wykres 8). Należy również zwrócić uwagę, że negatywne zjawisko wzrostu udziału osób bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w ostatnim badanym okresie, tj. roku 2020, zostało zniwelowane w 2021 roku (na poziomie danych krajowych 4,0% i wojewódzkich 3,4%).

Wykres 8. Udział osób bezrobotnych w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

3.2.3. Edukacja

Edukacja a rynek pracy

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

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

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

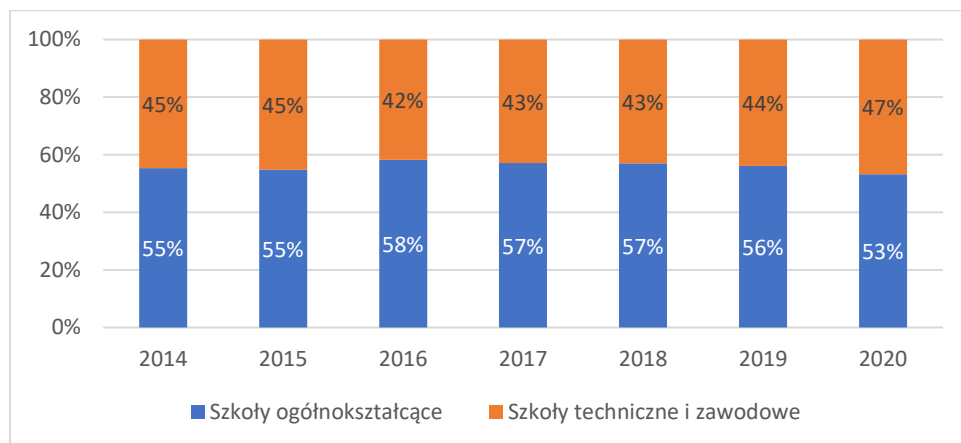
- betoniarze i zbrojarze,
- cieśle i stolarze budowlani,
- dekarze i blacharze budowlani,
- elektrycy, elektromechanicy i elektromonterzy,
- fizjoterapeuci i masażyści,
- kierowcy autobusów, samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych,
- kucharze,
- magazynierzy,
- monterzy instalacji budowlanych,
- murarze i tynkarze,
- nauczyciele,
- operatorzy i mechanicy sprzętu do robót ziemnych,
- operatorzy maszyn rolniczych i ogrodniczych,
- operatorzy urządzeń dźwigowo-transportowych,
- opiekunowie osoby starszej lub niepełnosprawnej,
- pracownicy robót wykończeniowych w budownictwie,
- pracownicy służb mundurowych,
- robotnicy budowlani,
- spawacze, ślusarze.

Wśród grup zawodów deficytowych znalazła się m.in. szeroka gama zawodów z sektora usług budowlanych, a także pozostałych technicznych zawodów jak np. elektrycy, spawacze, ślusarze. W celu zapewnienia większego dopasowania kierunków kształcenia w szkołach MOF Malbork-Sztum do potrzeb rynku pracy, konieczna jest współpraca między przedsiębiorcami, a instytucjami publicznymi (takimi jak Powiatowy Urząd Pracy) i szkołami. Biorąc pod uwagę grupy zawodów deficytowych, istotnym elementem dopasowania edukacji do rynku pracy jest podnoszenie poziomu kształcenia, w szczególności na poziomie szkół ponadpodstawowych, przygotowujących do zawodów (szkoły zawodowe i szkoły średnie o profilu technicznym).

Szkolnictwo ogólnokształcące, techniczne i branżowe

Na terenie MOF Malbork-Sztum szkoły dysponują bogatą ofertą edukacyjną, zarówno w zakresie kształcenia zawodowego jak i ogólnokształcącego. Młodzież może dokonywać wyboru oferty edukacyjnej spośród publicznych liceów ogólnokształcących, techników, szkół branżowych i szkół policealnych. Struktura kształcenia w szkołach, zainteresowanie ofertą edukacyjną oraz liczebność absolwentów w poszczególnych typach szkół, wskazują na niewiele wyższe zainteresowanie ofertą edukacyjną szkół ogólnokształcących w porównaniu do oferty edukacyjnej szkół technicznych i branżowych (Wykres 9). Oczekiwania rynku pracy, pociągają za sobą konieczność unowocześnienia zaplecza praktycznego kształcenia w zawodzie w stosunku do uczniów oraz budowania nowoczesnych programów i współpracy z pracodawcami w zakresie dokształcania młodocianych pracowników. Wskazane działania powinny mieć na celu zwiększenie zainteresowania ofertą szkół technicznych i branżowych wśród młodzieży.

Wykres 9. Udział absolwentów poszczególnych typów szkół w ogólnej liczbie absolwentów szkół technicznych i zawodowych/ branżowych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020⁹



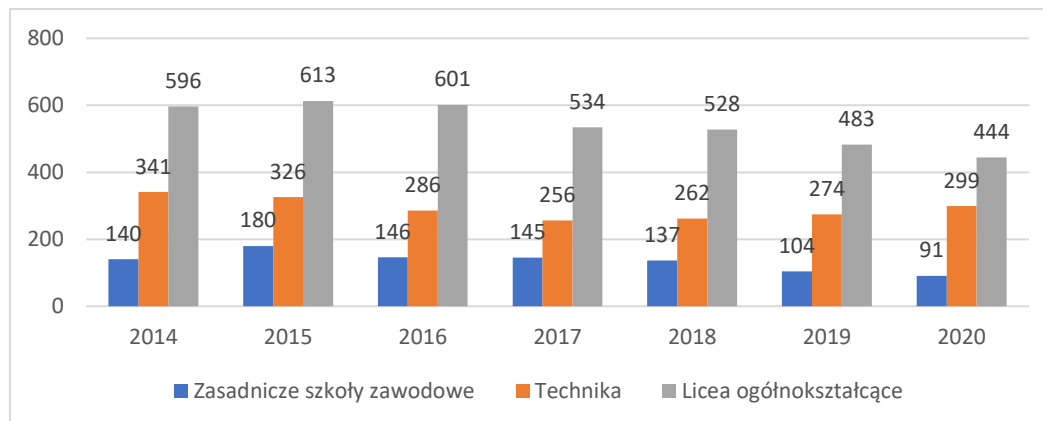
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Mimo zachowania podobnego udziału absolwentów szkół technicznych i branżowych, spośród wszystkich absolwentów szkół ponadgimnazjalnych, liczba absolwentów szkół technicznych i branżowych w roku 2020 zmalała o 91 osób (18,9%) w stosunku do roku 2014. Warto zauważyć, iż na poziomie szkół ogólnokształcących, liczba absolwentów zmniejszyła się aż o 152 osoby (25,5%).

⁹ Brak danych za lata 2014-2015 oraz 2021

Na wskazane zmiany wpływ mają czynniki demograficzne. Szczegółowe dane dotyczące liczby absolwentów w poszczególnych typach szkół przedstawiono na poniższym wykresie.

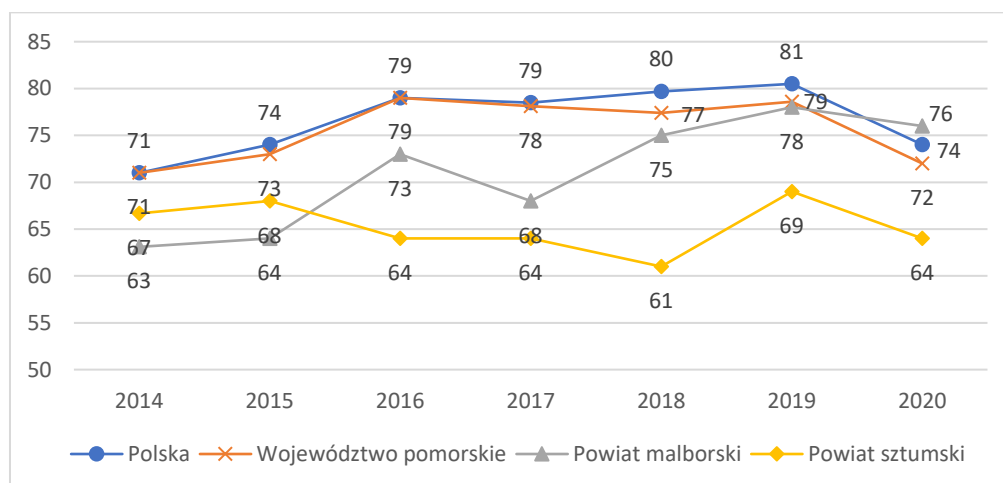
Wykres 10. Liczba absolwentów poszczególnych typów szkół na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020¹⁰ (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Zdawalność egzaminów maturalnych przez uczniów z terenu MOF Malbork-Sztum (dostępność danych w układzie powiatowym) kształtuje się na poziomie niższym od średniej krajowej i wojewódzkiej. Natomiast w 2020 roku zdawalność egzaminu maturalnego w powiecie malborskim przekroczyła wyniki krajowe i wojewódzkie. Zdawalność w powiecie sztumskim plasuje się zdecydowanie poniżej wyników pozostałych analizowanych obszarów (Wykres 11), co może świadczyć o konieczności poprawy jakości nauczania w tym powiecie.

Wykres 11. Zdawalność egzaminu maturalnego w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020¹¹(%)



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

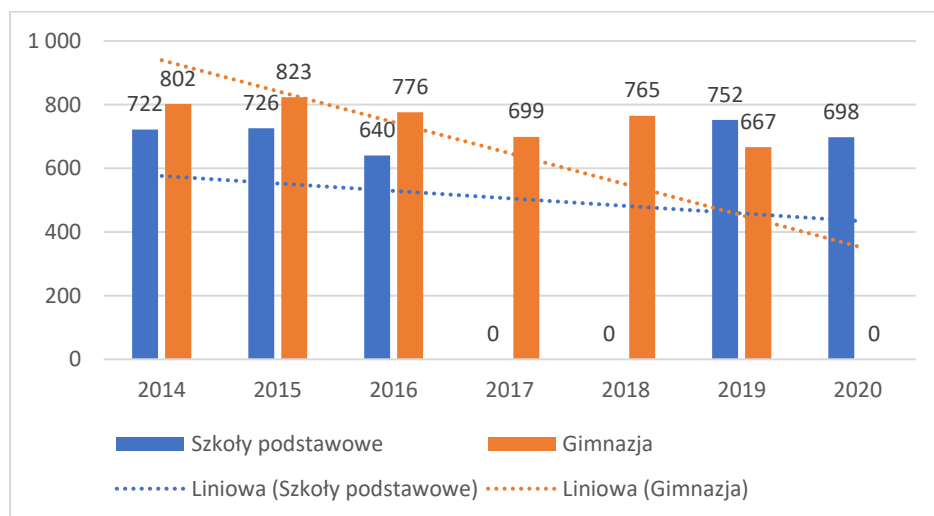
¹⁰ Ibidem

¹¹ Brak danych za lata 2014-2015 oraz 2021

Edukacja podstawowa i gimnazjalna

Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonuje 21 szkół podstawowych (dane z 2020 roku) i 4 gimnazja (dane z 2018 roku – w wyniku reformy systemu oświaty z dniem 31.08.2019 gimnazja zostały zlikwidowane). Natomiast w Gminie Miłoradz funkcjonują 2 szkoły podstawowe. Z roku na rok maleje jednak liczba ich absolwentów (Wykres 12), co świadczy o procesie tzw. „starzenia się” społeczeństwa MOF Malbork-Sztum (w przypadku szkół podstawowych – brak danych o absolwentach za lata 2017-2018).

Wykres 12. Liczba absolwentów szkół podstawowych i gimnazjów na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020¹² (osoba)



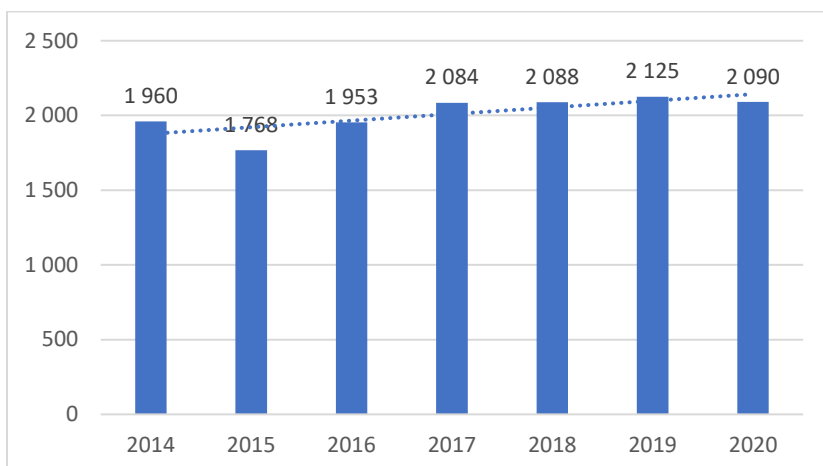
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Edukacja przedszkolna

Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonuje 21 przedszkoli, które w 2020 roku objęły opieką 2 090 dzieci (Wykres 13). Na terenie Gminy Miłoradz działa jedno przedszkole z 63 dziećmi w 2020 roku. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż liczba dzieci w przedszkolach wykazuje wzrostowy trend, co świadczyć może przede wszystkim o wzroście zainteresowania tymi placówkami wychowawczo – opiekuńczymi wśród aktywnych zawodowo rodziców.

¹² Brak danych za lata 2014-2015 oraz 2021

Wykres 13. Liczba dzieci w przedszkolach na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Szkoły wyższe

Od 2006 roku na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonuje 1 szkoła wyższa – Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy, Wydział Zarządzania i Inżynierii w Malborku (odział zamiejscowy). W 2020 roku na Wydziale Zarządzania i Inżynierii w Malborku kształciło się 144 studentów (dane GUS).

Wydział mieści się w zabytkowym gmachu pochodzącym z roku 1918, użytkowanym na podstawie długoterminowych umów dzierżawy z UM w Malborku. Budynek położony jest przy ulicy Sikorskiego 45 w odległości około 500 m od dworca kolejowego i autobusowego, w pobliżu dróg tranzytowych Elbląg - Iława - Tczew, zapewniających dogodną komunikację. Budynek jest w pełni dostosowany do nowoczesnych standardów akademickich. W budynku o kubaturze 4.111,78 m³, ogólnej powierzchni 10 272 m² i powierzchni użytkowej 733 m², na cele dydaktyczne przeznaczone są 2 sale wykładowe, 7 sal ćwiczeniowych oraz 2 laboratoria komputerowe, 4 pomieszczenia administracyjne i 4 pokoje gościnne z zapleczem.

Wszystkie pomieszczenia administracyjne i sale dydaktyczne sprzężone są siecią komputerową WINDOWS NETWORK. Każdy z komputerów posiada dostęp do sieci Intranet i Internet. Dla podniesienia jakości kształcenia, szczególnie percepcji wykładów i ćwiczeń, WSG zaopatrzyło poszczególne sale wykładowe i ćwiczeniowe, a także jednostki dydaktyczno-naukowe w aparaturę, wśród której należy wymienić: terminale internetowe oparte na komputerach klasy Pentium, nowoczesny sprzęt biurowy (drukarki, kserokopiarki pracujące w formacie A3), kilka cyfrowych rzutników multimedialnych, notebooków, ponadto rzutniki pisma, aparaty cyfrowe, magnetowidy i monitory TV / TV Sat. Do dyspozycji nauczycieli akademickich i studentów jest ponad 50 komputerów PC. Wszystkie komputery udostępnione studentom pracują w autonomicznej sieci komputerowej.

Studenci mogą korzystać z Biblioteki Wydziałowej, dysponującej bogatymi zbiorami, która mieści się w Budynku Willowym na parterze. W bibliotece studenci mają możliwość skorzystania ze skomputeryzowanej czytelnicy, która jest wyposażona w wewnętrzną sieć lokalną sprzężoną

z uczelnianym Intranetem i Internetem. Młodzież może ponadto korzystać z zasobów Ośrodka Informacji Naukowej WSG dostępnych poprzez specjalną kodowaną aplikację internetową.¹³

Szkolnictwo specjalne

Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonują następujące szkoły i ośrodki specjalne:

- Specjalny Ośrodek Rewalidacyjno-Wychowawczy dla Dzieci i Młodzieży z Autyzmem w Malborku,
- Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Malborku,
- Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Uśnicach,
- Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Kołozębnie.

Kształcenie ustawiczne oraz doszkalające

Należy również zaznaczyć, iż na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonują:

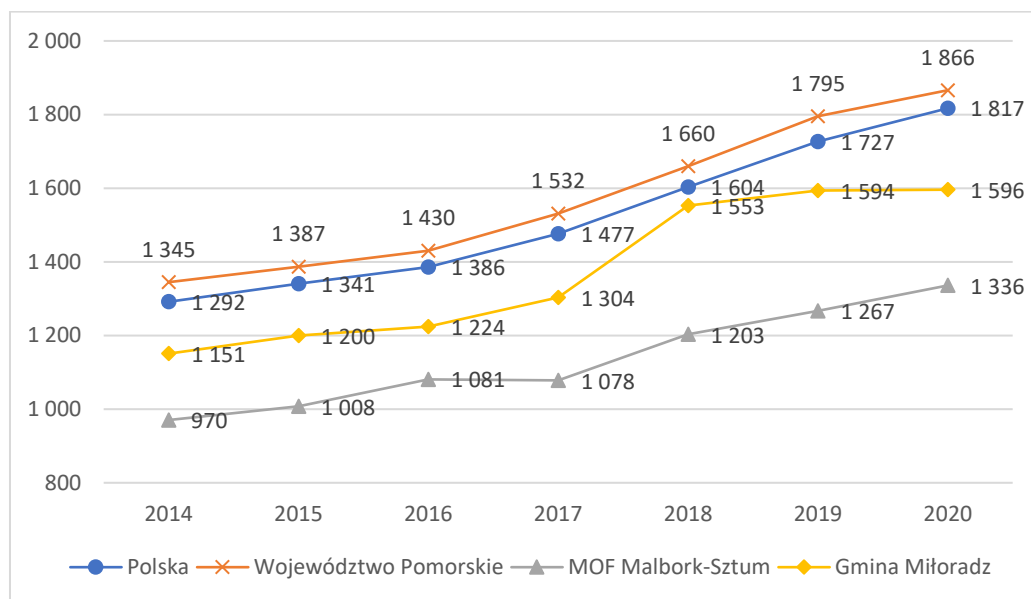
- Centrum Kształcenia Ustawicznego w Sztumie,
- Spółka Edukacyjna „P-TKM” w Sztumie, która organizuje kursy zawodowe oraz prowadzi ośrodek szkolenia kierowców,
- Centrum Edukacji Zawodowej w Malborku, które składa się z Centrum Kształcenia Ustawicznego i Centrum Kształcenia Zawodowego.

Wydatki na oświatę i wychowanie w przeliczeniu na 1 mieszkańca

Analizując wydatki ogółem na oświatę i wychowanie w przeliczeniu na 1 mieszkańca podkreślić należy, iż na terenie MOF Malbork-Sztum mają tendencję rosnącą (37,7% w badanym okresie czasu lat 2014-2020), podobnie jak pozostałe badane obszary. Jednak poziom wydatków jest istotnie niższy, zarówno od średniej krajowej (26,5%), jak i wojewódzkiej (28,4%). Wydatki w MOF Malbork-Sztum są również niższe niż w Gminie Miłoradz (16,3%) (Wykres 14).

¹³ <http://www.wsg.malbork.pl/uczelnia/wydzialy.4.html>

Wykres 14. Wydatki ogółem na oświatę i wychowanie na 1 mieszkańca w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020¹⁴ (PLN)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

3.2.4. Kultura

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

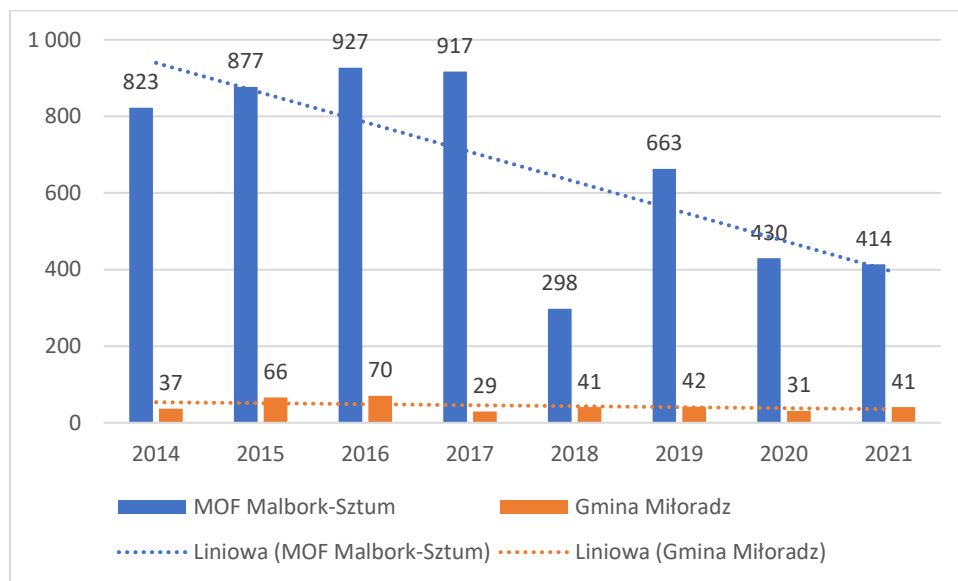
- Oblężenie Malborka,
- Magic Malbork,
- Międzynarodowy Festiwal Kultury Dawnej „Wspólne Dziedzictwo Kultury”,
- Dni Malborka, Dni Ziemi Sztumskiej, Dzień Nowego Stawu, Dni Starego Pola,
- Międzynarodowy Turniej Szachowy o Puchar Zamku Malborskiego,
- Europejskie Dni Tańca,
- Mistrzostwa w Wyścigach Smoczych Łodzi,
- Ogólnopolski Festiwal Piosenki Obcojęzycznej „Eurosong”,
- Festiwal Teatrów Ulicznych w Sztumie,
- Międzynarodowy i Ogólnopolski Przegląd Sztuki Więziennej w Sztumie,
- Żuławski Festiwal Smaku Wielkanocnego w Nowym Stawie.

Liczba imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Malbork-Sztum wykazuje tendencję malejącą, podobnie jak malejąca liczba uczestników tychże imprez. Dane roku 2020 uwzględniają już

¹⁴ Brak danych za rok 2021

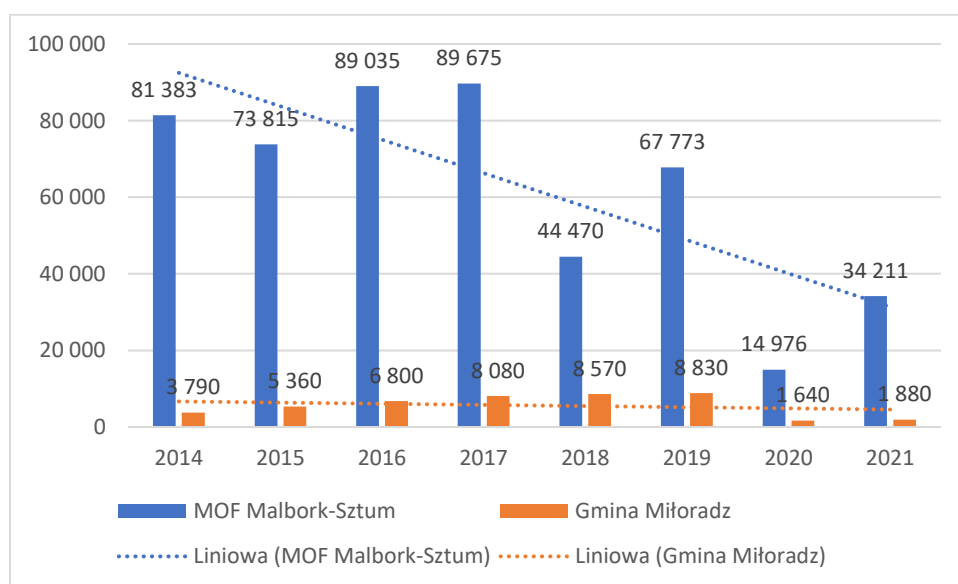
ograniczenia w organizacji imprez masowych z powodu pandemii COVID-19. Jednak dane z lat wcześniejszych wskazują na negatywne zjawisko zmniejszającej się ilości imprez i ich uczestników (Wykres 15, 16). Niezwykle istotną kwestią jest ciągłe udoskonalanie obecnych oraz rozwój nowych wydarzeń i usług z zakresu kultury na terenie MOF Malbork-Sztum, w szczególności imprez o charakterze ponadlokalnym, które mogą zainteresować turystów z odleglejszych obszarów województwa czy kraju.

Wykres 15. Liczba imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w latach 2014-2021 (sztuka)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Statystycznego Vademecum Samorządowca

Wykres 16. Liczba uczestników imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (osoba)

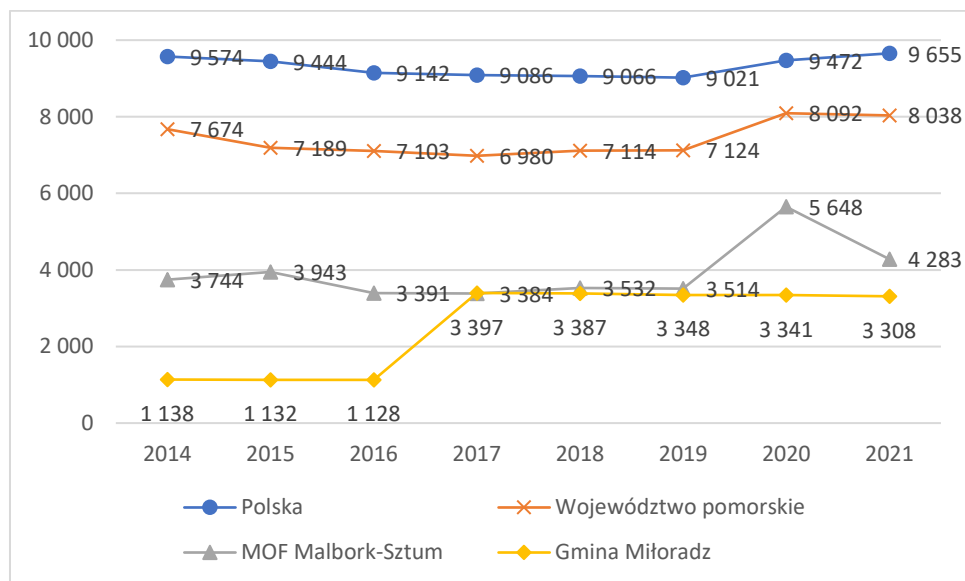


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Statystycznego Vademecum Samorządowca

Liczba ludności przypadająca na 1 obiekt kultury (domy i ośrodki kultury, kluby i świetlice)

Liczba ludności przypadająca na 1 obiekt kultury na terenie MOF Malbork-Sztum kształtowała się na poziomie istotnie niższym od wartości krajowych, wojewódzkich, co statystycznie oznacza większą dostępność obiektów kultury na terenie MOF Malbork-Sztum w porównaniu z analizowanymi obszarami (Wykres 17). W 2020 roku zauważalne jest pogorszenie się sytuacji MOF Malbork-Sztum w zakresie omawianego wskaźnika.

Wykres 17. Ludność przypadająca na 1 obiekt kultury w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)

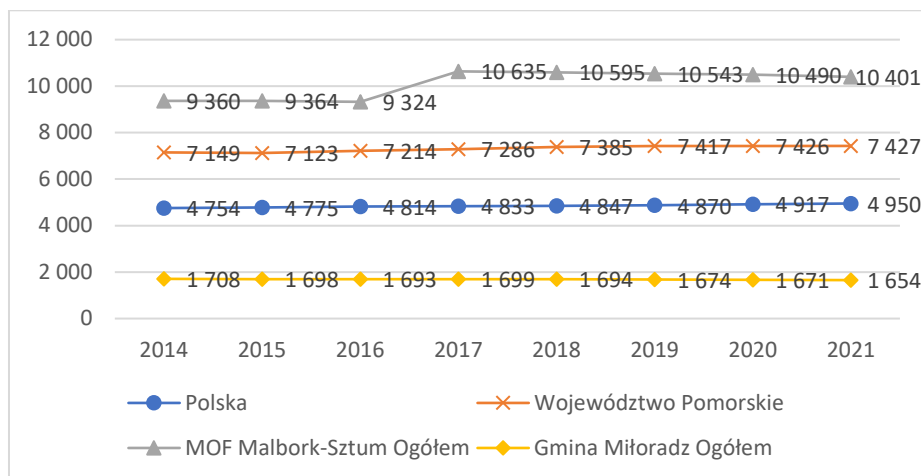


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Biblioteki

W 2020 roku na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonowało 7 bibliotek i filii bibliotecznych. Liczba ludności przypadająca na 1 placówkę biblioteczną na terenie MOF Malbork-Sztum w 2021 roku wyniosła 10 401 osób i jest o 11,12% wyższa w stosunku do roku 2014. Liczba ludności przypadająca na 1 placówkę biblioteczną na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2016-2020 kształtowała się powyżej wartości wojewódzkich i krajowych (Wykres 18).

Wykres 18. Ludność przypadająca na 1 placówkę biblioteczną w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)

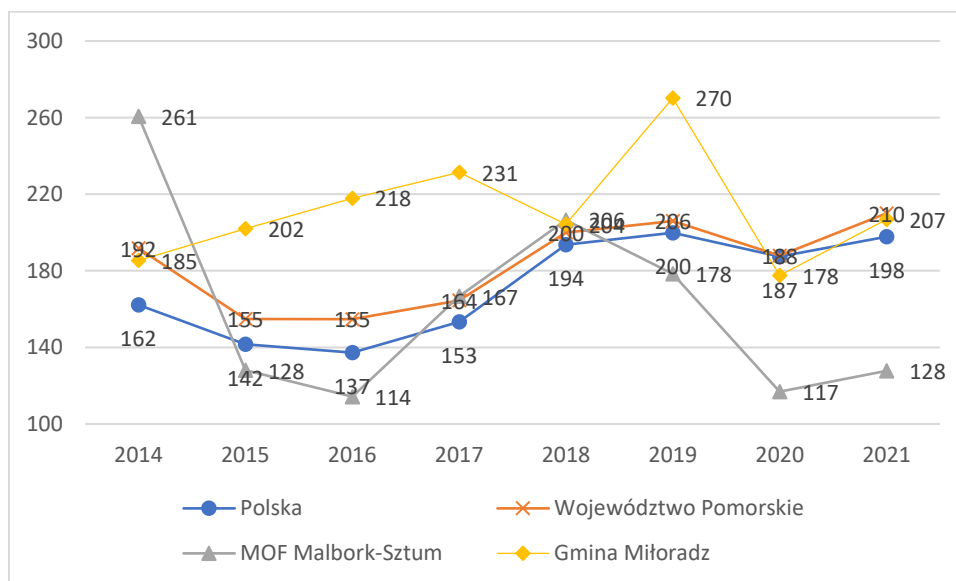


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wydatki na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w przeliczeniu na 1 mieszkańca

Wydatki na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w przeliczeniu na jednego mieszkańca MOF Malbork-Sztum kształtują się na poziomie istotnie niższym od średniej krajowej i wojewódzkiej. W 2021 roku wyniosły one 127,7 zł/ 1 mieszkańca MOF Malbork-Sztum, podczas gdy wartość ta na poziomie krajowym wyniosła 197,7 zł, a na poziomie wojewódzkim 210,0 zł (ponad 64% więcej) (Wykres 19).

Wykres 19. Wydatki na 1 mieszkańca na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (PLN)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

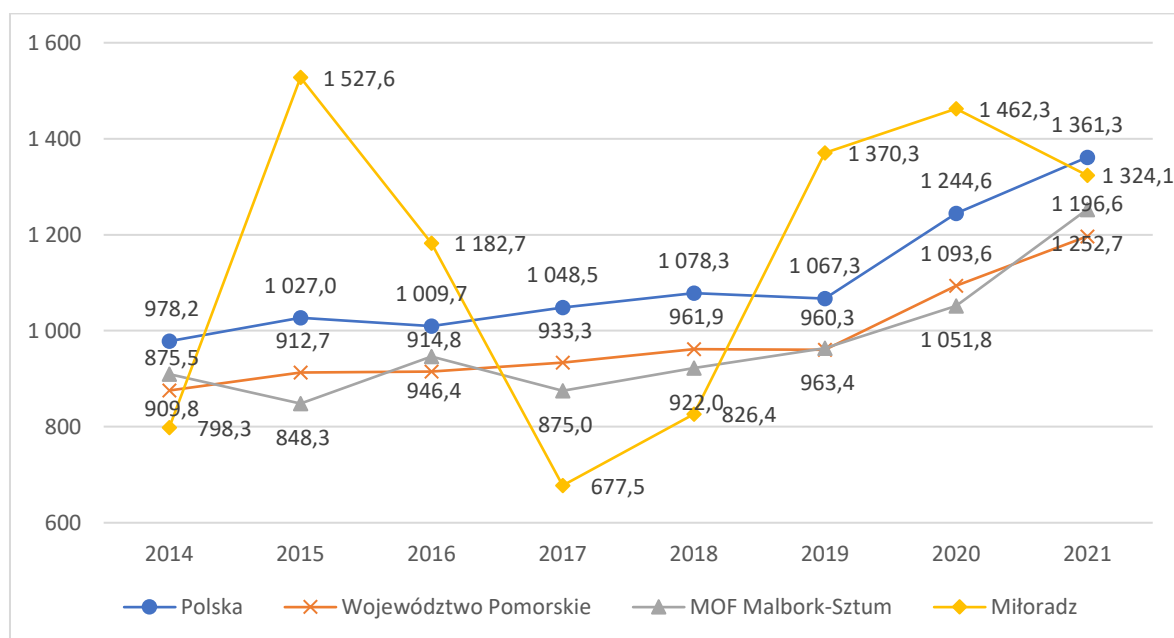
3.2.5. Ochrona zdrowia

Stan zdrowia

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

Współczynnik zgonów na 100 000 mieszkańców na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 kształtował się na poziomie niższym niż średnia krajowa, natomiast w porównaniu do danych wojewódzkich wykazywał wartości zmienne (Wykres 20). Zauważalna jest również tendencja wzrostowa wartości wskaźnika w badanym okresie we wszystkich analizowanych obszarach.

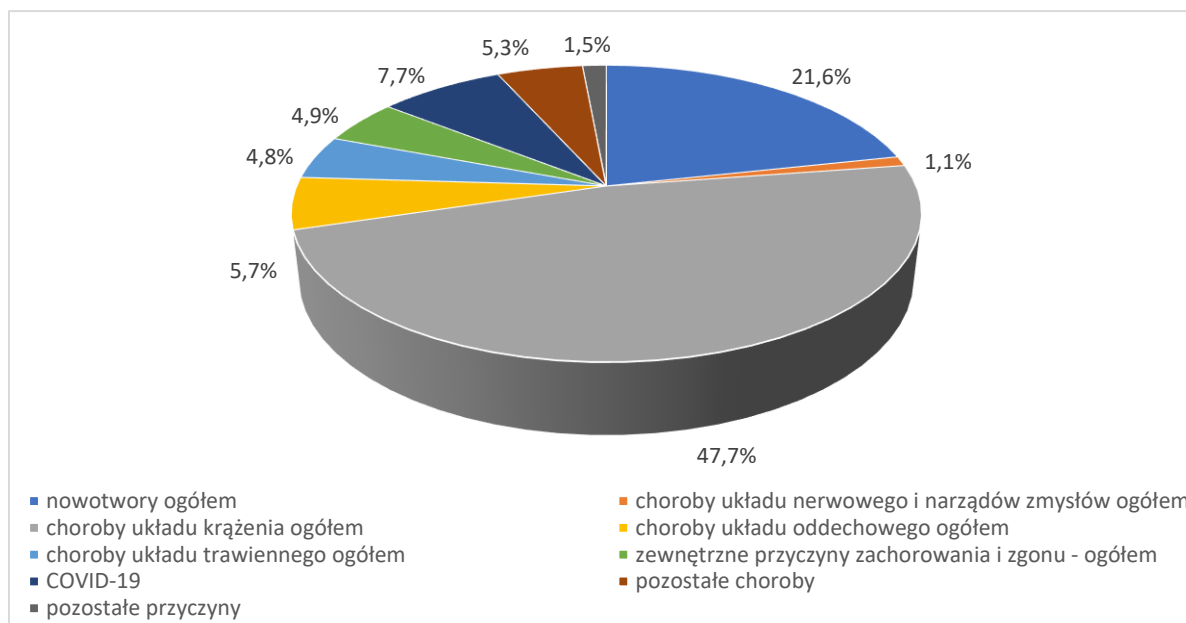
Wykres 20. Współczynnik zgonów na 100 000 mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Główną przyczyną zgonów mieszkańców na terenie powiatów malborskiego i sztumskiego w roku 2020 były choroby układu krążenia, które powodowały aż 47,7% ogólnej liczby zgonów (Wykres 21). Przyczyną 21,6% wszystkich zgonów były w 2020 roku na terenie obydwu powiatów choroby nowotworowe. Zarówno choroby układu krążenia, jak i choroby nowotworowe należą do chorób cywilizacyjnych XXI wieku.

Wykres 21. Przyczyny zgonów na terenie powiatu malborskiego i sztumskiego w roku 2020



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Niezwykle ważnym obszarem dotyczącym stanu zdrowia ludności jest ich zdrowie psychiczne, szczególnie w okresie po pandemicznym oraz zagrożenia działaniami wojennymi ze strony Federacji Rosyjskiej. W latach 2014-2019 na terenie województwa pomorskiego z roku na rok rosła liczba osób z zaburzeniami psychicznymi i zaburzeniami zachowania, osiągając wartość ponad 15 tys. osób w 2019, tj. o ponad 21% więcej niż w roku 2014 (Wykres 22)¹⁵. Dane dotyczące województwa pomorskiego odzwierciedlają de facto trendy krajowe (wzrost o prawie 10% w roku 2019 w porównaniu do roku 2014), a tym samym trendy na terenie MOF Malbork-Sztum¹⁶. Przedstawione dane nie obejmują lat 2020-2022 - lat pandemii i wybuchu wojny na Ukrainie, które to wydarzenia miały zdecydowanie negatywny wpływ na stan zdrowia psychicznego ludności Polski, województwa pomorskiego i MOF.

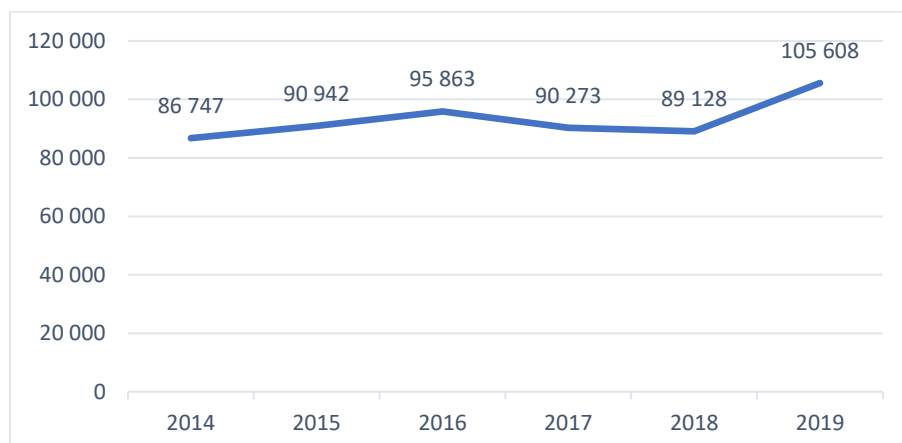
Należy podkreślić, iż w chwili obecnej na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonują jedynie 2 poradnie zdrowia psychicznego (w Malborku i Sztumie), które nie są w stanie pomóc wszystkim zgłaszającym się pacjentom w wymaganym dla poprawy zdrowia psychicznego czasie. Wpływ pandemii na stan psychiczny populacji można precyzyjnie określić. Jest to nieodzowne do zaplanowania krótko- i długoterminowej interwencji w obszarach: organizacyjnym, informacyjnym, medycznym.¹⁷ Niezwykle ważnym aspektem jest więc konieczność rozwoju systemu, w tym w obszarze infrastrukturalnym, ochrony zdrowia psychicznego na terenie MOF Malbork-Sztum.

¹⁵ Brak danych

¹⁶ Brak danych wyłącznie dla gmin tworzących MOF.

¹⁷ Wpływ pandemii COVID-19 na zdrowie psychiczne, Janusz Heitzman, Instytut Psychiatrii i Neurologii, Klinika Psychiatrii Sądowej, 2020

Wykres 22. Zaburzenia psychiczne i zaburzenia zachowania (bez uzależnień) ogółem na terenie województwa pomorskiego w latach 2014-2019 (osoba)¹⁸



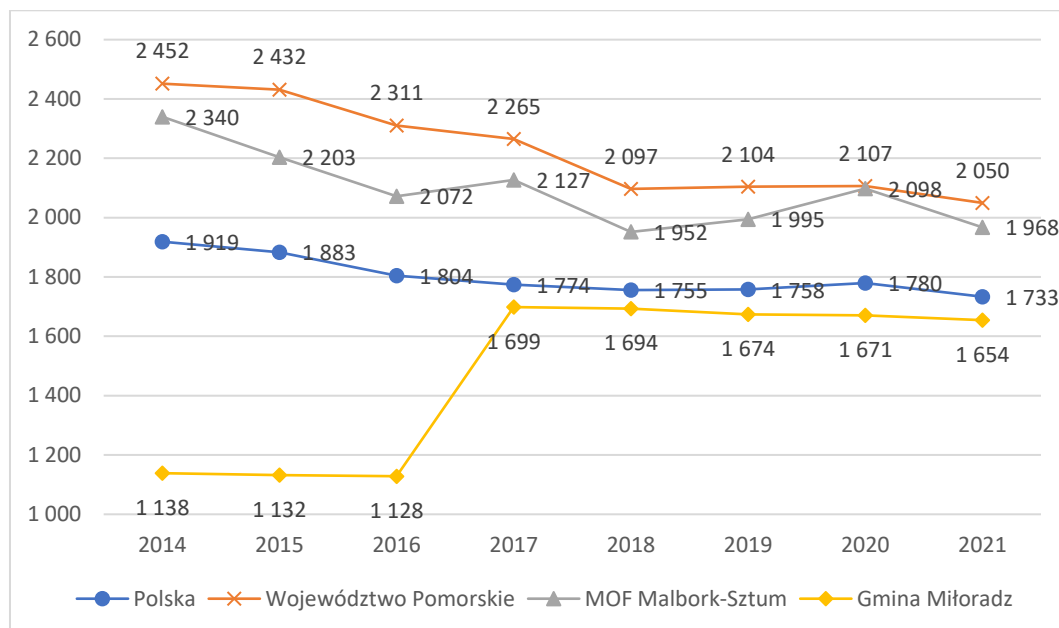
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Infrastruktura ochrony zdrowia

Liczba ludności z terenów MOF Malbork-Sztum przypadająca na 1 przychodnię zwiększyła się w 2021 roku w stosunku do roku 2014 o 15,9% i wyniosła 1 968 osób/ 1 przychodnię i osiągnęła lepszy wynik, niż wskaźnik dla województwa pomorskiego (2050 mieszkańców na 1 przychodnię w 2021 roku). Średnia krajowa to 1 733 osoby przypadające na 1 przychodnię. Generalnie tendencja wskaźnika jest korzystna w analizowanym okresie. Jedynie w Gminie Miłoradz w 2017 roku wzrosła ilość mieszkańców przypadających na przychodnię, choć wskaźnik 1 654 osoby na jedną placówkę zdrowia jest najkorzystniejszy w badanych obszarach (Wykres 23). Niezwykle ważnym aspektem w zakresie ochrony zdrowia mieszkańców MOF, w kontekście przedstawionych wskaźników, jest konieczność rozwoju i modernizacji placówek i systemu Podstawowej Opieki Zdrowotnej oraz ambulatoryjnej opieki specjalistycznej.

¹⁸ Brak danych za lata 2020-2021

Wykres 23. Liczba ludności przypadająca na 1 przychodnię w wymienionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)

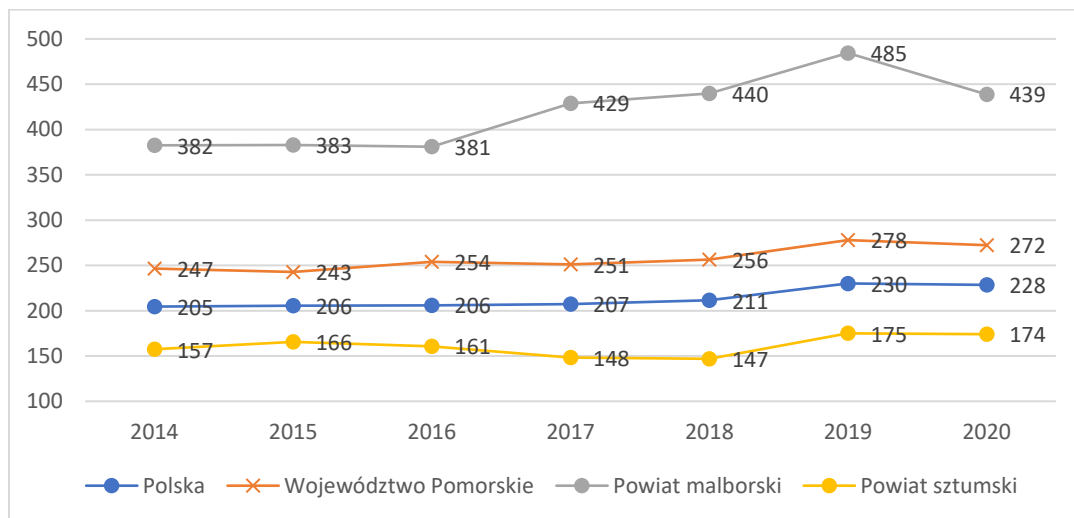


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Średnia liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne w latach 2014-2020 na terenie powiatu malborskiego kształtowała się znacznie powyżej tego parametru w pozostałych badanych obszarach (439 osób na 1 łóżko szpitalne w 2020 roku, w stosunku do 272 osób w województwie i 228 w Polsce). W powiecie sztumskim ilość osób przypadających na 1 łóżko szpitalne wynosiła w 2020 roku jedynie 174 osoby i jest to najkorzystniejsza wartość parametru w badanych obszarach. Generalnie w całym badanym okresie i obszarach występuje niekorzystna tendencja wzrostu ilości osób na 1 łóżko szpitalne (Wykres 24).

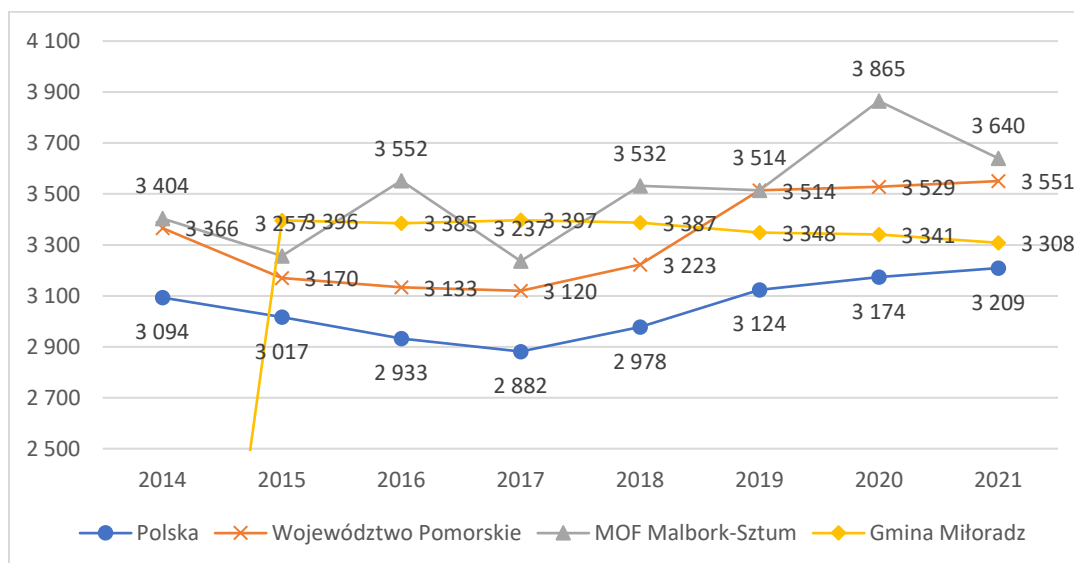
Średnia liczba ludności przypadającej na 1 aptekę ogólnodostępną na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 była wyższa od średnich krajowych i wojewódzkich oraz średniej dla Gminy Miłoradz. Na obszarze MOF obserwowana jest tendencja o charakterze zbliżonym do krajowego i wojewódzkiego, tj. wzrostu ilości mieszkańców przypadających na jedną aptekę ogólnodostępną. Taka tendencja jest wypadkową zmniejszającej się populacji oraz spadkiem ilości aptek (Wykres 25).

Wykres 24. Liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020¹⁹ (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 25. Liczba ludności przypadająca na 1 aptekę ogólnodostępną w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

¹⁹ Brak danych za rok 2021

3.2.6. Sport i rekreacja

Na terenie MOF Malbork-Sztum w 2022 roku zarejestrowane były 42 kluby i stowarzyszenia sportowe²⁰, przy czym żaden nie występował w najwyższej klasie rozgrywkowej w swojej dyscyplinie.

Główna infrastruktura sportowa i rekreacyjna znajduje się w największych miastach MOF Malbork-Sztum- na terenie miasta Malborka i miasta Sztumu. Odpowiednio gminy wiejskie oraz sołectwa w ich ramach dysponują uboższą infrastrukturą sportową i rekreacyjną.

Miasta i wsie na terenie MOF Malbork-Sztum oferują szereg obiektów sportowych, m.in.:

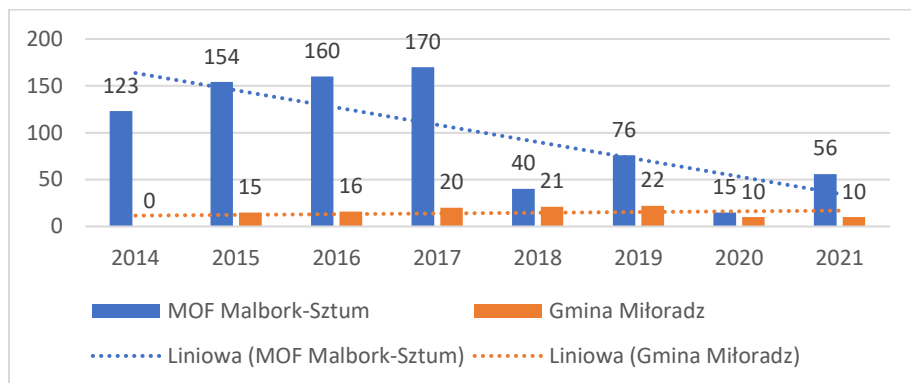
- kąpieliska i przystań jachtową,
- ściankę wspinaczkową,
- hale sportowe (Sztum, Malbork),
- boiska do piłki nożnej typu Orlik,
- boiska do koszykówki,
- bieżnie do uprawiania joggingu i organizowania zawodów biegowych,
- siłownie,
- stadion i kort tenisowy,
- wiejskie boiska sportowe,
- siłownie plenerowe.

Liczba imprez sportowo - rekreacyjnych, organizowanych w latach 2014-2021 na terenie MOF Malbork-Sztum charakteryzowała się malejącym trendem (Wykres 26) przy trendzie wzrostowym liczby uczestników tychże imprez (Wykres 27). Okres pandemii COVID-19, szczególnie rok 2020, wpłynął

na zmniejszenie ilości zarówno imprez turystycznych i sportowo-rekreacyjnych, jak i ilości ich uczestników. Natomiast w roku 2021 obserwujemy wzrost ilości imprez i dynamiczny wzrost liczby uczestników (5 764 osób- najwięcej w badanym okresie czasu).

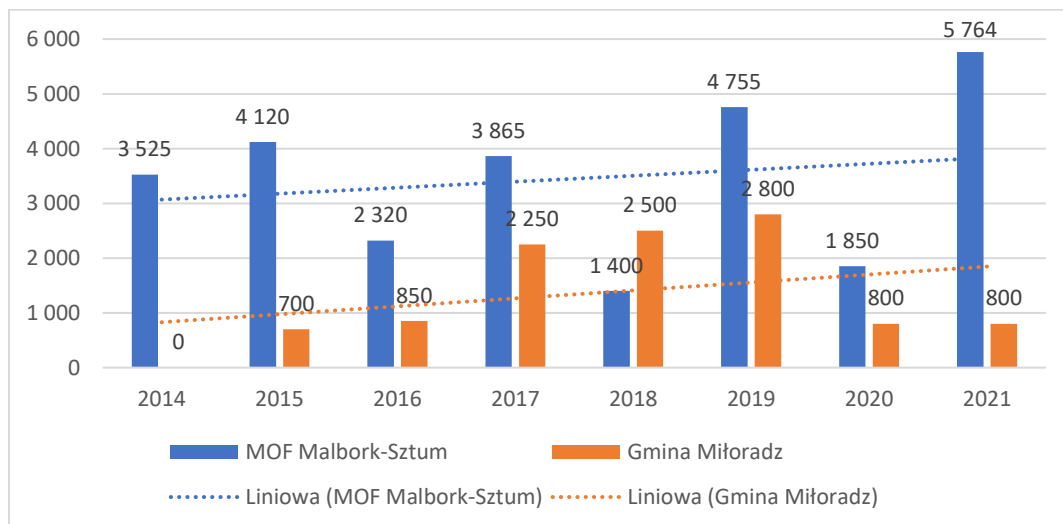
²⁰ Dane Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 26. Liczba imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (sztuka)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 27. Liczba uczestników imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (osoba)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

3.2.7. Integracja społeczna

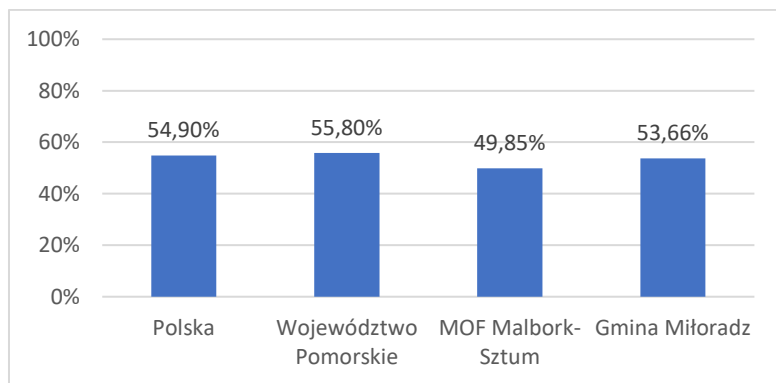
Aktywność społeczna

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

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

W wyborach samorządowych w roku 2018, średnia frekwencja na terenie całego kraju wyniosła 54,90%, natomiast w województwie pomorskim 55,80%. Na podstawie danych z poszczególnych gmin wchodzących w skład MOF Malbork-Sztum, obliczono frekwencję w wyborach, która wyniosła 49,85%, Gmina Miłoradz uzyskała frekwencję na poziomie 53,66% (Wykres 28).

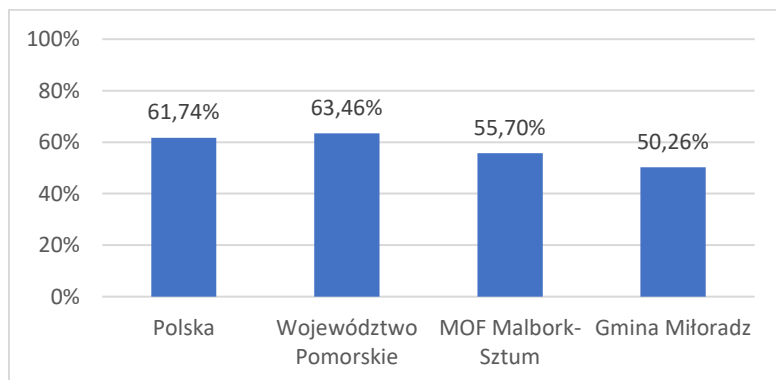
Wykres 28. Wybory samorządowe w roku 2018 – frekwencja na poszczególnych obszarach



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

Kolejnymi wyborami, które odbyły się na terenie kraju były wybory do Sejmu i Senatu w roku 2019. Frekwencja na terenie całego kraju wyniosła 61,74%, natomiast w województwie pomorskim 63,46%. Także we wskazanych wyborach, frekwencja na obszarze MOF Malbork-Sztum była niższa niż na poziomie województwa oraz kraju i wyniosła 55,70%. Zaskakująco niską frekwencję zaobserwowano na terenie Gminy Miłoradz, która wyniosła 50,26% (Wykres 29).

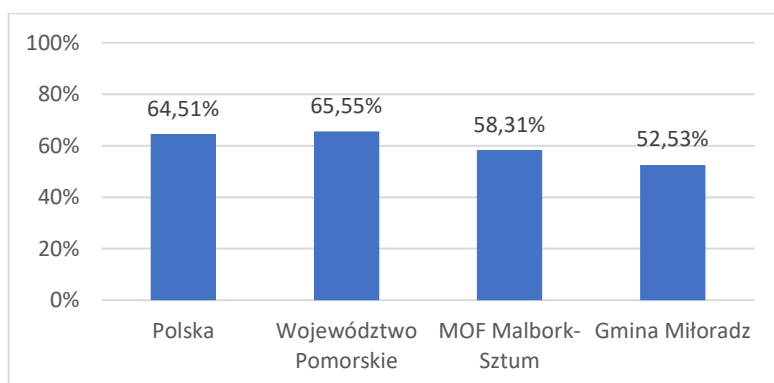
Wykres 29. Wybory do Sejmu i Senatu w roku 2019 – frekwencja na poszczególnych obszarach



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

Wyborami, które cieszyły się najwyższą frekwencją wśród mieszkańców kraju były wybory prezydenckie w roku 2019. Frekwencja podczas I tury wyborów, na terenie całego kraju wyniosła 64,51%, natomiast w województwie pomorskim 65,55%. Frekwencja na terenie MOF Malbork-Sztum była wyższa niż w poprzednich wyborach, natomiast nadal zauważalnie niższa w stosunku do frekwencji na poziomie całego kraju oraz województwa, wyniosła 58,31%. We wskazanych wyborach frekwencja na terenie Gminy Miłoradz była po raz kolejny zauważalnie niższa niż na pozostałych badanych obszarach i wyniosła 52,53% (Wykres 30).

Wykres 30. Wybory prezydenckie 2020 - I tura – frekwencja na poszczególnych obszarach



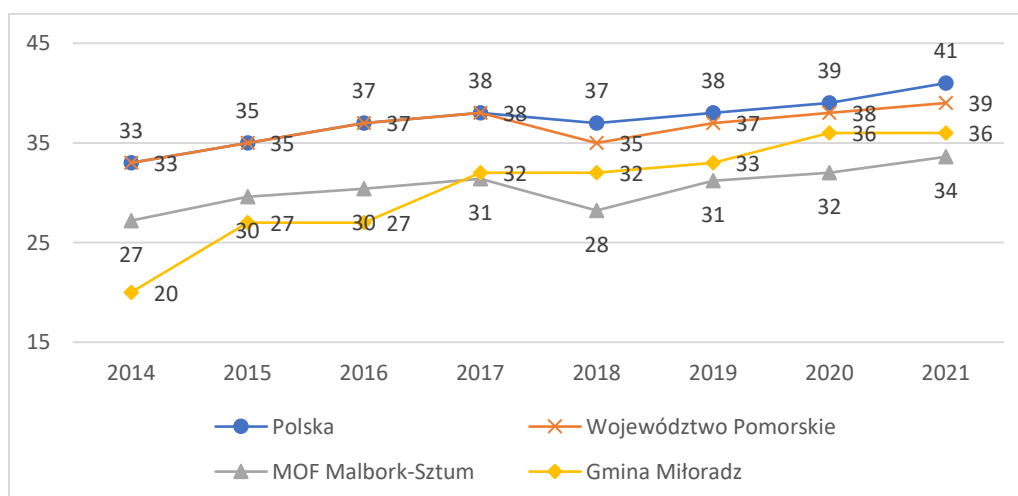
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych www.wybory.gov.pl

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

Organizacje pozarządowe

Średnia liczba fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych przypadających na 10 tys. mieszkańców na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 kształtowała się na niższym poziomie od średnich krajowych, wojewódzkich, czy też średnich Gminy Miłoradz (Wykres 31). Na uwagę zasługuje wzrostowy trend liczby fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych przypadających na 10 tys. mieszkańców na terenie MOF Malbork-Sztum (przyrost o ponad 23,5% w roku 2021 w stosunku do roku 2014).

Wykres 31. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (sztuki)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Pomoc społeczna

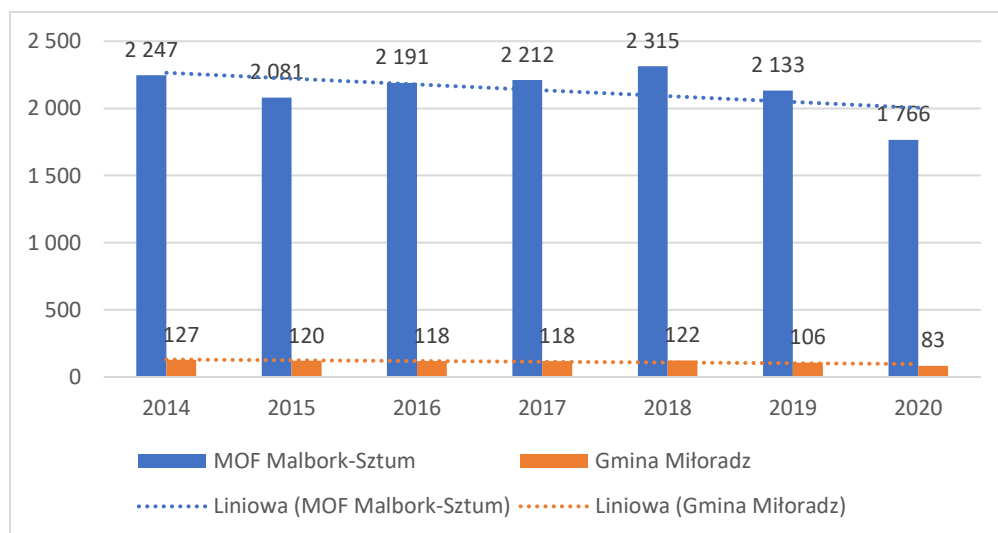
Do najważniejszych instytucji wspierających rodziny oraz potrzebujące pomocy osoby indywidualne z terenów MOF Malbork-Sztum należą:

- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Malborku,
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Sztumie
- Gminne, Miejsko – Gminne oraz Miejskie Ośrodki Pomocy Społecznej,
- Centrum Profilaktyki i Terapii Uzależnień w Malborku,
- Poradnie Psychologiczno-Pedagogiczne w Malborku i Sztumie,
- Ośrodek AGAPE w Sztumie.

Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonowało w 2021 roku 6 stacjonarnych placówek pomocy społecznej wraz z filiami, dysponujących łącznie 561 miejscami obsadzonymi w 84% (dane GUS).

W latach 2014-2021 na terenie MOF Malbork-Sztum liczba rodzin otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci charakteryzowała się tendencją spadkową, odnotowując ponad 21,4%-wy spadek w roku 2021 w stosunku do roku 2014 (Wykres 32), co świadczyć może o skuteczności działań instytucji i organizacji działających w obszarze pomocy i integracji społecznej i aktywizacji zawodowej społeczeństwa z terenów MOF Malbork-Sztum.

Wykres 32. Rodziny otrzymujące zasiłki rodzinne na dzieci na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (rodzina)

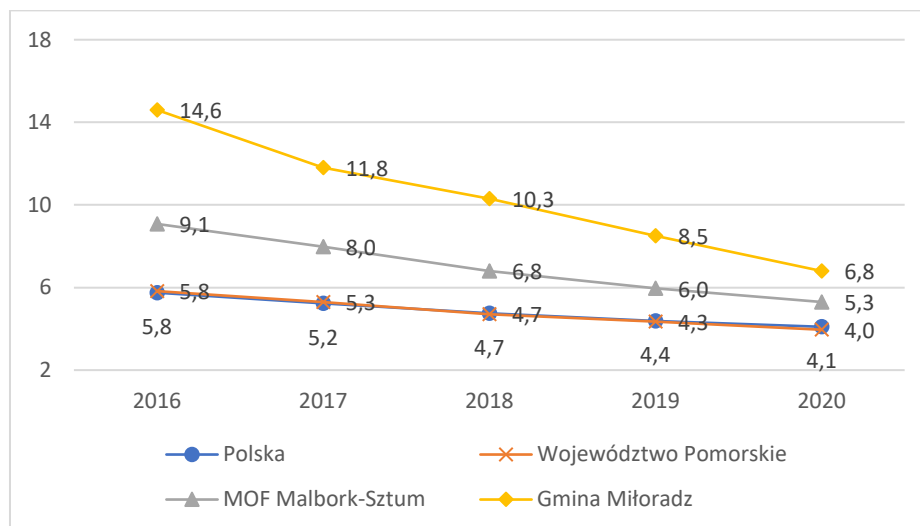


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wskaźnik udziału osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2016-2020 charakteryzuje się tendencją spadkową (o 3,8 punktu

procentowego). Jednak wskaźnik ten w stosunku do średniej krajowej i wojewódzkiej przyjmuje wyższe wartości. W Gminie Miłoradz odsetek korzystających przekracza wskaźniki dla MOF Malbork-Sztum. Zauważalny jest trend spadkowy wskaźnika udziału osób korzystających ze świadczeń społecznych (Wykres 33).

Wykres 33. Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem w wyszczególnionych obszarach w latach 2016-2020²¹ (%)²²



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

3.3. Sfera gospodarcza

Na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2021 roku funkcjonowały 8 122 podmioty gospodarki narodowej, co stanowi 2,45% w odniesieniu do liczby podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanej na terenie całego województwa pomorskiego oraz 79,23% wszystkich podmiotów zarejestrowanych w powiecie malborskim i sztumskim. Dominowały podmioty najmniejsze, liczące do 9 pracowników, których liczba wynosiła 7 839 (96,47% ogólnej liczby zarejestrowanych podmiotów na obszarze MOF Malbork-Sztum). Podmioty zatrudniające od 10 do 49 pracowników stanowiły 2,65% wszystkich zarejestrowanych podmiotów, a te zatrudniające powyżej 50 pracowników stanowiły 0,89% wszystkich zarejestrowanych przedsiębiorstw (72 podmioty).

Na terenie Gminy Miłoradz, mającej status obserwatora, w 2021 zarejestrowanych było 289 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 98% stanowiły przedsiębiorstwa zatrudniające do 9

²¹ Brak danych za lata 2014-2015 oraz 2021

²² Dane dla MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz na podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca – Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem, dane dla Polski i Województwa pomorskiego na podstawie danych Banku Danych Lokalnych – Osoby, którym decyzjom przyznano świadczenia.

pracowników. W ostatnich ośmiu latach liczba podmiotów gospodarczych charakteryzowała się liniowym trendem wzrostowym.

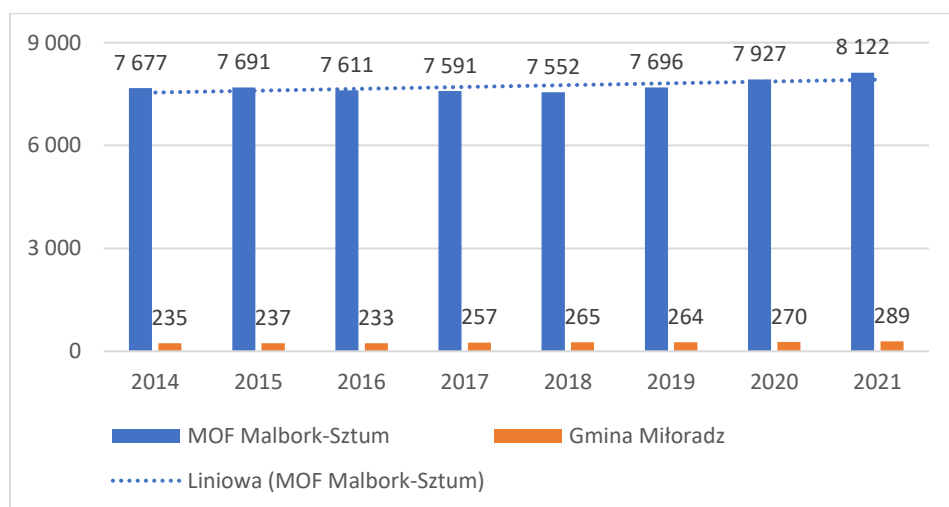
Najliczniej reprezentowany sektor na terenie MOF Malbork-Sztum, a jednocześnie Gminy Miłoradz, dotyczy działalności związanej z handlem hurtowym i detalicznym, naprawą pojazdów samochodowych, włączając motocykle, budownictwem i przetwórstwem przemysłowym.

3.3.1. Liczba i struktura podmiotów gospodarki narodowej

W roku 2021 w stosunku do roku 2014 liczba przedsiębiorstw na terenie MOF Malbork-Sztum wzrosła o 445 podmiotów (5,8%) (Wykres 34). Spadek liczby przedsiębiorstw r/r odnotowano w roku 2017 oraz 2018, odpowiednio o 0,26% i 0,51%. Skumulowany roczny wskaźnik wzrostu CAGR w latach 2014-2021 dla MOF Malbork-Sztum wyniósł 0,71%, w Gminie Miłoradz 2,62% (większa dynamika wzrostu).

W okresie odniesienia dane dla całego województwa pomorskiego nie wykazywały takich samych kierunków zmian jak na terenie MOF Malbork-Sztum – w całym okresie prognozy odnotowano coroczny wzrost liczby przedsiębiorstw. Skumulowany roczny wskaźnik wzrostu CAGR w latach 2014-2021 dla województwa pomorskiego wyniósł 2,33%.

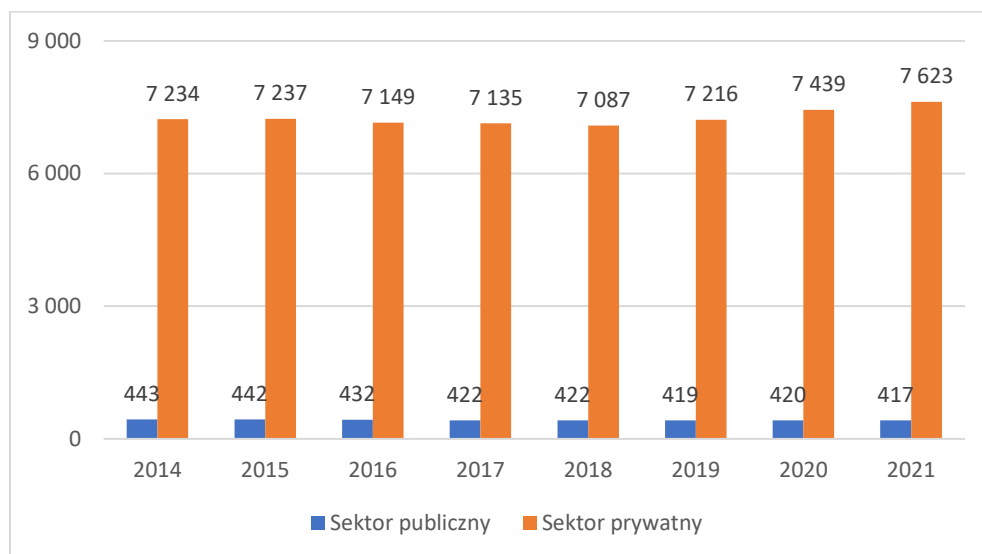
Wykres 34. Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

W strukturze własności zarejestrowanych podmiotów dominują podmioty prywatne. W 2021 roku 7,6 tys. przedsiębiorstw należało do tego sektora, co stanowiło 94,81% ogólnej liczby przedsiębiorstw (odpowiednio 96,17% w Gminie Miłoradz, Wykres 35).

Wykres 35. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014 – 2021 w podziale na sektory własnościowe

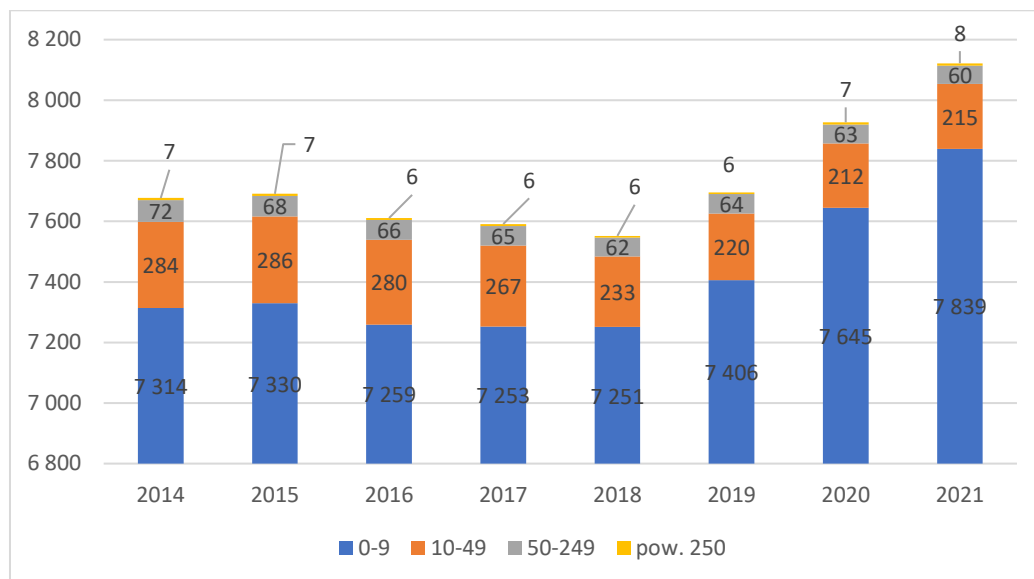


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Struktura wielkości przedsiębiorstw wskazuje na dominację najmniejszych podmiotów zatrudniających do 9 osób. Odsetek mikroprzedsiębiorstw na terenie MOF Malbork-Sztum w roku 2021 wyniósł 96,47% (wykres 36) i jest zbliżony do wartości najmniejszych podmiotów w ogólnej liczbie przedsiębiorstw w województwie pomorskim, która wynosi 96,96%. W analizowanym okresie liczba podmiotów w tej klasie wielkości charakteryzowała się rosnącym trendem liniowym, co niewątpliwie świadczy o pro-przedsiębiorczych postawach wśród mieszkańców MOF Malbork-Sztum. Zmiany w segmencie najmniejszych firm miały największy wpływ na zmianę ogólnej liczby przedsiębiorstw w terenie MOF Malbork-Sztum.

Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 osób jest stabilna w analizowanym okresie. Natomiast w klasie wielkości od 10 do 49 zatrudnionych oraz 50 do 249 zatrudnionych odnotowano trend spadkowy. W okresie od 2014 do 2021 roku liczba przedsiębiorstw w tej klasie wielkości spadła odpowiednio o 24,30% oraz o 16,67%. Odsetek małych przedsiębiorstw zatrudniających od 10 do 49 pracowników w 2021 roku wynosi 2,65% i odpowiada danym województwa pomorskiego (2,44%). Odsetek podmiotów o średniej wielkości (od 50 do 249 zatrudnionych) w 2021 wyniósł 0,74% i jest wyższy w porównaniu z danymi dla województwa pomorskiego (0,54%). Liczba przedsiębiorstw zatrudniających ponad 250 pracowników jest bardzo stabilna i w analizowanym okresie wahała się między 6 a 8 podmiotów. Odsetek dużych przedsiębiorstw na terenie MOF Malbork-Sztum wynosi 0,10%. Wartość ta jest wyższa od odsetka dużych przedsiębiorstw w ogólnej liczbie zarejestrowanych podmiotów w województwie pomorskim, który wynosi 0,06%.

Wykres 36. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014 – 2021 według klas wielkości



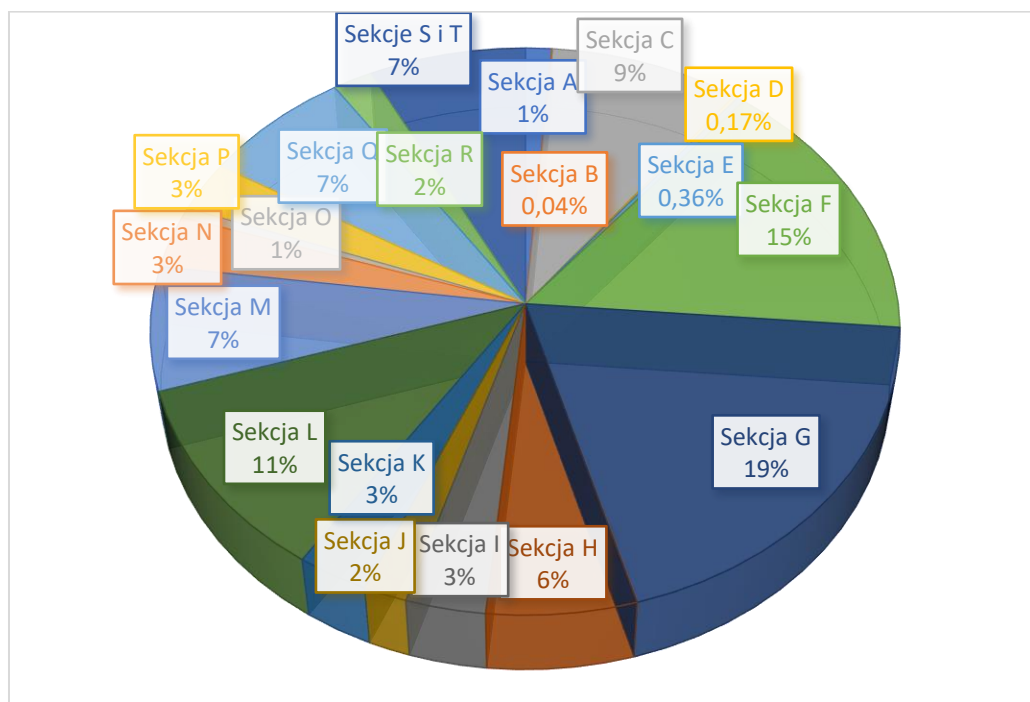
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Struktura wielkości podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum, a także Gminy Miłoradz, odzwierciedla strukturę wielkości przedsiębiorstw na terenie województwa pomorskiego. Przeważają mikroprzedsiębiorstwa, a udział dużych przedsiębiorstw jest niewielki. Taka struktura sprawia, że rynek pracy oraz wpływy podatkowe są bardziej stabilne i przewidywalne. Udział dużych podmiotów w ogólnej liczbie przedsiębiorstw jest na tyle niski, że upadek zakładu lub przeniesienie produkcji nie są obciążone najwyższym ryzykiem w zakresie wpływu na gospodarkę MOF Malbork-Sztum. Niepokojącym trendem, który został odnotowany jest spadek liczby małych i średnich przedsiębiorstw, które mają istotne oddziaływanie na rynek pracy i stanowią element wpływający na konkurencyjność obszaru MOF.

3.3.2. Podmioty gospodarki narodowej

Analiza przedsiębiorstw pod kątem klas działalności pozwala określić dominujące na danym obszarze branże. W 2021 roku najwięcej podmiotów na terenie MOF Malbork-Sztum prowadziło działalność związaną z handlem hurtowym i detalicznym, naprawą pojazdów samochodowych, włączając motocykle (19%), kolejna branża to budownictwo (15%), działalność związana z obsługą rynku nieruchomości (11%) przetwórstwo przemysłowe (9%). Warty odnotowania jest również udział działalności profesjonalnej, naukowej i technicznej (7%) i opieki zdrowotnej i pomocy społecznej (7%, Wykres 37).

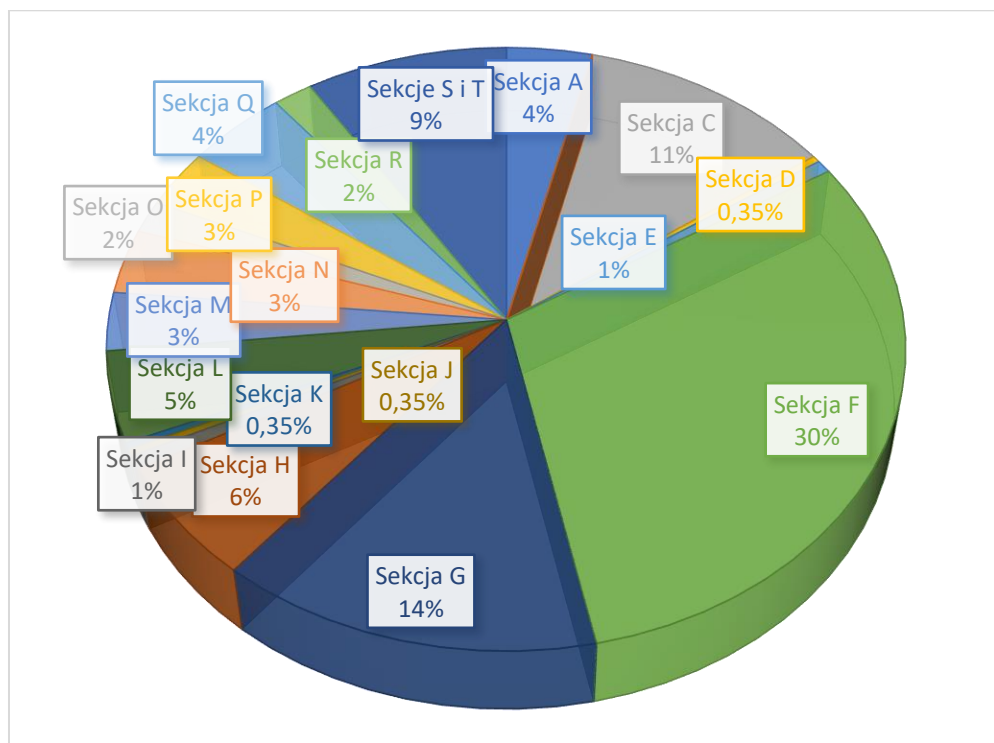
Wykres 37. Podmioty gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Na terenie Gminy Miłoradz w 2021 roku najwięcej podmiotów prowadziło działalność związaną z budownictwem (30%), handlem hurtowym i detalicznym, naprawą pojazdów samochodowych, włączając motocykle (14%) i przetwórstwem przemysłowym (11%, Wykres 38). W/w wiodące branże działalności gospodarczej na terenie Gminy Miłoradz wpisują się w branże wiodące zidentyfikowane na terenie MOF Malbork-Sztum, co niewątpliwie stanowi o powiązaniu funkcjonalnym MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz, mającej status obserwatora.

Wykres 38. Podmioty gospodarki narodowej na terenie Gminy Miłoradz w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Sekcje według Polskiej Klasyfikacji Działalności:

- A. rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo,
- B. górnictwo i wydobywanie,
- C. przetwórstwo przemysłowe,
- D. wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych,
- E. dostawa wody; gospodarowanie ciekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją,
- F. budownictwo,
- G. handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle,
- H. transport i gospodarka magazynowa,
- I. działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi,
- J. informacja i komunikacja,
- K. działalność finansowa i ubezpieczeniowa,
- L. działalność związana z obsługą rynku nieruchomości,
- M. działalność profesjonalna, naukowa i techniczna,

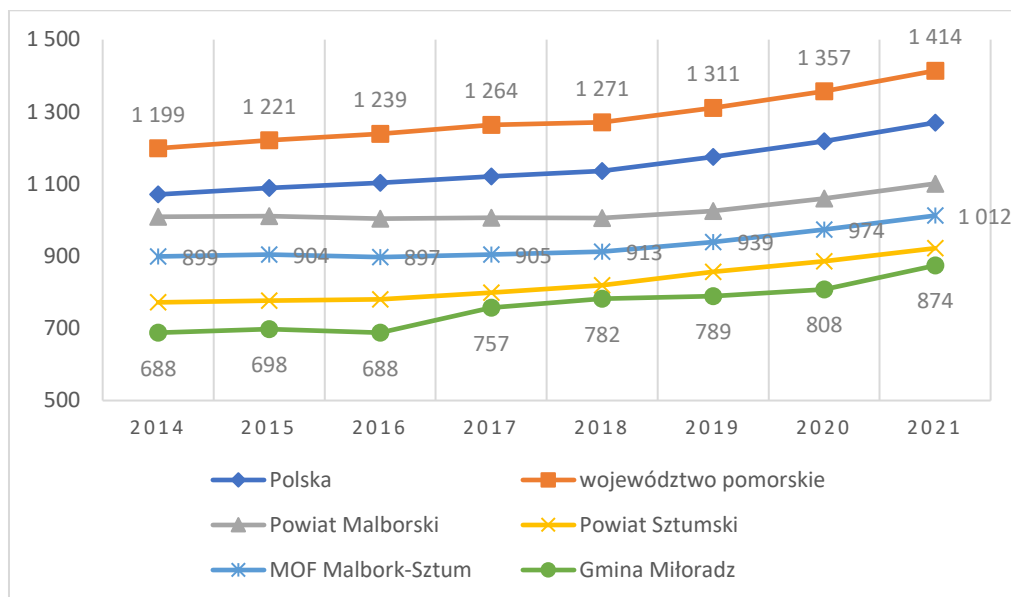
- N. działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca,
- O. administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne,
- P. edukacja,
- Q. opieka zdrowotna i pomoc społeczna,
- R. działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją,
- S. pozostała działalność usługowa,
- T. gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby,
- U. organizacje i zespoły eksterytorialne.

3.3.3. Przedsiębiorczość mieszkańców

Poziom przedsiębiorczości mieszkańców jest istotnym elementem wpływającym na liczbę przedsiębiorstw, poziom bezrobocia oraz dochody mieszkańców. W celu porównania poziomu przedsiębiorczości na różnych obszarach stosuje się między innymi wskaźnik liczby podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 10 tysięcy ludności. Zarówno na terenie MOF Malbork-Sztum, jak i na terenie Gminy Miłoradz (najniższy poziom wartości wskaźnika) wartość wskaźnika jest niższa od wartości wskaźnika w województwie pomorskim, w Polsce, czy też w powiecie malborskim (Wykres 39). Wartość wskaźnika w MOF Malbork-Sztum jest jednak wyższa od wartości wskaźnika w powiecie sztumskim. Powodem tak dużej różnicy zwłaszcza w porównaniu z województwem pomorskim są przede wszystkim różnice w poziomie urbanizacji (Trójmiejski Obszar Metropolitalny), które stwarzają dobre warunki dla rozwoju działalności handlowej i usługowej.

W 2021 roku liczba podmiotów zarejestrowanych w REGON na 10 tysięcy mieszkańców na terenie MOF Malbork-Sztum wyniosła 1 012 podmiotów (1 414 - województwo pomorskie, 874 Gmina Miłoradz). Wskaźnik ten jest o ponad 39% niższy niż na obszarze województwa pomorskiego, co wskazuje na niski poziom aktywności gospodarczej mieszkańców MOF Malbork-Sztum, ale także na terenie Gminy Miłoradz.

Wykres 39. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021

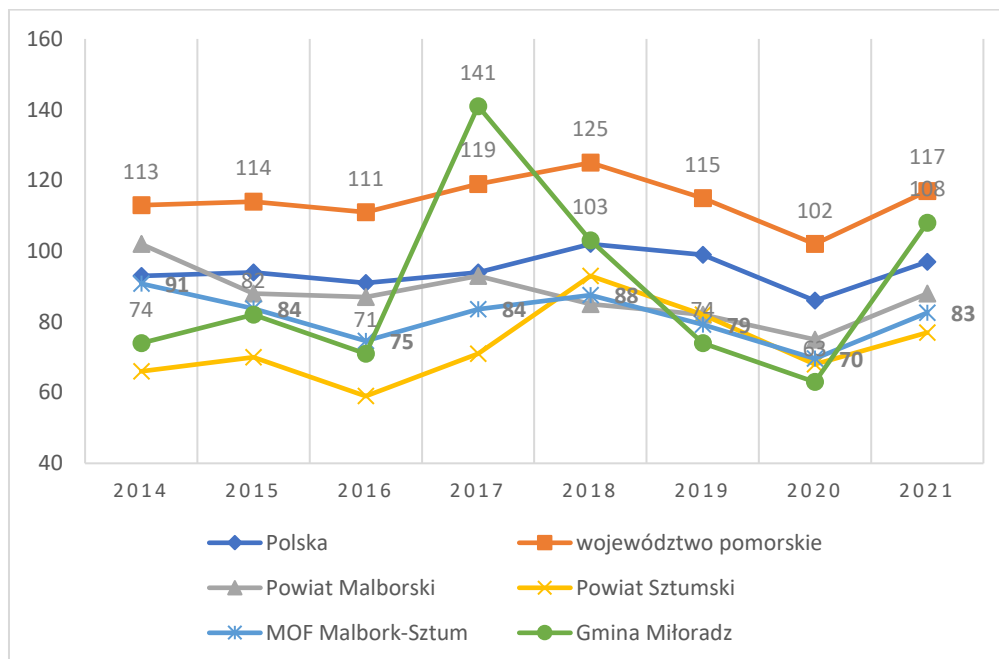


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W analizowanym okresie liczba nowych podmiotów rejestrowanych w REGON na terenie MOF Malbork-Sztum nieznacznie spadła (spadek o ponad 9% w roku 2021 w porównaniu do roku 2014, Wykres 40), jednak w tożsamym okresie liczba podmiotów wykreślonych z rejestru REGON spadła w roku 2021 w porównaniu do roku 2014 o ponad 36% (Wykres 41), co świadczy o stabilizacji w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej w oparciu o różne formy prawne, przy stosunkowo niskiej aktywności gospodarczej mieszkańców.

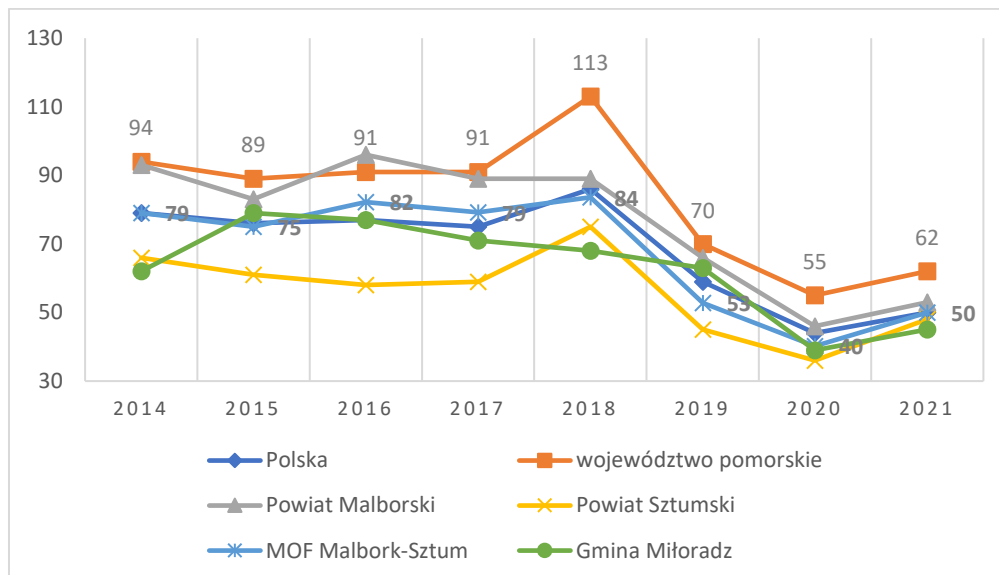
Sytuacja na terenie MOF Malbork-Sztum nie jest podobna do trendów odnotowanych na obszarze województwa pomorskiego, analizowanych powiatów, Polski, czy też Gminy Miłoradz, gdzie w analizowanym okresie odnotowano wzrost liczby nowo rejestrowanych podmiotów w rejestrze REGON na 10 tys. mieszkańców, przy jednoczesnym spadku wskaźnika spadku wartości wskaźnika liczby wyrejestrowanych podmiotów na 10 tys. ludności. Koniecznym jest wdrożenie przedsięwzięć przeciwdziałającym negatywnym zjawiskom makroekonomicznym, z wykorzystaniem narzędzi, którymi dysponują Gminy oraz lokalne i regionalne Instytucje Otoczenia Biznesu (np. PSSE) w celu pobudzenia lokalnej przedsiębiorczości z wykorzystaniem potencjału MOF Malbork-Sztum (np. turystyka, kultura, dostępność komunikacyjna, tereny inwestycyjne).

Wykres 40. Podmioty gospodarki narodowej nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w wymienionych obszarach w latach 2014 – 2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 41. Podmioty gospodarki narodowej wykreślone z rejestru REGON na 10 tys. ludności w wymienionych obszarach w latach 2014 – 2021

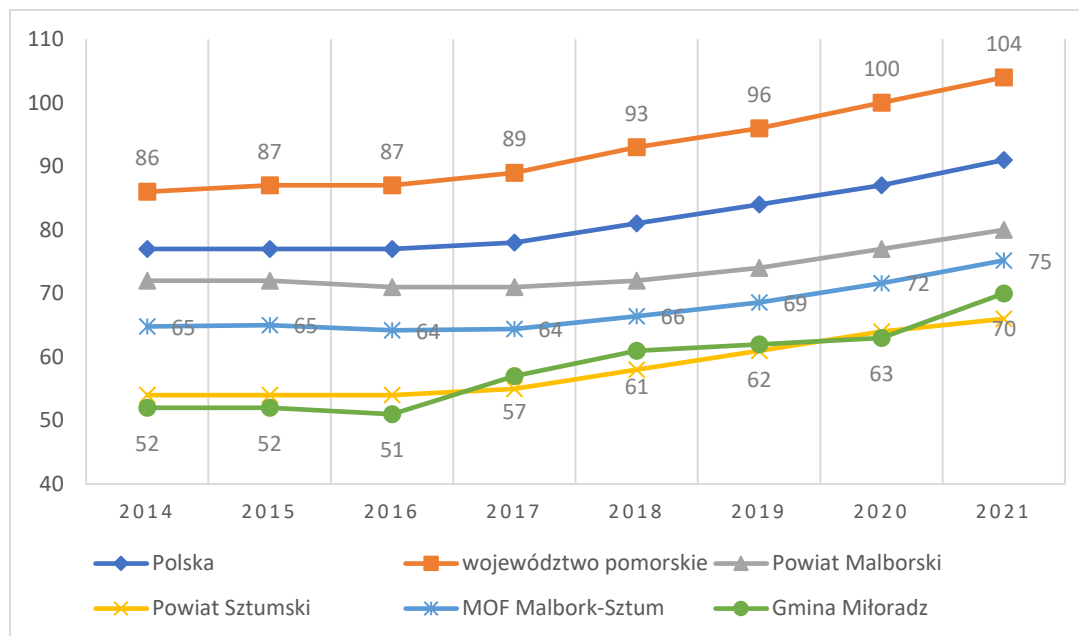


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

O stosunkowo niskiej przedsiębiorczości ludności MOF Malbork-Sztum oraz Gminie Miłoradz świadczy również liczba osób prowadzących działalność gospodarczą na 1000 ludności, która jest niższa niż wskaźniki dla wszystkich obszarów porównawczych, z wyjątkiem powiatu sztumskiego i Gminy Miłoradz (Wykres 42). Warto zaznaczyć jednak, że liczba osób fizycznych prowadzących

działalność gospodarczą na 1000 mieszkańców jest bardzo stabilna w analizowanym okresie i dotychczas nie podlegała wahaniom uzależnionym od cykli koniunkturalnych, co może ulec zmianie w związku z obecnym kryzysem gospodarczym.

Wykres 42. Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 1000 ludności wieku produkcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021



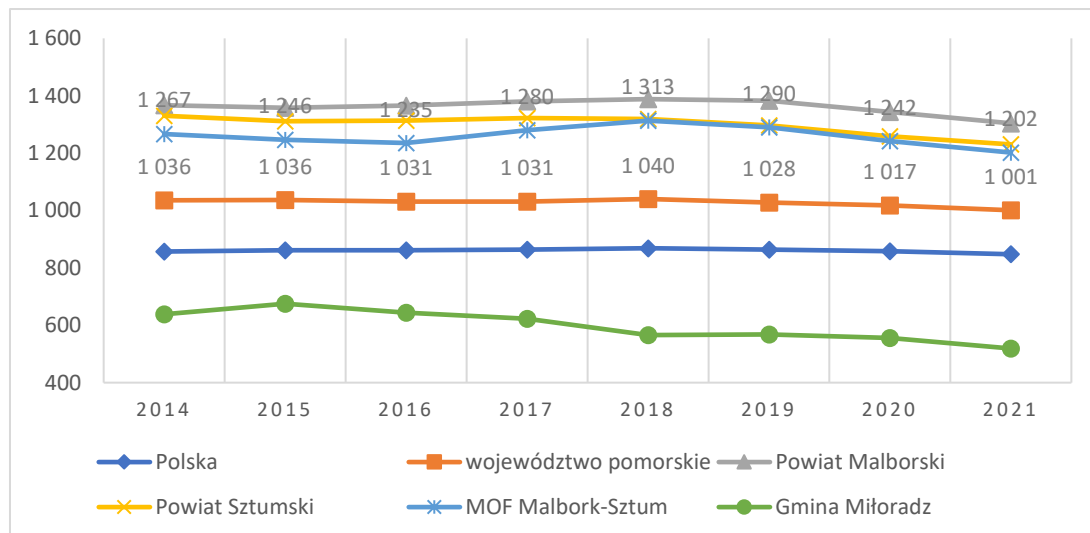
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W celu pobudzenia przedsiębiorczości i stworzenia dogodnych warunków do prowadzenia działalności gospodarczej jednostki wchodzące w skład MOF Malbork-Sztum podejmują szereg działań bezpośrednio wpływających na liczbę podejmowanych inicjatyw gospodarczych. Wśród działań możemy wyróżnić między innymi włączenie przedsiębiorców w proces rewitalizacji przestrzeni lokalnych - przedsiębiorcy wskazali kierunki i miejsca przeprojektowania przestrzeni publicznych pod kątem możliwości prowadzenia poszczególnych działalności gospodarczej. Organizacje pozarządowe, w tym będące Instytucjami Otoczenia Biznesu (IOB), otrzymały również dotacje na projekty wspierające lokalną przedsiębiorczość, np. działania gmin obejmują realizację projektów, których celem jest doradztwo oraz rozszerzenie możliwości finansowania działalności gospodarczej mieszkańców.

Niezwykle ważne w tym zakresie jest wsparcie instytucji otoczenia biznesu, głównie tych lokalnych, jak również regionalnych, realizujących projekty dla przedsiębiorców. Wartość wskaźnika liczby instytucji otoczenia biznesu na 10 tys. podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 kształtowała się na poziomie zbliżonym do wartości wskaźnika odnotowanym na terenie powiatu malborskiego i sztumskiego oraz powyżej wartości wskaźnika odnotowanego na terenie województwa pomorskiego, kraju i Gminy Miłoradz (najniższa wartość wskaźnika, Wykres 43). Świadczy to o dobrze rozwiniętej sieci IOB na terenie MOF Malbork-Sztum, która może być

wykorzystana do aktywnego i zdywersyfikowanego wsparcia lokalnych przedsiębiorców i pobudzania przedsiębiorczości w czasie złej koniunktury gospodarczej.

Wykres 43. Instytucje otoczenia biznesu na 10 tys. podmiotów gospodarki narodowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

3.3.4. Oferta inwestycyjna MOF Malbork-Sztum²³

Jednym z istotnych elementów kształtujących sytuację gospodarczą w regionie są inwestycje bezpośrednie realizowane na obszarze MOF Malbork-Sztum. Gminy tworzące MOF dysponują terenami inwestycyjnymi, które mogą być oferowane inwestorom (Tabela 1).

²³ Opracowano na podstawie <https://investinpomerania.pl/inwestycje> oraz <https://baza.paih.gov.pl/>

Tabela 1. Dostępne tereny inwestycyjne na obszarze MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz

Wyszczególnienie	Lokalizacja i powierzchnia	Odległość od portu morskiego	Odległość od lotniska: Gdańsk – Rębiechowo	Odległość od Autostrady A1	Przeznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego	Specjalna Strefa Ekonomiczna
Gmina Miasto Malbork	ulica Daleka, 2,8194 ha	67 km	70 km	26 km	teren zabudowy usługowej lub obiektów przemysłowych, składów i magazynów	Pomorska
Gmina Miasto Malbork	ulica Daleka, 8,5 ha	67 km	70 km	26 km	teren zabudowy usługowej lub obiektów przemysłowych, składów i magazynów	Pomorska
Miasto i Gmina Sztum	Park Inwestycyjny Koniecwałd 4 11,5 ha	75 km	65 km	38 km	teren zabudowy produkcyjnych i magazynowej	Pomorska
Miasto i Gmina Sztum	Park Inwestycyjny Koniecwałd 4 6,77 ha	75 km	65 km	38 km	teren zabudowy produkcyjnych i magazynowej	Pomorska
Miasto i Gmina Sztum	Park inwestycyjny Czernin 66 ha	80 km	70 km	43 km	teren zabudowy produkcyjnych i magazynowej	Pomorska
Miasto i Gmina Sztum	Park Inwestycyjny Koniecwałd 12 ha	75 km	65 km	38 km	teren zabudowy produkcyjnych i magazynowej	Pomorska

Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030+

Miasto i Gmina Sztum	Park Inwestycyjny Koniecwałd 4 5 ha	75 km	65 km	38 km	teren zabudowy produkcyjnych i magazynowej	Pomorska
Miasto i Gmina Sztum	Park Inwestycyjny Koniecwałd 45 1,95 ha	75 km	65 km	38 km	teren zabudowy produkcyjnych i magazynowej	Pomorska
Miasto i Gmina Nowy Staw	Ulica Młyńska 13,6 ha	50 km	65 km	30 km	teren zabudowy produkcyjnych i magazynowej	Pomorska
Gmina Stare Pole	-	-	-	-	-	-
Gmina Miłoradz	-	-	-	-	-	-

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

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

- Ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o wspieraniu nowych inwestycji (weszła w życie 30 czerwca 2018 roku),
- Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 sierpnia 2018 r. w sprawie pomocy publicznej udzielanej niektórym przedsiębiorcom na realizację nowych inwestycji (weszło w życie 5 września 2018 r.).

Od momentu wdrożenia nowych przepisów inwestorzy mogą korzystać ze zwolnień z podatku dochodowego w związku z realizacją nowych inwestycji zlokalizowanych w dowolnym miejscu Polski, a tym na terenie MOF Malbork-Sztum. Zapewnia ona możliwość przyznania zwolnień podatkowych dla wszystkich inwestycji na okres 10, 12 lub 15 lat, pod warunkiem, że spełnią one określone kryteria kwalifikowalności.²⁴

MOF Malbork-Sztum oraz Gmina Miłoradz leżą na obszarze podlegającym zarządowi Pomorskie Specjalnej Strefy Ekonomicznej (PSSE), która realizuje zadania PSI m.in. poprzez:

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

W latach 2014-2021 na terenie MOF Malbork-Sztum zrealizowano 14 inwestycji, utworzyły 436 stanowisk pracy.²⁵ W celu pozyskania nowych inwestycji, w tym inwestycji zagranicznych, Partnerzy MOF Malbork-Sztum powinny na bieżąco współpracować zarówno z PSSE, jak również z Polską Agencją Inwestycji i Handlu oraz inicjatywą Invest in Pomerania i Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego - podmioty te realizują szereg projektów wspierających pozyskanie inwestycji, w tym m.in. w zakresie dystrybucji grantów na uzbrojenie terenów inwestycyjnych, czy też

²⁴ Polska Strefa Inwestycji, Colliers International, PAIH, EY, 2019, s. 4

²⁵ Dane Partnerów MOF Malbork-Sztum

grantów relokacyjnych. W latach 2019-2022 Gmina Miasta Malbork, Miasto i Gmina Nowy Staw oraz Miasto i Gmina Sztum uczestniczyły w projekcie realizowanym przez Agencję Rozwoju Pomorza S.A. pn. „Podniesienie standardów obsługi inwestora” - przedstawiciele poszczególnych samorządów nabywali wiedzę i umiejętności w zakresie efektywnej obsługi inwestora.

Przewagą inwestycyjną całego MOF w stosunku do pojedynczych gmin MOF czy też powiatu malborskiego i sztumskiego jest wskazanie potencjalnym inwestorom korzyści wynikającej z większej liczby potencjalnych pracowników, przy bardzo dobrej dostępności komunikacyjnej (Tabela 1), a także lepszych warunków życia. MOF Malbork-Sztum może zatem budować spójną markę i ofertę inwestycyjną i być postrzegany jako obszar konkurencyjny dla pobliskiej Aglomeracji Trójmiejskiej, na której odnotowuje się spadek dostępnej powierzchni inwestycyjnej i wyższą średnią wynagrodzenia brutto.

3.3.5. Oferta turystyczna

Skoncentrowanie obszaru funkcjonalnego wokół Malborka i Sztumu uzasadnia między innymi dziedzictwo kulturowe i bogata historia, która przyciąga do miast turystów z Polski i z zagranicy. Malbork kojarzy się z potężną, średniowieczną warownią krzyżacką, przy której powstało miasto Marienburg. Miasto zbudowano na południe od terenów zamkowych gdzie wzniesiono Ratusz (ok. 1380), miejską farę pod wezwaniem św. Jana, Wysokie i Niskie Podcienia oraz system murów obronnych z bramami Mariacką i Garncarską, ochraniający zabudowę mieszkalną.²⁶

Układ urbanistyczny Starego Miasta w Sztumie wraz z pozostałymi fragmentami murów obronnych, kościołami oraz zespołem zamkowym podlegają ochronie konserwatorskiej. Wzgórze zamkowe, tj. letnia rezydencja Wielkiego Mistrza Krzyżackiego leży na Międzynarodowym Szlaku Zamków Gotyckich, w odległości 12 kilometrów od zamku krzyżackiego w Malborku. Zabytkowy zamek krzyżacki w Sztumie posiada bezpośredni dostęp do linii brzegowej Jeziora Sztumskiego.

Atrakcję turystyczną obszaru MOF Malbork-Sztum stanowią zachowane zabytki kultury materialnej okresu gotyku (architektura sakralna) oraz z czasów menonitów (domy podcieniowe).

Poza dziedzictwem historycznym obszar MOF Malbork-Sztum charakteryzuje się również walorami przyrodniczymi. W obrębie MOF funkcjonuje rezerwat przyrody Las Mątawski utworzony w 2005 roku.²⁷ Niepowtarzalną przyrodę wykorzystują również liczne gospodarstwa agroturystyczne zlokalizowane na terenie powiatu malborskiego i sztumskiego.

Dziedzictwo kulturowe i unikalne warunki przyrodnicze stanowią podstawę budowania przewagi konkurencyjnej regionu. Wykorzystanie tych niewątpliwych walorów poprzez tworzenie na ich podstawie produktów turystycznych stanowi regionalną specjalizację, która umiejętnie rozwijana wzmocni gospodarkę MOF Malbork-Sztum. Dziedzictwo kulturowe, które dodatkowo wpływa na branżę kreatywne związane z rzemiosłem i twórczość artystyczną stanowi o unikalnym

²⁶ <http://www.visitmalbork.pl/>

²⁷ http://www.pomorskie.eu/pl/turystyka/obiekty_przyrodnicze/rezerwaty_przyrody/

charakterze regionu i z powodzeniem może stanowić produkt turystyczny kierowany do zwiedzających z kraju i zagranicy.

W celu pełnego wykorzystania pozytywnych cech konieczne jest stworzenie odpowiedniej infrastruktury obejmującej między innymi ścieżki rowerowe i infrastrukturę wodną. Już teraz przez teren MOF Malbork-Sztum przebiegają zarówno szlaki piesze, jak i rowerowe, które stanowią niewątpliwie atrakcję turystyczną dla turystów aktywnie spędzających wolny czas, ale również stanowią o poprawie dostępności komunikacyjnej MOF, zostały szerzej opisane w punkcie 3.4 przedmiotowej Strategii.

Przez teren MOF Malbork-Sztum przebiegają następujące szlaki piesze i rowerowe, będące produktami turystycznymi bądź powiązanymi z nimi szlakami dostępowymi:

Szlaki piesze:

- I szlak "Kopernikowski", kolor czerwony: Olsztyn - Dobrze Miasto - Lidzbark Warmiński - Pieniężno - Braniewo - Frombork - Elbląg - Solnica - Malbork - przez gminę Sztum - Las Wielbarski - Gościszewo - Węgry - Uśnice - Biała Góra - Benowo - Ryjewo - Kwidzyn - Gardeja - Grudziądz. Długość trasy wynosi 444 km.

Szlaki rowerowe:

- III Międzynarodowy Szlak Rowerowy Euro Route R-1, kolor zielony – trasa rowerowa prowadzi z Calais we Francji do Saint Petersburga w Rosji,
- czerwony szlak rowerowy – Szlak Zamków Gotyckich. Szlak przebiega przez gminy: Malbork, Sztum, Stary Targ, Dzierzgoń, Stary Dzierzgoń, Mikołajki Pomorskie, Prabuty,
- szlaki rowerowe wzdłuż dróg krajowych DK 22 oraz DK 55 (Malbork-Sztum) – nie są to szlaki o charakterze turystycznym, jednak stanowią o dostępności w/w szlaków turystycznych, mają być rozwijane i stanowią o dalszym rozwoju potencjału turystycznego (i komunikacyjnego²⁸) MOF Malbork Sztum.

Przez obszar MOF Malbork-Sztum przebiega również droga wodna na rzece Nogat, która stanowi część sieci dróg wodnych objętych projektem Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej. Idea Projektu zakładała stworzenie unikalnego, charakteryzującego się wysoką jakością produktu turystycznego w postaci sieci portów i przystani żeglarskich oraz pomostów cumowniczych, co pozwoliło na uprawianie sportów wodnych oraz innych form turystyki na drogach wodnych.²⁹

Największą atrakcją turystyczną na Nogacie jest wspominany już Zamek Krzyżacki, który mogą zwiedzać turyści podróżujący drogą wodną dzięki zbudowanej w 2012 roku przystani żeglarskiej. Do infrastruktury na Nogacie należy również zespół śluz w Białej Górze wraz z profesjonalną, całoroczną przystań żeglarską, którą stanowi marina, pomosty cumownicze, parkingi, hangar

²⁸ Opisane szerzej w punkcie 3.4 przedmiotowej Strategii.

²⁹ ²⁹ <http://petla-zulawska.pl/>

do zimowania jednostek, zaplecze sanitarne, bosmanat żeglarski, baza gastronomiczna oraz sieć dróg dojazdowych i lokalnych ścieżek turystycznych.

Rysunek 4. Schemat systemu Pętli Żuławskiej- rozwój turystyki wodnej



Źródło: http://www.pomorskie.eu/pl/turystyka/projekty/petla_zulawsk

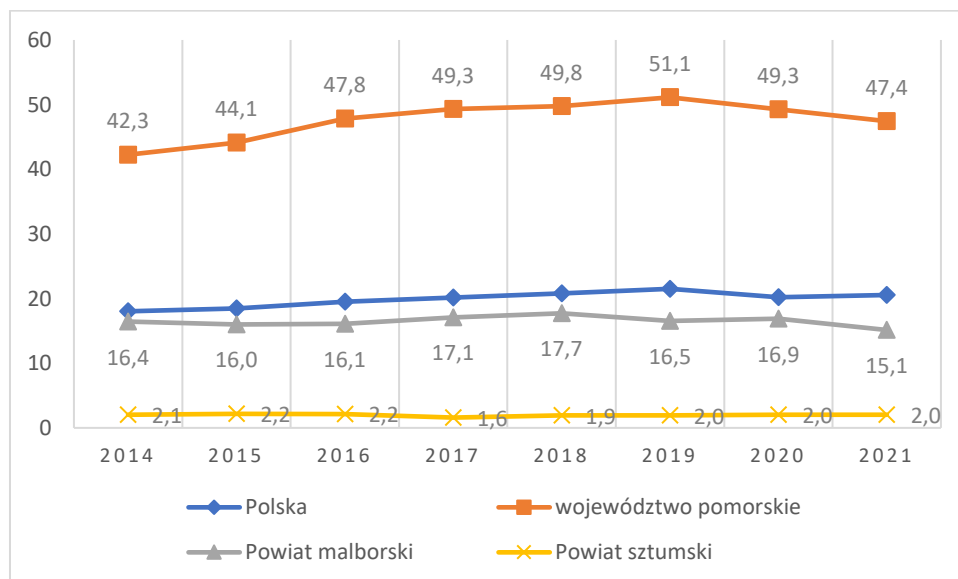
Województwo pomorskie planuje dalszy rozwój szlaków wodnych w regionie, z uwzględnieniem Pętli Żuławskiej, zarówno w obszarze szlaków kajakowych, jak również rozwoju przystani jachtowych oraz kąpielisk na akwenach rzecznych i jeziorach.³⁰ Turystyka wodna przy odpowiedniej promocji i nakładach na infrastrukturę może stać się kolejną inteligentną specjalizacją regionu. Dodatkowo wokół turystyki wodnej można rozwijać inne obszary gospodarki związane z wodą, takie jak hotelarstwo czy przemysł jachtowy. W tak szeroki sposób postrzegany obszar gospodarki można określić jako ekonomię wody. Wsparciem systemowym dla rozwoju turystyki w MOF byłoby uwzględnienie tzw. przemysłu czasu wolnego jako Inteligentnej Specjalizacji Pomorza, który wszakże jest regionem turystycznym.

³⁰ Planowana realizacja przedsięwzięcia pn. „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego”.

Mimo dużego znaczenia turystyki dla MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz, głównie w kontekście dalszego rozwoju ścieżek pieszo-rowerowych przy drodze krajowej DK 22 oraz wojewódzkiej DW 603 łączącej się z WTR 9, możliwości obsługi ruchu turystycznego są ograniczone z powodu słabo rozwiniętej infrastruktury. Na całym obszarze najlepiej prezentuje się oferta miasta Malborka, który posiada stosunkowo dobrze rozwiniętą infrastrukturę turystyczną, skoncentrowaną głównie wokół Zamku Krzyżackiego. Ponadto Miasto czyni starania w ramach zintegrowanego podejścia rewitalizacyjnego do przekierowania potoków ruchu do zabytkowej części śródmiejskiej.

Z uwagi na brak danych GUS na poziomie gmin, braki w infrastrukturze, zwłaszcza związanej z usługami noclegowymi, prezentuje poniższy wykres analizujący powiat malborski i sztumski, jako Partnerów MOF. Liczba miejsc noclegowych na terenie województwa pomorskiego jest ponad trzykrotnie wyższa niż na terenie powiatu malborskiego, dzięki bazie noclegowej Miasta Malborka, i ponad 20 razy wyższa od miejsc noclegowych na terenie powiatu sztumskiego (Wykres 44). Znaczące walory turystyczne mogą okazać się niewystarczające bez rozwijania infrastruktury i pobudzania przedsiębiorczości w sektorze usług związanych z obsługą ruchu turystycznego, w tym w zakresie rozwoju co najmniej dwudniowej oferty turystycznej. Bez współpracy i wsparcia Partnerów MOF Malbork-Sztum szanse związane ze spożytkowaniem atrakcyjności turystycznej regionu prawdopodobnie nie zostaną wykorzystane.

Wykres 44. Miejsca noclegowe na 1000 ludności na terenie powiatu malborskiego i sztumskiego, województwa pomorskiego oraz Polski w latach 2014 - 2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Diagnoza w obszarze turystyki zidentyfikowała specjalizacje, które przy odpowiednim wsparciu mogą znacznie pobudzić gospodarkę MOF Malbork-Sztum. Do specjalizacji możemy zaliczyć turystykę kulturową, turystykę wodną (również w szerszym kontekście ekonomii wody) oraz turystykę opartą o dziedzictwo kulturowe i regionalne produkty. W celu pełnego wykorzystania istniejących możliwości konieczne są inwestycje w infrastrukturę i współdziałanie Partnerów MOF Malbork-Sztum w obszarze turystyki.

3.4. Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa

Analiza w/w obszaru dotyczy m.in. transportu i dostępności komunikacyjnej MOF Malbork-Sztum wraz z powiązaniem z Gminą Miłoradz, istniejącej infrastruktury technicznej (oczyszczalnie ścieków, sieć gazowa, kanalizacyjna i wodociągowa), a także aspektów zaopatrzenia w energię elektryczną i ciepłą, w tym efektywności energetycznej oraz stanu i środowiska naturalnego.

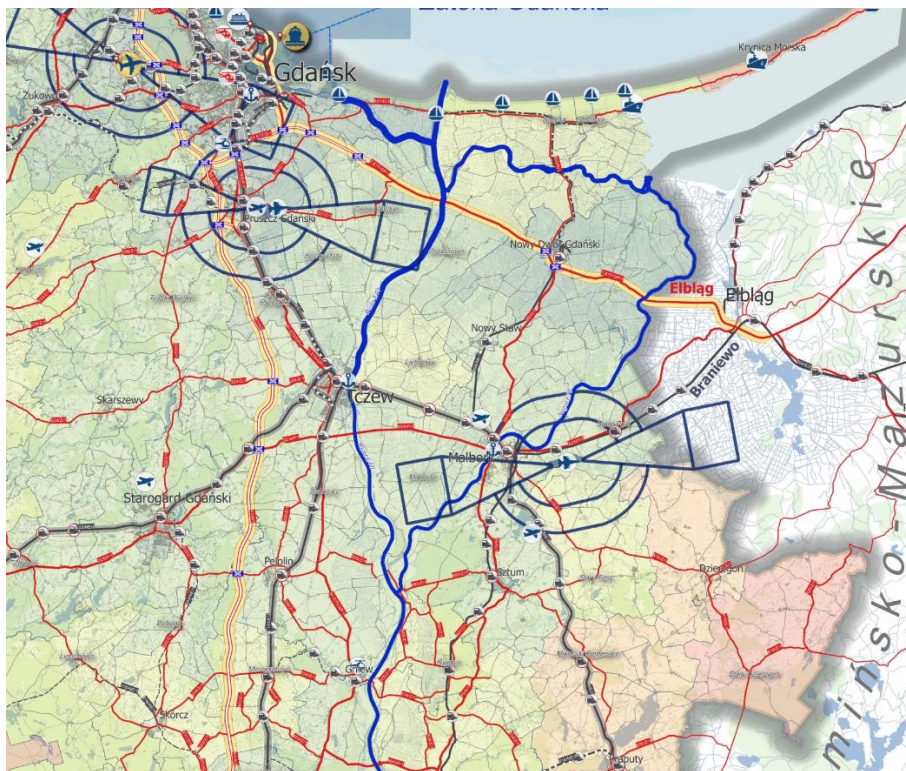
3.4.1. Transport i dostępność komunikacyjna

Zagospodarowanie przestrzenne

MOF Malbork-Sztum znajduje się w zasięgu oddziaływania dwóch ośrodków miejskich: Gdańska (pomorskie) i Elbląga (warmińsko-mazurskie). Miasto Malbork – w komplementarnym układzie z Miastem i Gminą Sztum – pełni funkcję ośrodka węzłowego Funkcjonalnego Obszaru Miejskiego, o charakterze ponadgminnym, obsługującym gminy: Nowy Staw, Malbork, Stare Pole oraz gminę Miłoradz, która należy do strefy zewnętrznej – bez ukształtowanego własnego obszaru funkcjonalnego. Miasto Malbork znajduje się w kolejowym korytarzu transportowym, łączącym stolicę województwa pomorskiego ze stolicą kraju.

Infrastrukturę transportową na terenie MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz przedstawiają poniższe mapy (Rysunek 5 i 6).

Rysunek 5. Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego – MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz na tle województwa pomorskiego



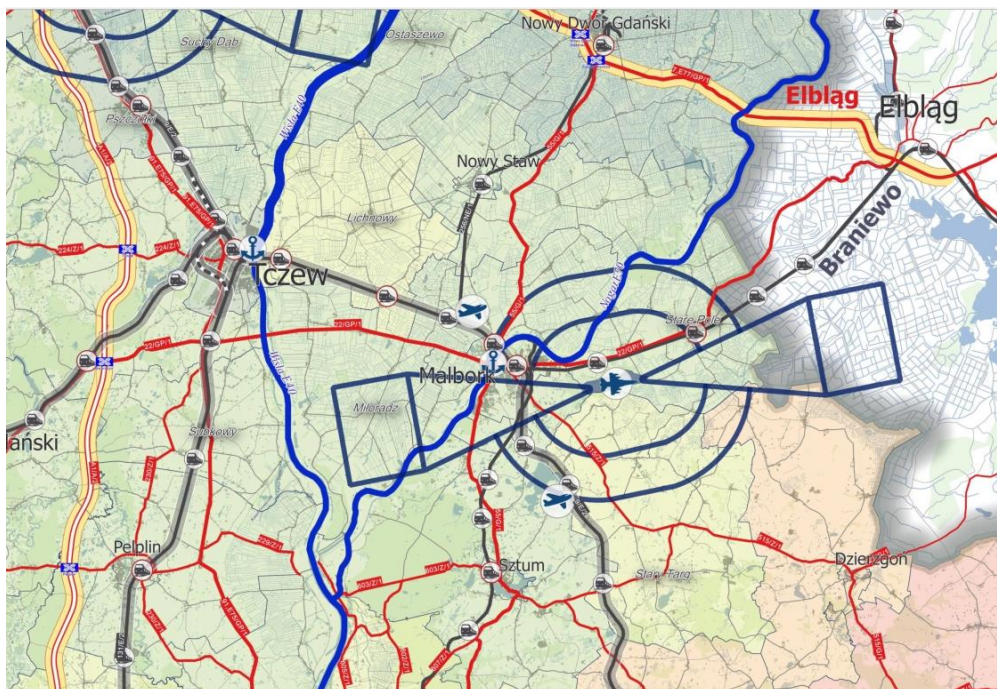
Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.

Przez teren MOF Malbork-Sztum przebiegają:

- drogi krajowe nr 22 i 55 oraz drogi wojewódzkie nr 515, 516, 517, 522, 602, 603, 605,
- linie kolejowe nr 9, 204, 207, 256.

W Malborku zlokalizowany jest wojskowy obiekt lotniczy oraz port rzeczny nad rzeką Nogat.

Rysunek 6. Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego – MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.

Infrastruktura drogowa

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

Podstawowy układ drogowy analizowanego obszaru, zaprezentowany na rysunku 7, to:

- DK 22 o długości ok. 460 km, łącząca granicę państwa z Niemcami w miejscowości Kostrzyn nad Odrą z Elblągiem, przebiegająca przez gminy Miłoradz, Malbork i Stare Pole,
- DK 55 o długości ok. 123 km, łącząca Nowy Dwór Gdański i Stolno, przebiegająca przez gminy Nowy Staw, Malbork i Sztum,
- DW 515 o długości ok. 51 km, łącząca Malbork i Dzierżgoń,

Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030+

- DW 516 Stacja kolejowa Sztum – droga krajowa nr 55,
- DW 517 o długości ok. 12 km łącząca Sztum i Stary Targ oraz łączącą się z DW 522, biegnącą przez Mikołajki Pomorskie,
- DW 522 – od DW 517 w miejscowości Górki w kierunku Mikołajek Pomorskich,
- DW 602 – od drogi wojewódzkiej 603 Biała Góra – Mątowskie Pastwiska (powiat kwidzyński),
- DW 603 Biała Góra – Sztum,
- DW 605 Piekło – Biała Góra – Jarzębina (powiat kwidzyński).

Rysunek 7. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz



Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://conadrogach.pl/wojewodztwo/pomorskie/>

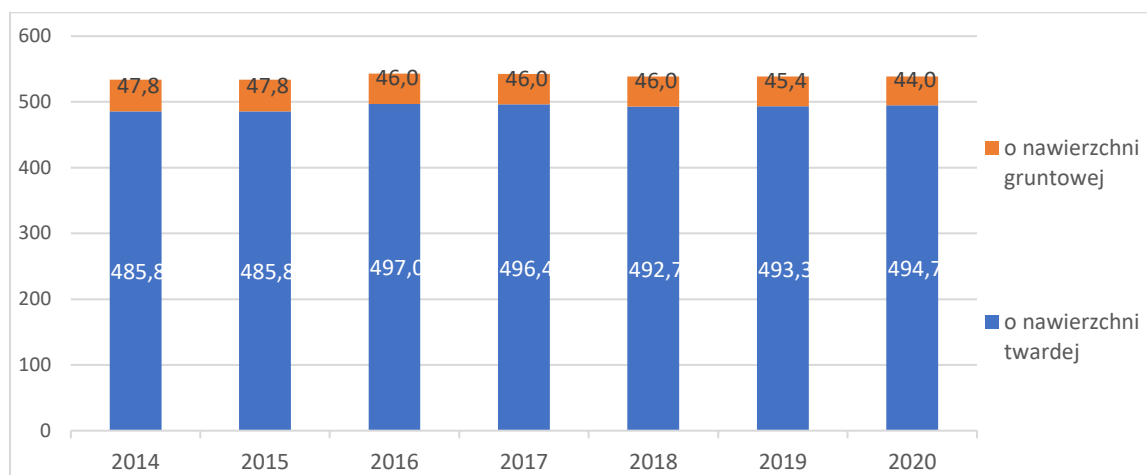
Oprócz dróg krajowych i wojewódzkich sieć komunikacyjną MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz uzupełniają:

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

Na terenach gmin występują również drogi rolnicze – polne o statusie dróg wewnętrznych. Stan tych dróg oraz trasy zależą jednak od właścicieli terenów, po których przebiegają.

W okresie 2014-2020 łączna długość publicznych dróg powiatowych w powiatach malborskim i sztumskim nieznacznie wzrosła z 533,6 km do 538,7 km (Wykres 45). Zwiększeniu uległa długość dróg o nawierzchni twardej (o 8,9 km), zaś zmniejszeniu długość dróg gruntowych (o 3,8 km).

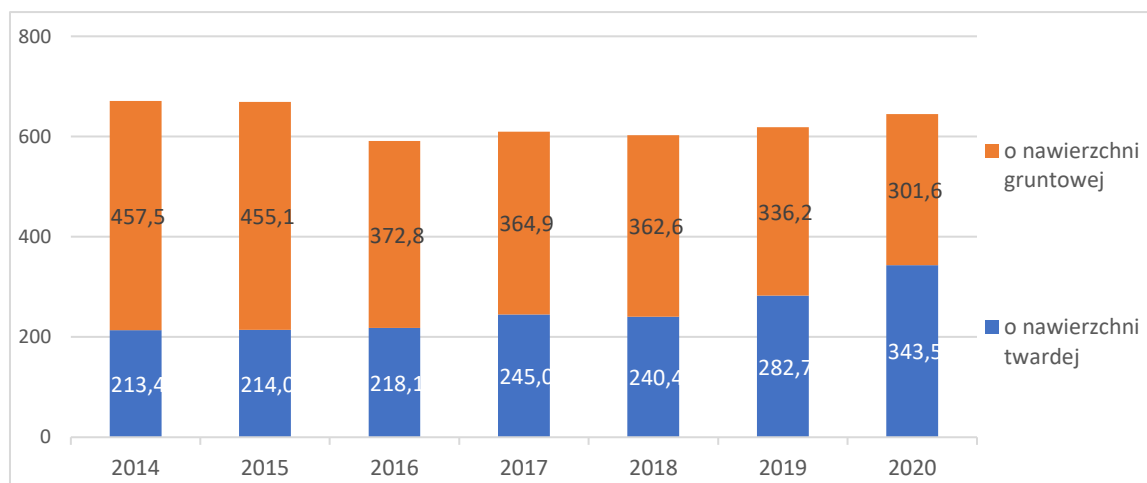
Wykres 45. Drogi publiczne powiatowe w powiecie malborskim i sztumskim w latach 2014-2020 [km]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Odmierna sytuacja jest w przypadku dróg gminnych (Wykres 46). Ich długość istotnie zmalała z 670,9 km w 2014 r. do 645,1 km w 2020 r. (o 25,8 km). Spadek dotyczy głównie dróg gruntowych (o 155,9 km mniej, w tym 89,2 km w powiecie malborskim). Rośnie natomiast długość dróg utwardzonych (o 130,1 km, w tym o 111,5 km w powiecie sztumskim).

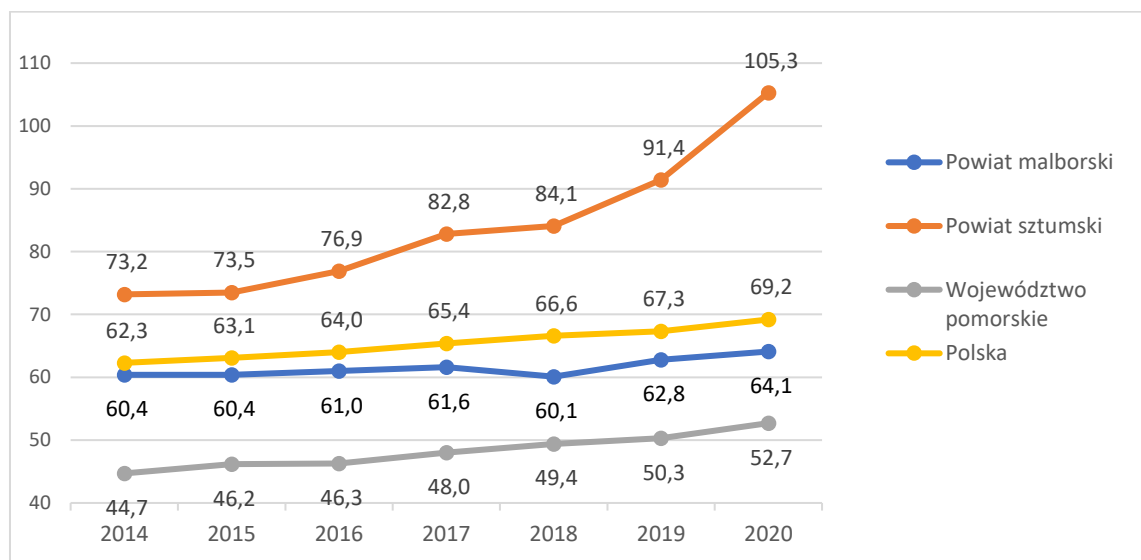
Wykres 46. Drogi publiczne gminne w powiecie malborskim i sztumskim w latach 2014-2020 [km]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Pozytywnym trendem jest wzrost wskaźnika długości dróg powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców w powiecie sztumskim, który wzrósł z 73,2 km w 2014 r. do 105,3 km w 2020 r. (Wykres 47). Oznacza to poprawę komunikacji w regionie. Warto wskazać, iż wskaźnik ten jest wyższy niż dla województwa pomorskiego i kraju. W przypadku powiatu malborskiego wskaźnik ten jest poniżej średniej krajowej, lecz wyżej niż w pomorskim.

Wykres 47. Wskaźnik – długość dróg publicznych powiatowych i gminnych na 10 tys. mieszkańców w powiatach malborskim i sztumskim, województwie pomorskim i kraju [km]



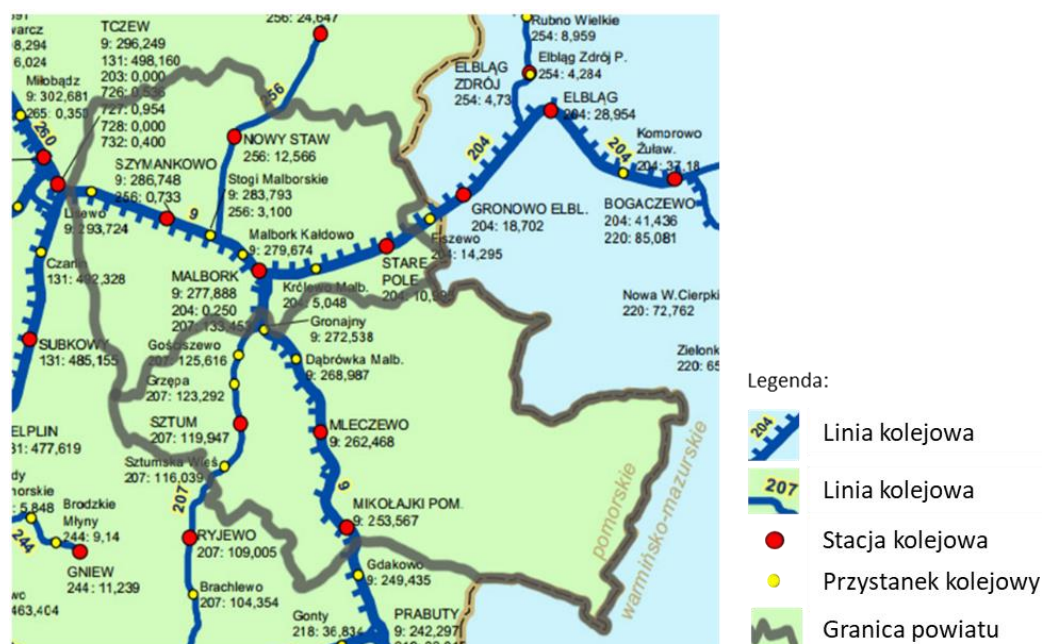
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Infrastruktura kolejowa

Przez MOF Malbork-Sztum oraz gminę Miłoradz przebiegają cztery linie kolejowe (Rysunek 8):

- linia nr 9: wielotorowa i zelektryfikowana, łącząca stację Warszawa Wschodnia i Gdańsk Główny, zmodernizowana i przystosowana do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich (200 km/h dla składów z wychylnym pudłem),
- linia nr 204: częściowo zelektryfikowana, łącząca Malbork ze stacją Mamonowo w obwodzie kaliningradzkim, przy czym pociągi osobowe kursują obecnie na odcinku od Malborka do Bogaczewa,
- linia nr 207: niezelektryfikowana, łącząca Toruń z Malborkiem przez Chełmżę, Grudziądz, Kwidzyn i Sztum,
- linia nr 256: niezelektryfikowana, łącząca Szymankowo, Nowy Staw i Nowy Dwór Gdański, bez bezpośredniego połączenia kolejowego z Malborkiem.

Rysunek 8. Sieć linii kolejowych na terenie MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, 2015 r.

Infrastruktura wodna

Na analizowanym obszarze znajduje się jeden port rzeczny, przystań żeglugi pasażerskiej i przystań sportów wodnych nad rzeką Nogat w Malborku oraz przystań w Białej Górze, wykonana w ramach projektu Pętla Żuławska. Nogat w niewielkim stopniu stanowi żeglowną drogę wodną MOF, aczkolwiek system żeglowny Wisły i Nogatu ma powiązania z:

- Gdańskiem przez służę Przegalina i Martwą Wisłę,
- Elblągiem przez Kanał Jagielloński,
- Kaliningradem przez Zalew Wiślany.

Infrastruktura lotnicza

Na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz funkcjonuje wojskowy obiekt lotniczy (w Krasnołęce, gm. Stare Pole, 3 kilometry od miasta Malborka). Najbliższy port lotniczy znajduje się w Gdańsku Rębiechowo i oddalony jest o ok. 70 km od Malborka i 84 km od Sztumu. Kolejne lotniska to Warszawa Modlin, Warszawa Okęcie oraz Szczecin Dąbie.

Planowane inwestycje w infrastrukturę transportową

W Tabeli 2 zestawiono planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie objętym analizą, umożliwiające rozwój mobilności i komunikacji w regionie.

Tabela 2. Planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz

Lp.	Inwestycja	Dokument
1	Budowa obwodnicy Sztumu (6 km)	Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030
2	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 odcinek granica województwa pomorskiego – Malbork	Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.
3	Prace na linii kolejowej nr 204 na odcinku Malbork - Braniewo - (granica państwa)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku
4	Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 9 i 204	
5	Odbudowa linii kolejowej nr 256 Szymankowo - Nowy Dwór Gdański	
6	Przebudowa drogi powiatowej nr 3130G na odcinku DW515 - Szropy do 2023 r.	Wieloletni Plan Finansowy Powiatu Sztumskiego
7	Przebudowa drogi gminnej nr 218525G ul. Donimirskich w Czerninie (2023-2024)	Wieloletni Plan Finansowy Miasta i Gminy Sztum
8	Przebudowa dróg gminnych ul. Topolowej, Zielnej, Krótkiej i Okrężnej w Czerninie (2023)	Wieloletni Plan Finansowy Miasta i Gminy Sztum
9	Modernizacja dróg gruntowych z wykorzystaniem płyt Yombo (zadanie wieloletnie)	Wieloletni Plan Finansowy Miasta i Gminy Sztum
10	Przebudowa ciągów pieszo-jezdnych na osiedlach byłych PGR oraz ciągów prowadzących do obiektów użyteczności publicznej w Miłoradzu i Kończewicach do 2023 r.	Wieloletni Plan Finansowy Gminy Miłoradz
11	Budowa drogi w miejscowości Stare Pole ul. Juliana Tuwima do 2023 r.	Wieloletni Plan Finansowy Gminy Stare Pole
12	Zakup autobusów przez MZK Malbork Sp. z o.o. do 2026 r.	Wieloletni Plan Finansowy Miasta Malbork

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

Jednym ze strategicznych działań powinna być budowa obwodnicy Malborka, o którą Miasto zabiega od lat. W ramach kontynuacji działań dla budowy obwodnicy Malborka zgłoszono konieczność wpisania takiego działania do dokumentów strategicznych województwa pomorskiego. Zgłaszano uwagi do Regionalnego Programu Strategicznego Województwa Pomorskiego w zakresie mobilności i komunikacji. W przyjętej wersji dokumentu sformułowano oczekiwania wobec władz powiatowych, w tym zaliczenie do dróg powiatowych wybranych odcinków drogi krajowej nr 22 po wybudowaniu

Obwodnicy Malborka. Konieczna jest ponadto budowa węzła Integracyjnego w Sztumie, który jest wpisany jako jedno z przedsięwzięć strategicznych w Regionalnym Programie Strategicznym.

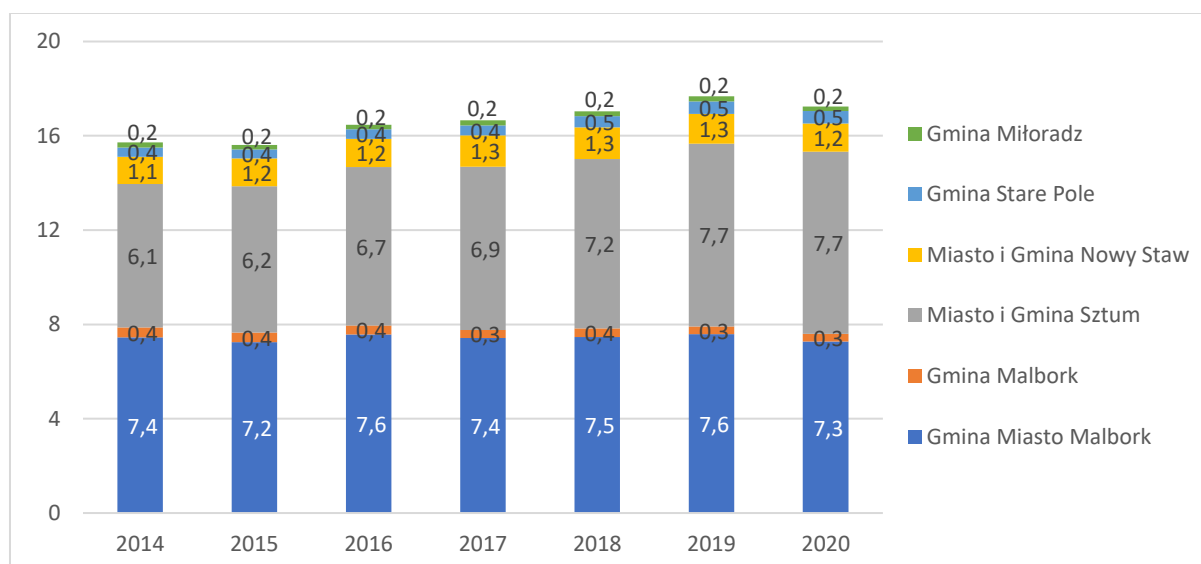
Gmina Miłoradz jest skomunikowana ściśle z Gminą i Miastem Sztum poprzez drogę powiatową DP 2901G (relacji: Sztum-Miłoradz-DK22). Droga ta mogłaby stanowić alternatywną trasę w kierunku Tczewa i autostrady A1, omijającą przejazd przez centrum Sztumu i Malborka, jednak na odcinku: Piekło - Mątowy Małe wymaga generalnego remontu. Obecnie Zarząd Powiatu Malborskiego podjął decyzję o przekazaniu tej drogi Zarządowi Województwa Pomorskiego i przekwalifikowaniu jej w drogę wojewódzką.

Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Analizowany obszar zamieszkuje łącznie 76,1 tys. osób, z czego na terenie MOF Malbork-Sztum 72,8 tys. osób i 3,3 tys. na terenie Gminy Miłoradz (więcej informacji w podrozdziale 3.2.1). Na obszarach tych działalność prowadzi 8,4 tys. podmiotów sektora prywatnego i publicznego, o 0,5 tys. więcej niż w 2014 r. Największą grupę przedsiębiorstw, bo aż 96,5% stanowią mikroprzedsiębiorstwa. Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonuje 215 małych przedsiębiorstw, 60 średnich i 8 dużych firm.³¹

W ostatnich latach rośnie również liczba pracujących, z 15,5 tys. osób w 2014 r. do 17,1 tys. w 2020 r.³² (Wykres 48). Wzrost zatrudnionych występuje głównie w Mieście i Gminie Sztum, gdzie pracuje 45% osób z terenu MOF. Najniższy poziom pracujących jest w gminach Miłoradz i Malbork, w których działalność prowadzi przede wszystkim mikroprzedsiębiorstwa.

Wykres 48. Liczba pracujących na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminie Miłoradz [tys. osób]



³¹ Dane Banku Danych Lokalnych GUS, 2021 r.

³² Dane GUS dotyczą podmiotów gospodarki narodowej o liczbie pracujących 10 i więcej osób oraz jednostek sfery budżetowej niezależnie od liczby pracujących.

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

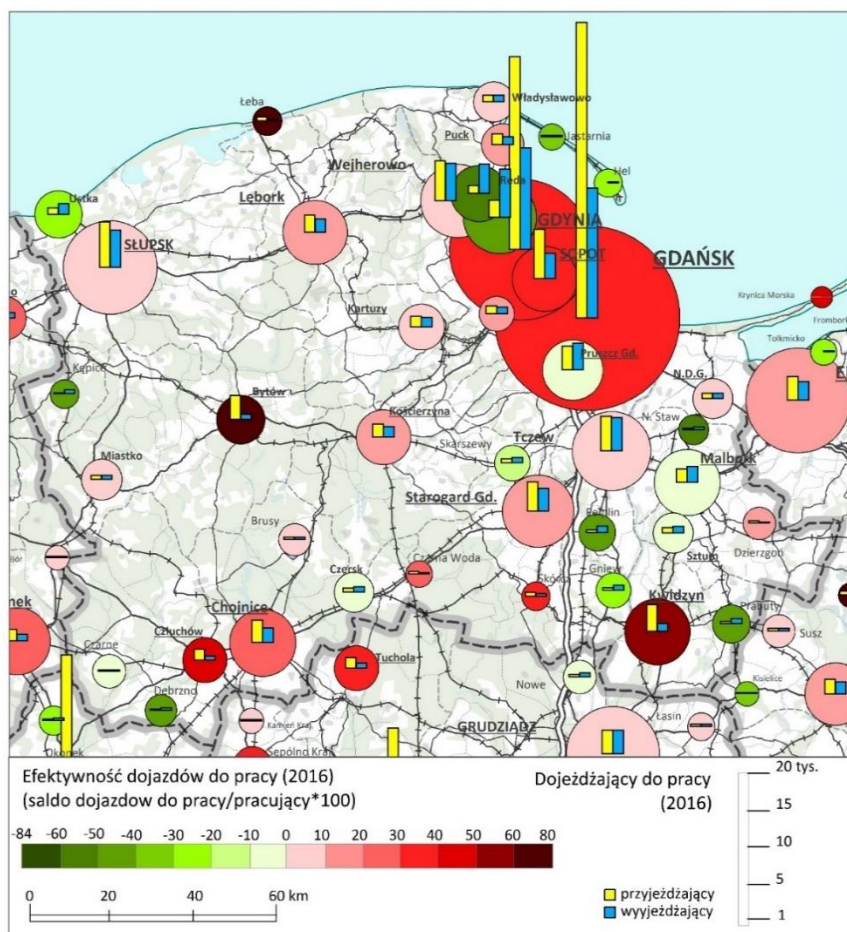
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego za 2016 rok liczba mieszkańców analizowanego obszaru wyjeżdżających do pracy do innych gmin przewyższała liczbę osób przyjeżdżających na teren MOF w celach zarobkowych (Tabela 3 i Rysunek 9). Najwięcej osób przyjeżdżało do miast: Malborka i Sztumu. Z kolei odpływ mieszkańców dotyczył gmin: Stare Pole, Malbork i Miłoradz.

Tabela 3. Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r. [osoby]

Gmina miejsca zamieszkania	Liczba wyjeżdżających do pracy	Liczba przyjeżdżających do pracy	Saldo
Miasto Malbork	2 170	1 896	-274
Miasto i Gmina Sztum	1 691	1 291	-400
Miasto i Gmina Nowy Staw	779	142	-637
Gmina Stare Pole	435	139	-296
Gmina Malbork	432	120	-312
Gmina Miłoradz	399	57	-342
łącznie	5 906	3 645	-2 261

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

Rysunek 9. Wskaźnik domknięcia rynku pracy (efektywność dojazdów do pracy) [%]



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

Większość zakładów, bo 92% średnich przedsiębiorstw i 100% dużych z całego MOF, zlokalizowana jest w miastach: Malbork i Sztum. Pozostałe przedsiębiorstwa znajdują się na terenie różnych miejscowości gmin MOF.

W miastach Malbork i Sztum zlokalizowane są także największe placówki oświatowe, w tym wszystkie szkoły średnie i policealne. W Malborku znajduje się ponadto jedyna uczelnia w MOF – oddział zamiejscowy Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy.

W centrum Malborka i Sztumu znajduje się większość ośrodków usługowych o znaczeniu ponadgminnym, stąd miasta te są głównymi celami podróży w załatwianiu spraw urzędowych.

Ważną rolę, jako źródła ruchu ponadgminnego, odgrywają także ośrodki zdrowia i szpitale. Na terenie MOF występują szpitale w miastach Malbork i Sztum. W poszczególnych gminach funkcjonują ośrodki zdrowia o znaczeniu lokalnym.

Istotnym celem podróży są również większe centra handlowe oraz miejsca spędzania czasu wolnego (placówki kulturalne i sportowe). Większość dużych obiektów sportowych, handlowych,

jak i placówek kulturalnych o znaczeniu ponadlokalnym, również znajduje się w Malborku i Sztumie. W ośrodkach gminnych zlokalizowane są obiekty o znaczeniu lokalnym.

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

Według prognoz demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego w powiecie malborskim i sztumskim będzie malała liczba ludności w kolejnych latach (Tabele 4 i 5). W 2035 r. zmniejszy się ludność zamieszkująca zarówno miasta, jak i wsie. Zgodnie z tendencją krajową znaczące spadki dotyczyć będą ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Wzrastać natomiast będzie grupa osób w wieku poprodukcyjnym, co ma istotne znaczenie dla kształtowania przyszłej infrastruktury i systemu transportu zbiorowego.

Tabela 4. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat malborski [osoby]

Rok	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny	Ogółem
Ludność ogółem				
2020	10 925	40 202	12 126	63 253
2025	10 117	38 650	13 459	62 226
2030	8 859	37 984	14 083	60 926
2035	8 348	36 847	14 120	59 315
Zmiana 2035/2020	-24%	-8%	16%	-6%
Ludność w miastach				
2020	6 883	26 460	9 065	42 408
2025	6 441	25 152	9 939	41 532
2030	5 656	24 625	10 187	40 468
2035	5 306	23 896	10 013	39 215
Zmiana 2035/2020	-23%	-10%	10%	-8%
Ludność na wsi				
2020	4 042	13 742	3 061	20 845
2025	3 676	13 498	3 520	20 694
2030	3 203	13 359	3 896	20 458
2035	3 042	12 951	4 107	20 100
Zmiana 2035/2020	-25%	-6%	34%	-4%

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

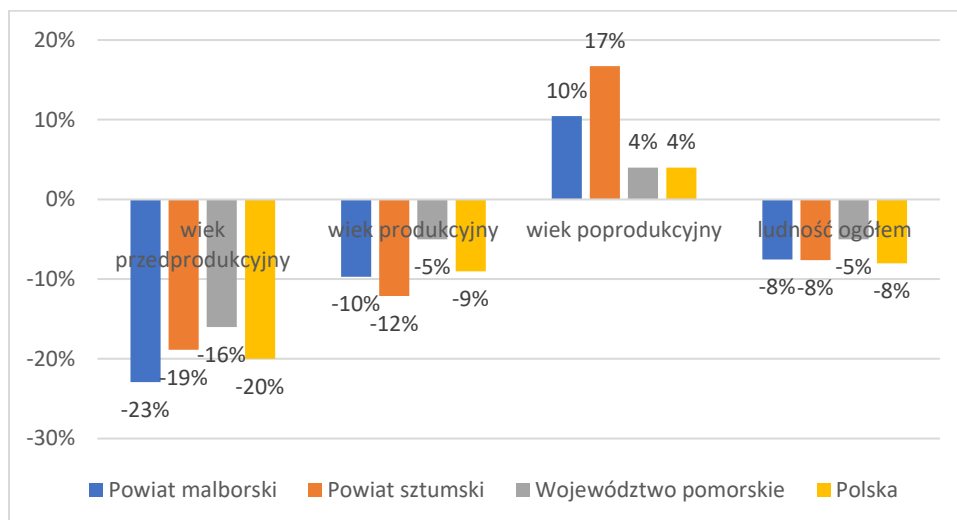
Tabela 5. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat sztumski [osoby]

Rok	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny	Ogółem
Ludność ogółem				
2020	8 130	26 620	7 033	41 783
2025	7 723	25 274	8 062	41 059
2030	7 006	24 462	8 645	40 113
2035	6 465	23 708	8 755	38 928
Zmiana 2035/2020	-20%	-11%	24%	-7%
Ludność w miastach				
2020	2 739	9 726	3 076	15 541
2025	2 602	9 151	3 451	15 204
2030	2 382	8 812	3 616	14 810
2035	2 222	8 547	3 591	14 360
Zmiana 2035/2020	-19%	-12%	17%	-8%
Ludność na wsi				
2020	5 391	16 894	3 957	26 242
2025	5 121	16 123	4 611	25 855
2030	4 624	15 650	5 029	25 303
2035	4 243	15 161	5 164	24 568
Zmiana 2035/2020	-21%	-10%	31%	-6%

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

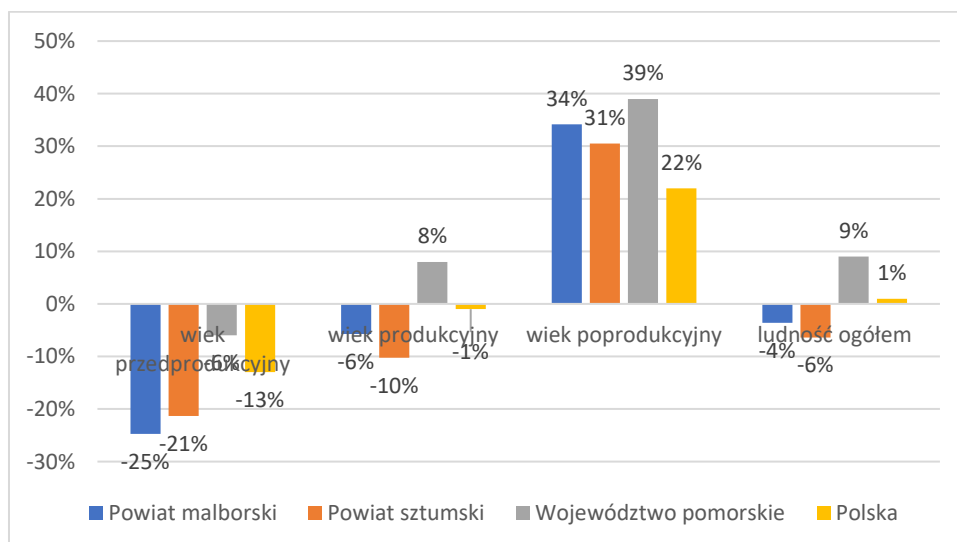
Do 2035 roku prognozowane jest zmniejszenie liczby mieszkańców powiatu malborskiego o 3,9 tys. osób i sztumskiego o 2,9 tys. osób. W obu powiatach szacowana jest wyższa dynamika spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, mieszkającej w miastach i wsiach, niż w województwie pomorskim i całym kraju (Wykresy 49 i 50). Przekłada się to na szybszy przyrost osób w wieku poprodukcyjnym, szczególnie w miastach.

Wykres 49. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej miasta w powiecie malborskim, sztumskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wykres 50. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej wsie w powiecie malborskim, sztumskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

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

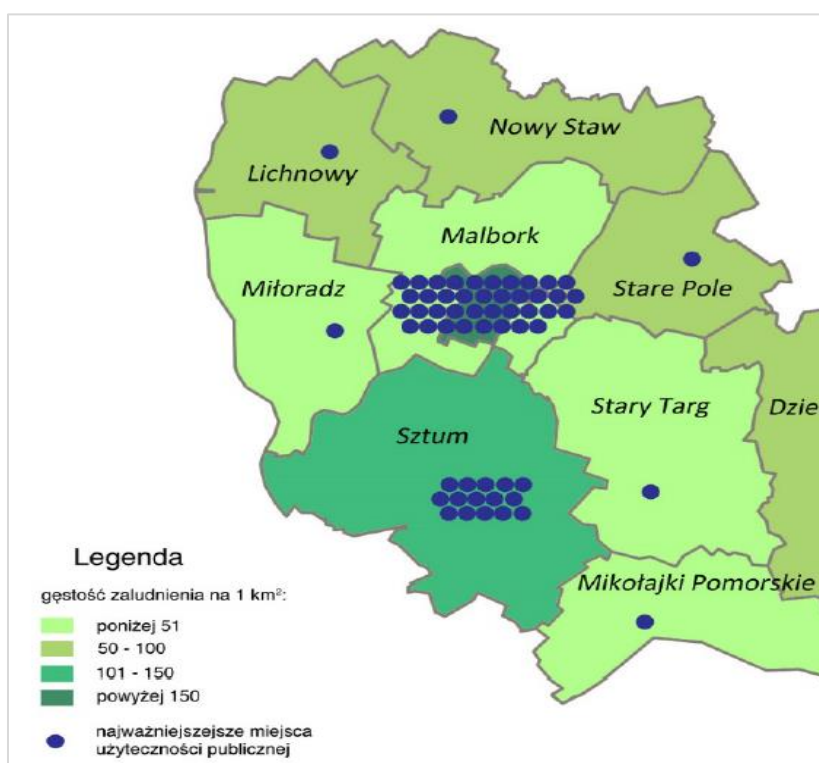
Zachowania transportowe mieszkańców

Głównymi kierunkami podróży mieszkańców MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz są miejsca pracy, placówki edukacyjne, instytucje, ośrodki zdrowia, obiekty handlowe, placówki kulturalne, sportowe, miejsca odpoczynku i rekreacji. Są to przejazdy o charakterze zarówno gminnym, jak

i ponadgminnym, odbywającym się przede wszystkim w kierunku do i z Malborka, gdyż na terenie miasta znajduje się najwięcej zakładów pracy i obiektów użyteczności publicznej, szkół, miejsc związanych ze spędzaniem czasu wolnego. W mniejszym stopniu przejazdy odbywają się do i z miasta Sztum.

Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc pracy oraz placówek edukacyjnych (przedszkoli i szkół), które ulokowane są przede wszystkim w Malborku i Sztumie oraz w mniejszym stopniu w ośrodkach gminnych (zgodnie z przedstawionymi uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi). Im większa gęstość zaludnienia i liczba obiektów (generatorów ruchu), tym wyższe zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie (Rysunek 10).

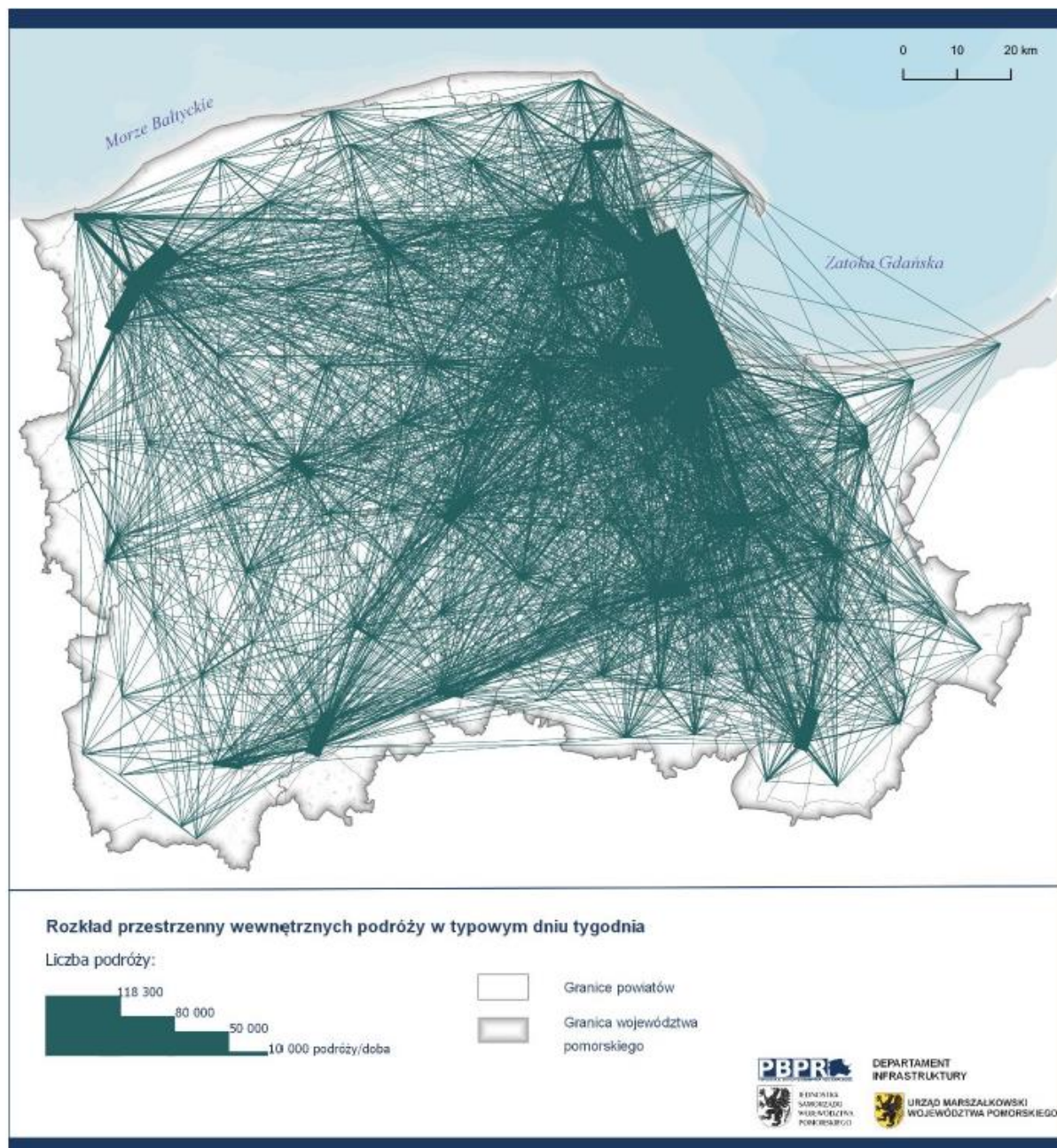
Rysunek 10. Kluczowe lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży, oddziałujących na mobilność mieszkańców



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla MOF Malborka, 2015 r.

Na podstawie danych o przemieszczeniach mieszkańców pozyskanych z bazy GSM (sieci telefonii komórkowej) na Rysunku 11 przedstawiono ogólny rozkład przestrzenny przemieszczeń w typowym dniu tygodnia (środa, czwartek, piątek) w 2019 roku. Głównym kierunkiem podróży mieszkańców MOF Malbork-Sztum w województwie pomorskim, dokonywanych wzdłuż dróg i linii kolejowych, są miasta Malbork i Sztum, ośrodki gminne oraz Trójmiasto.

Rysunek 11. Rozkład przestrzenny wewnętrznych podróży w województwie pomorskim w typowym dniu tygodnia roku 2019

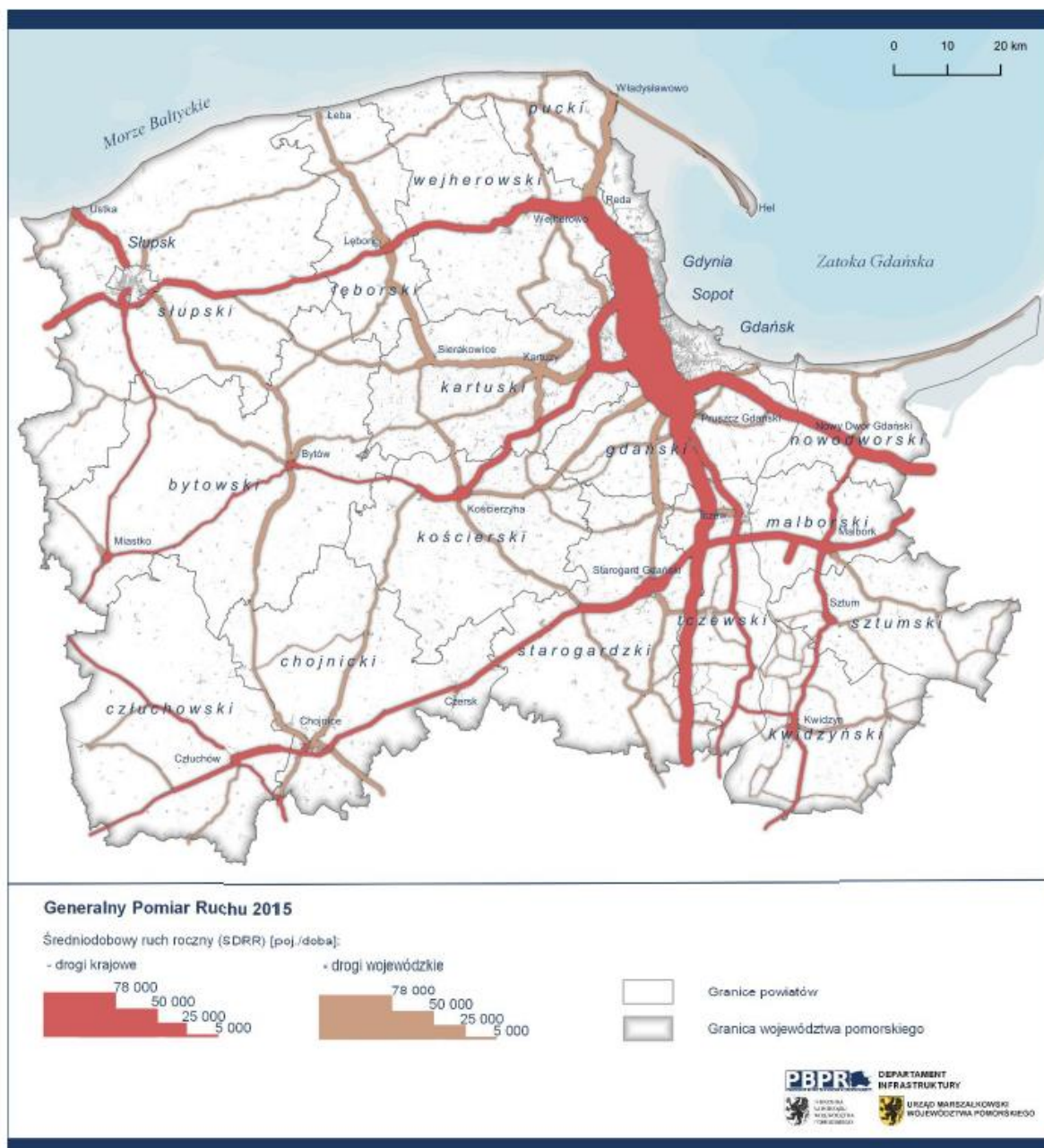


Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej na podstawie danych Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego)

Największe natężenie ruchu na terenie MOF Malbork-Sztum występuje na:

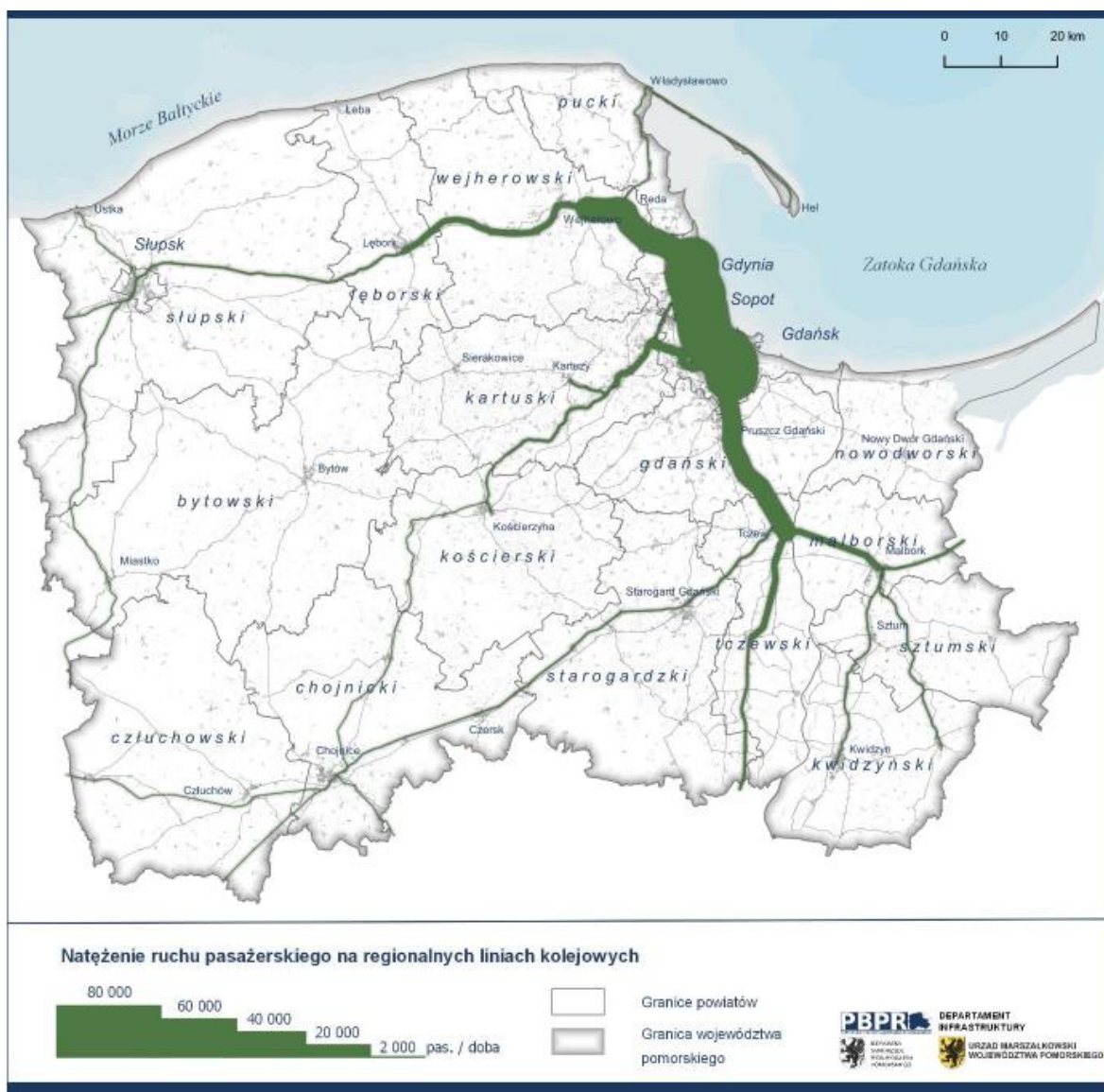
- drogach krajowych nr 22 i 55 oraz drogach wojewódzkich nr 515 i 517 (Rysunek 12) oraz
- linii kolejowej nr 9 w kierunku Trójmiasta i Warszawy oraz nr 204 do Elbląga (Rysunek 13).

Rysunek 12. Natężenie pasażerskiego ruchu drogowego w województwie pomorskim



Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 r.).

Rysunek 13. Natężenie pasażerskiego ruchu kolejowego w województwie pomorskim



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

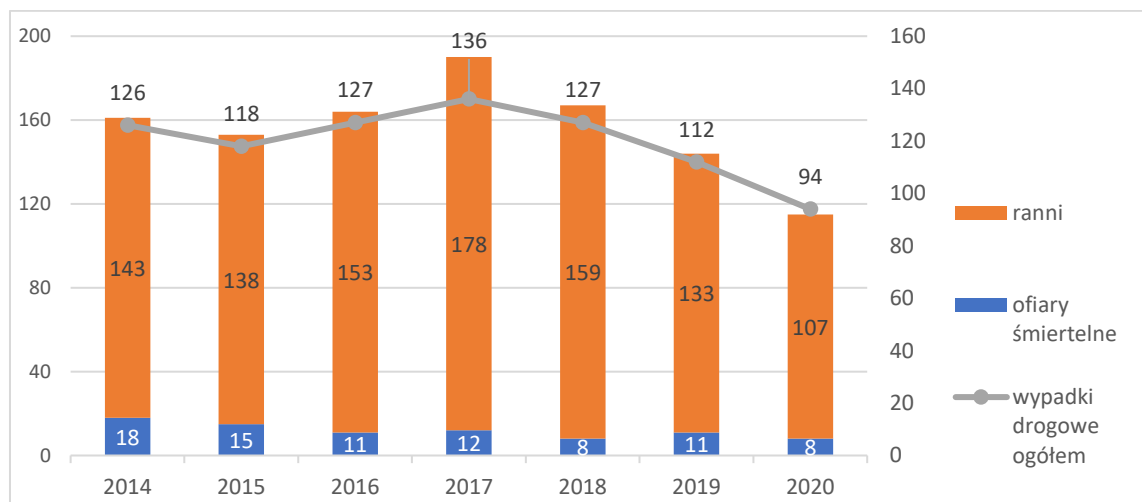
Bezpieczeństwo ruchu drogowego

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

Liczba wypadków drogowych na terenie powiatów malborskiego i sztumskiego w 2020 r. spadła o 25% w stosunku do 2014 r. (Wykres 51). Większość wypadków, bo 65% miało miejsce w powiecie

malborskim. Niestety wciąż są ofiary śmiertelne na poziomie 8-12 osób w ostatnich 5 latach i utrzymująca się liczba rannych w wypadkach powyżej 100 osób w 2020 r.

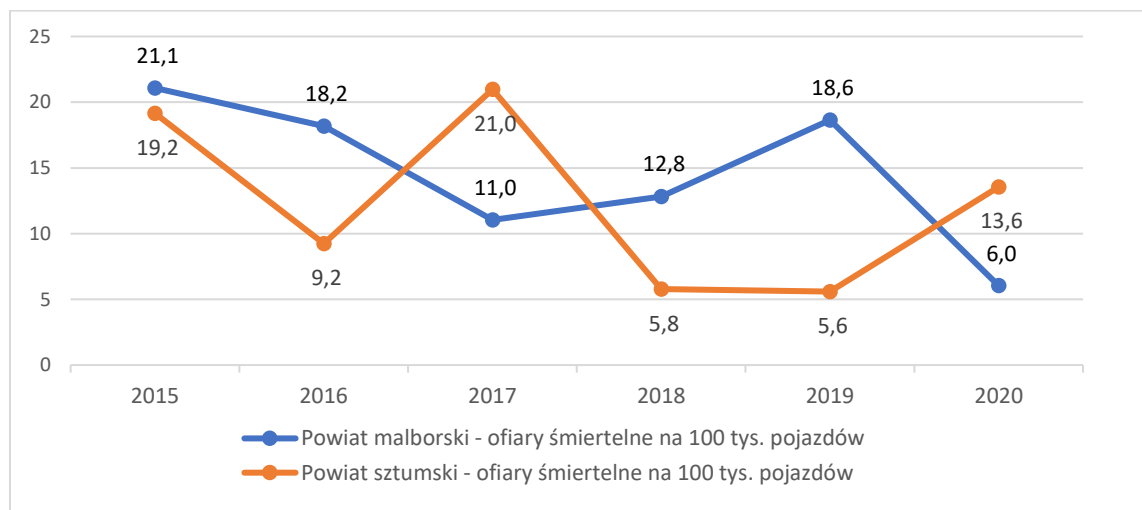
Wykres 51. Liczba wypadków drogowych w powiatach malborskim i sztumskim łącznie [szt.]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

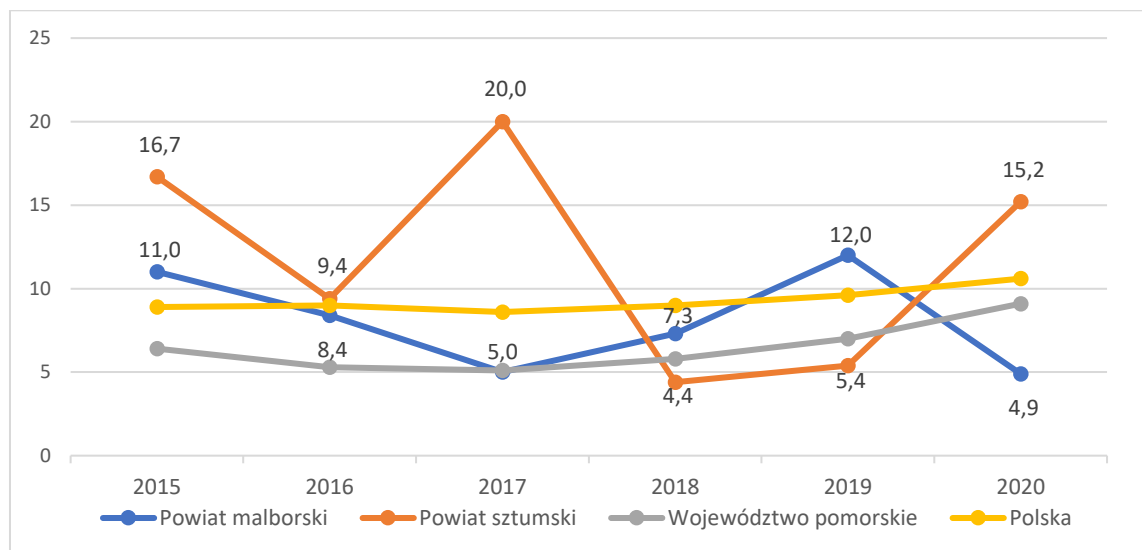
Odnosząc te dane do rosnącej liniowo liczby pojazdów na drogach należy wskazać, iż liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. pojazdów i na 100 wypadków jest silnie zróżnicowana w poszczególnych latach. Ponadto wskaźnik liczby ofiar na 100 wypadków w powiecie sztumskim w 2020 r. był znacznie wyższy niż dla województwa pomorskiego i całego kraju (Wykresy 52 i 53).

Wykres 52. Ofiary śmiertelne na 100 tys. pojazdów w powiatach malborskim i sztumskim [osoby]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wykres 53. Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych w powiecie malborskim i sztumskim, województwie pomorskim i Polsce w latach 2014-2020 [osoby]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W Tabeli 6 przedstawiono kluczowe dane na temat zdarzeń drogowych w powiatach malborskim i sztumskim w latach 2014-2020, pochodzące z raportów Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji.

Tabela 6. Dane na temat zdarzeń drogowych w powiatach malborskim i sztumskim w latach 2014-2020

Lp.	Wyszczególnienie	Powiat malborski	Powiat sztumski
1	Udział zdarzeń na terenie zabudowanym	80%	50%
2	Udział zdarzeń przy braku sygnalizacji świetlnej	87%	98%
3	Udział zdarzeń wynikających z przekroczenia prędkości dopuszczalnej 50 km/h	65%	39%
4	Udział zdarzeń z winy kierowcy	90%	79%
5	Udział zdarzeń z powodu obiektów, zwierząt na drodze	4%	10%
6	Udział zdarzeń z winy pieszego	1%	2%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji <http://www.sewik.pl/search>.

Zdarzenia drogowe z winy kierowcy wynikały przede wszystkim z niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami, nieprawidłowego cofania, nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu,

niedostosowania prędkości do warunków ruchu. Zdarzenia spowodowane przez pieszego dotyczyły głównie nieostrożnego wejścia na jezdnię (przed jadącym pojazdem, zza pojazdu, przeszkody), chodzenia nieprawidłową stroną drogi, przekraczania jezdni w miejscu niedozwolonym, wejścia na jezdnię przy czerwonym świetle.

Według krajowych danych statystycznych, zdecydowana większość wypadków w 2020 r. miała miejsce w obszarze zabudowanym (69%), jednak w wyniku wypadków mających miejsce w obszarze niezabudowanym zginęło więcej osób (56%). Przyczyn upatruje się w nadmiernych prędkościach na obszarach niezabudowanych, braku bezpiecznych ciągów pieszo-rowerowych, zbyt późnej interwencji pomocy lekarskiej.³³

Kluczowe są zatem działania na rzecz ograniczania liczby przejazdów samochodowych wykonywanych na drogach MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz, szczególnie powiatowych i gminnych, między innymi poprzez zapewnienie dostępu do komunikacji zbiorowej oraz bezpiecznych tras rowerowych, co pozwoli na ograniczanie liczby wypadków drogowych.

Transport zbiorowy

Komunikacja autobusowa

Przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego klasyfikowane są na:

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

Na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz transport publiczny realizowany jest przez:

- Miejski Zakład Komunikacji w Malborku spółka z o.o., który jest podmiotem wewnętrznym Gminy Miejskiej Malbork i operatorem komunikacji miejskiej, obsługuje 8 linii autobusowych na terenie miasta (Rysunek 14),
- Sztumską Komunikację Publiczną – łącznie 8 linii łączących miejscowości gminy ze Sztumem (Rysunek 15); sztumski transport publiczny dofinansowywany jest ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- przewoźnicy prywatni, którzy uzupełniają transport na liniach podmiejskich i realizują przewozy w oparciu o umowy z gminami, które przeznaczają dotację celową na pokrycie kosztów organizacji i świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na ich terenie.

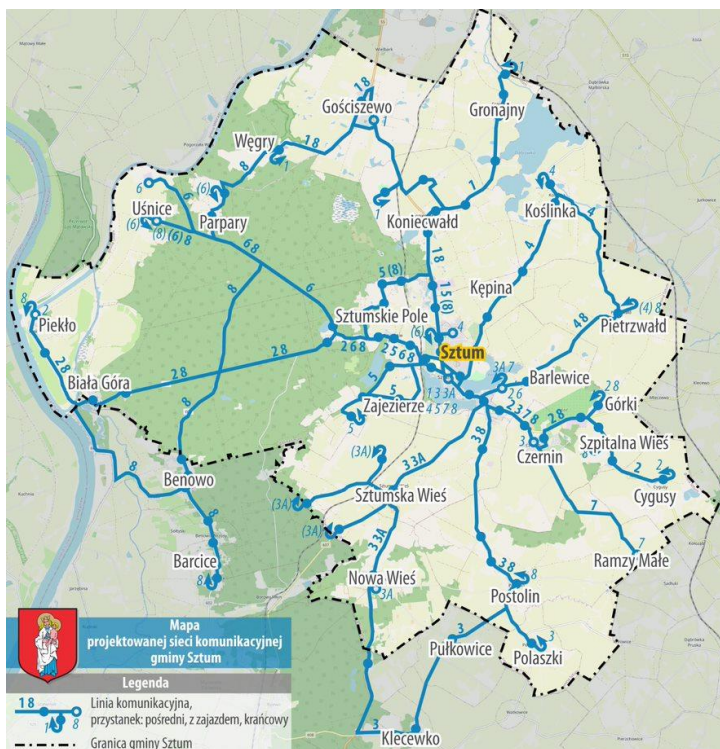
³³ Raport „Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku”, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, 2021 r.

Rysunek 14. Schemat linii komunikacyjnych MZK w Malborku



Źródło: https://mzk.malbork.pl/Mapy/mzk_linie.pdf

Rysunek 15. Projektowana sieć linii komunikacyjnych w gminie Sztum



Źródło: <http://www.sztum.pl>

Ponadto w drogowych przewozach pasażerskich na obszarze MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz główną rolę odgrywają następujący przewoźnicy:

- AŻ Rydwan Sp. z o.o., Malbork – realizujący przewozy na trasach, m.in. Malbork – Sztum - Szropy, Malbork – Miłoradz, Sztum – Piekło, Sztum – Kwidzyn, Malbork – Ryjewo – Kwidzyn,
- PUH LATOCHA Tomasz Latocha, Subkowy – realizujący przewozy na terenie powiatów: malborskiego, sztumskiego i tczewskiego, w tym m.in. na trasach Malbork – Stare Pole – Dzierżgoń – Sztum, Czernin – Sztum – Malbork,
- F.H.U. SZARUGA, Lichnowy – obsługujący 3 linie, łączące tereny Gminy Stare Pole z Miastem Malbork oraz Gminą Malbork,
- OliwiaBus Marcin Pętał, Nowy Staw – oferujący usługi przewozowe na trasie Nowy Dwór Gdański – Nowy Staw – Malbork,
- Lisebus Adam Stępień, Lisewo Malborskie – realizujący przewozy na trasach Nowy Staw – Tczew, Boręty – Ostaszewo,
- Transport Zarobkowy Andrzej Krzyżanowski, Miłoradz – obsługujący transport zbiorowy na trasie Stara Kościelnica – Miłoradz – Malbork,
- Transport Lubiński Usługi Transportowe – Jacek Lubiński, Sztum – świadczący usługi przewozowe w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Najlepiej skomunikowane obszary MOF to:

- miasta Malbork i Sztum,
- miejscowości położone w pobliżu dróg krajowych nr 22 i 55.

Dobłą komunikację mają również miejscowości położone:

- wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych,
- w pobliżu przystanków linii kolejowych nr 9 i 204.

Wszystkie miejscowości położone w oddaleniu od ww. tras komunikacyjnych mają wyraźnie słabsze skomunikowanie.

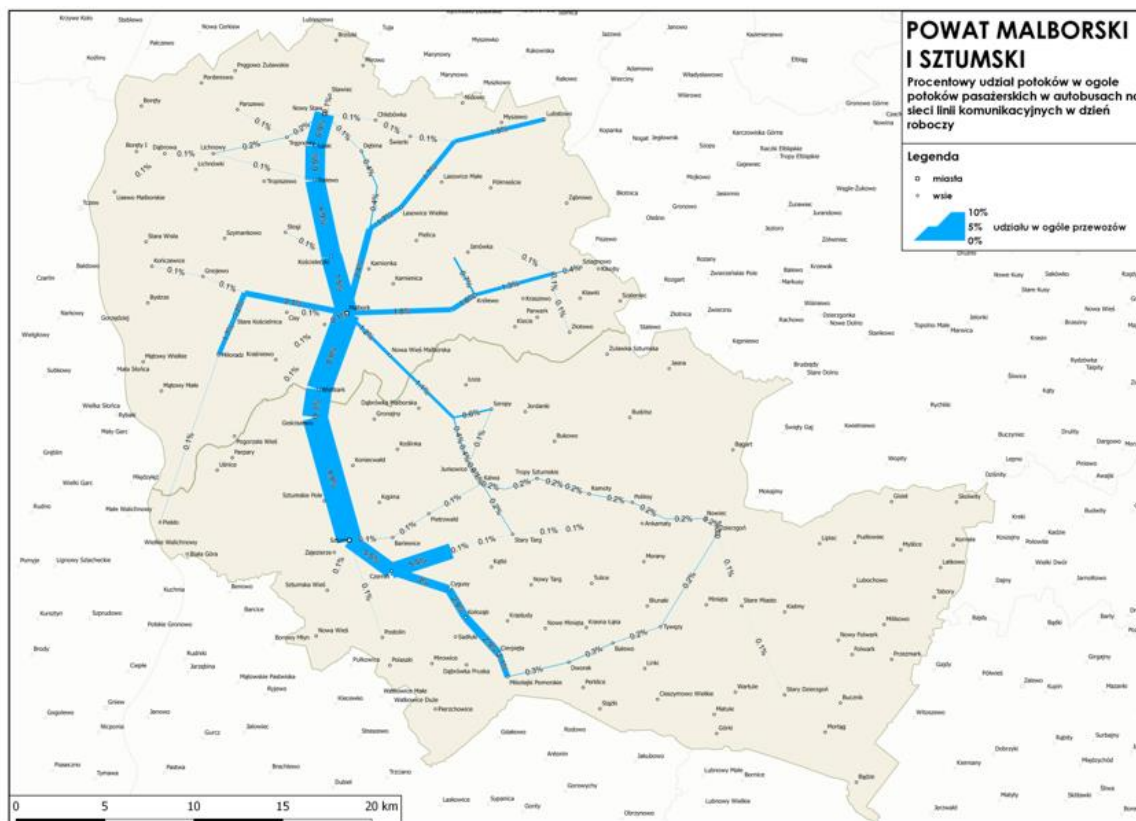
Największe wielkości potoków pasażerskich występują na liniach komunikacyjnych pomiędzy gminami i obszarami:

- Malbork (gmina miejska) – Sztum (obszar wiejski),
- Malbork (gmina miejska) – Sztum (obszar miejski),

- Sztum (obszar miejski) – Sztum (obszar wiejski),
- Malbork (gmina miejska) – Malbork (gmina wiejska).

Mniejsze potoki pasażerskie występują pomiędzy Miastem Malbork a pozostałymi gminami MOF (Rysunek 16).

Rysunek 16. Udział potoków w ogóle potoków pasażerskich autobusowych linii komunikacyjnych w powiatach malborskim i sztumskim dla dnia roboczego



Źródło: Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych (ścieżek rowerowych) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, 2014 r.

Należy zwrócić uwagę, że transport zbiorowy nie jest dostępny lub jest znacznie ograniczony na niektórych obszarach MOF, szczególnie wiejskich. Mieszkańcy z tych terenów mogą być pozbawieni dostępu do jakiegokolwiek komunikacji publicznej i muszą korzystać z własnych środków transportu (głównie samochodów osobowych, rowerów).

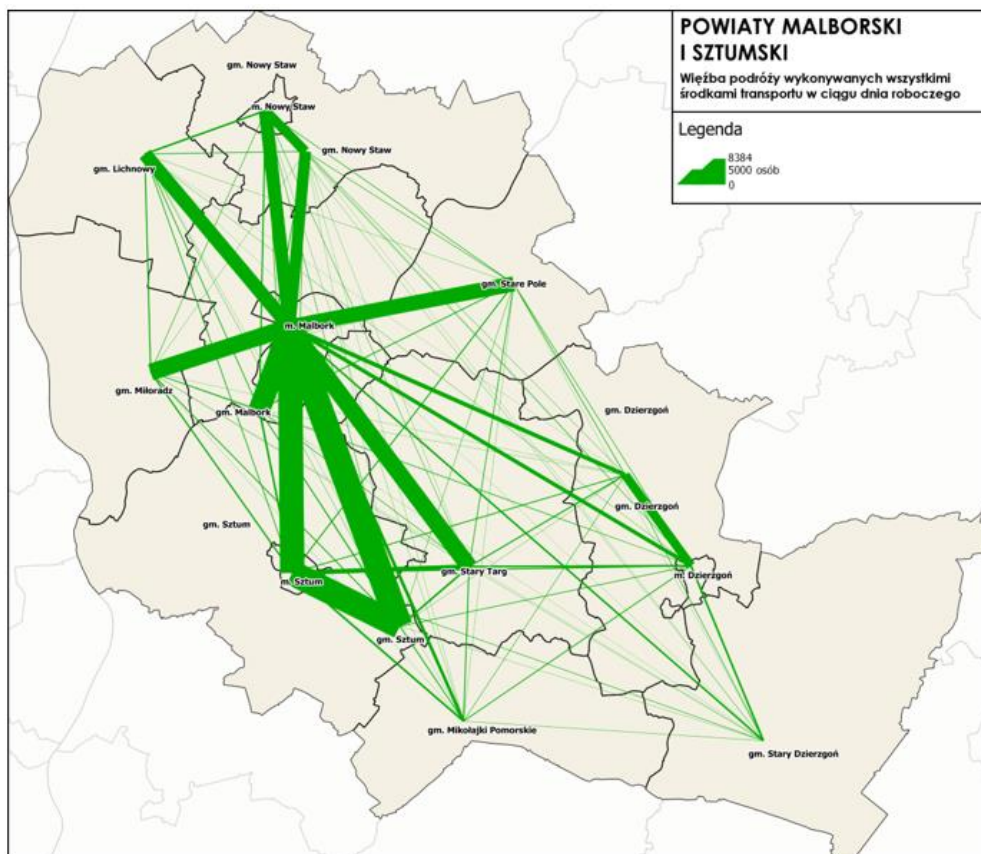
Z przeprowadzonych w Studium komunikacyjnym MOF Malborka³⁴ analiz potoków podróży (Rysunek 16) wynika, iż preferowanym rodzajem środka transportu w podróżach mieszkańców powiatów malborskiego i sztumskiego był samochód osobowy (65%). Transport autobusowy

³⁴ Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych (ścieżek rowerowych) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, 2014 r.

wykorzystywany był w 24%, a rower w 8%. Kolejną realizowane były podróże wybiegające poza obszar MOF (3%).³⁵

Wśród kluczowych czynników decydujących o wyborze środka transportu był czas przejazdu, koszt podróży, wygoda.

Rysunek 17. Więźba ruchu dla podróży pieszych, wykonywanych wszystkimi rodzajami środków transportu w powiatach malborskim i sztumskim w ciągu dnia roboczego



Źródło: Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych (ścieżek rowerowych) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, 2014 r.

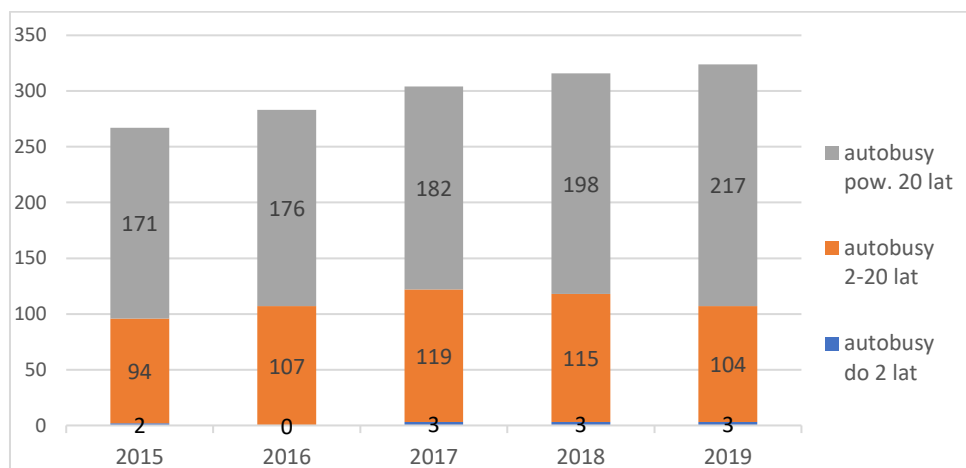
W latach 2014-2020 obserwowany jest wzrost wskaźnika liczby samochodów na 1000 mieszkańców, który w 2020 r. wyniósł 690,2 w powiecie sztumskim wobec 537,9 w 2014 r. oraz 609,2 w powiecie malborskim wobec 492,9 w 2014 r. Należy przy tym wskazać, iż równoległe rośnie liczba autobusów – na koniec 2020 r. w powiecie malborskim i sztumskim zarejestrowanych było 329 pojazdów, o 62 więcej niż w 2015 r. (Wykres 54).

Negatywnym trendem w okresie 2015-2019 było jednak starzenie się taboru – zwiększanie udziału pojazdów eksploatowanych powyżej 20 lat (68,4% w 2019 wobec 64% w 2015 r.). Dla porównania

³⁵ Z uwagi na wprowadzoną 1 lipca 2022 roku na terenie Miasta Malborka bezpłatną komunikację miejską te dane mogą ulec zmianie

udział taboru eksploatowanego powyżej 20 lat w województwie pomorskim i Polsce nie przekraczał 54%³⁶.

Wykres 54. Liczba i struktura wiekowa autobusów w powiatach malborskim i sztumskim



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Podstawowym źródłem zasilania autobusów w 2019 r. w powiecie malborskim i sztumskim był olej napędowy (72%).³⁷ Struktura zasilania taboru w województwie pomorskim i całym kraju jest zbliżona – udział autobusów napędzanych olejem napędowym wynosi odpowiednio 76% i 79%³⁸.

Warto jednak wskazać, iż struktura w powiecie malborskim i sztumskim zmienia się na korzyść, bowiem w 2021 r. MZK w Malborku wprowadziło do użytku 6 elektrycznych autobusów Solaris Urbino 12, zakupionych w ramach projektu „Elektryfikacja komunikacji miejskiej w Malborku”, współfinansowanego ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. Planowane są zakupy kolejnych pojazdów, które unowocześnią posiadany tabor, przy jednoczesnym ograniczeniu emisji spalin i poprawie jakości podróży.³⁹

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

³⁶ Bank Danych Lokalnych GUS.

³⁷ Bank Danych Lokalnych GUS

³⁸ Bank Danych Lokalnych GUS.

³⁹ <https://tvmalbork.pl/aktualnosci/35296,planowane-sa-zakupy-kolejnych-autobusow-elektryczn>

prognoz Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności do 2024 r. po polskich drogach jeździć będzie ponad 1350 autobusów elektrycznych.⁴⁰

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

Zaletą pojazdów zasilanych CNG może być niższy koszt eksploatacji i poziom hałasu w porównaniu do autobusów napędzanych tradycyjnymi paliwami. Wykorzystanie CNG umożliwia ograniczenie emisji zanieczyszczeń, co ma znaczenie w przypadku miast zagrożonych smogiem. Autobusy LNG, podobnie jak CNG, cechuje niska emisyjność i redukcja hałasu podczas jazdy.

W 2020 r. niemal co drugi sprzedawany autobus zasilany paliwem alternatywnym był napędzany gazem CNG. Na koniec 2021 r. łącznie eksploatowanych było ponad 800 takich pojazdów w Polsce, w tym głównie w transporcie publicznym w Tychach, Warszawie, Rzeszowie i Tarnowie.⁴¹

Wodór – jako ekologiczne paliwo alternatywne – stosowany jest w motoryzacji od 90-tych lat XX wieku, jednak nie był wykorzystywany na masową skalę. Technologia zasilania wodorem, mimo obecnie wysokich kosztów, jest perspektywicznym rozwiązaniem. Wyprodukowany w Polsce zeroemisyjny miejski autobus wodorowy jest obecnie testowany (2022 r.), m.in. w Krakowie, Trójmieście

i Wrocławiu. W Poznaniu powstała pierwsza w Polsce mobilna stacja tankowania wodoru. Następne mają się pojawić w kolejnych 20 miastach.⁴²

Komunikacja kolejowa

Głównym węzłem kolejowym na obszarze MOF dla ruchu pasażerskiego jest stacja Malbork. Zatrzymują się na niej wszystkie pociągi pospieszne, IC i IC Premium. Jest ona obsługiwana przez trzech przewoźników:

- POLREGIO SA,
- PKP Intercity SA,
- Koleje Mazowieckie - KM sp. z o.o.

Ważne ośrodki kolejowe to również Sztum i Stare Pole.

Liczba i czasy połączeń na terenie MOF są zróżnicowane (Tabela 7). W poniższej tabeli ujęto czasy przejazdów na trasie Malbork – Gdańsk Główny (stolica województwa pomorskiego).




Tabela 7. Czas przejazdu komunikacją kolejową z Malborka do Gdańska Głównego

Przewoźnik	Czas przejazdu na trasie Malbork – Gdańsk Główny
------------	--

⁴⁰ <https://pire.pl/juz-ponad-700-elektrycznych-autobusow-w-polsce/>

⁴¹ Raport o gazomobilności w komunikacji miejskiej, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej 2021 r.

⁴² <https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/autobusy-wodor-polskie-miasta-testy-12087.html>

	od 36 min do 1 godz.
	28-33 min (EIP, EIC, IC, TLK)
	30 min

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy przewoźników kolejowych.

Bezpośrednie połączenia dalekobieżne dostępne w Malborku obejmują takie kierunki jak: Trójmiasto, Warszawa, Szczecin, Kraków, Katowice, Olsztyn, Białystok. Większość połączeń odbywa się do i z Trójmiasta oraz Elbląga.

Na terenie MOF Malbork-Sztum realizowane są przewozy kolejowe na trasach:

- Malbork – Królewó Malborskie – Stare Pole,
- Malbork – Gościszewo – Sztum – Sztumska Wieś,
- Malbork – Malbork Kałdowo – Stogi Malborskie – Szymankowo – Lisewo.

W Tabeli 8 zestawiono liczbę i czasy połączeń kolejowych, realizowanych obecnie na terenie MOF Malbork-Sztum.

Tabela 8. Liczba i czasy bezpośrednich połączeń kolejowych na terenie MOF Malbork-Sztum

Trasa	Liczba połączeń w ciągu doby dnia roboczego	Czas przejazdu
Lisewo – Malbork	18	13-16 min
Stare Pole – Malbork	13	8-10 min
Sztum – Malbork	10	15-16 min

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy przewoźników kolejowych.

Nie występują połączenia kolejowe:

- bezpośrednio z miejscowości Nowy Staw do Malborka,
- na terenie Gminy Miłoradz.

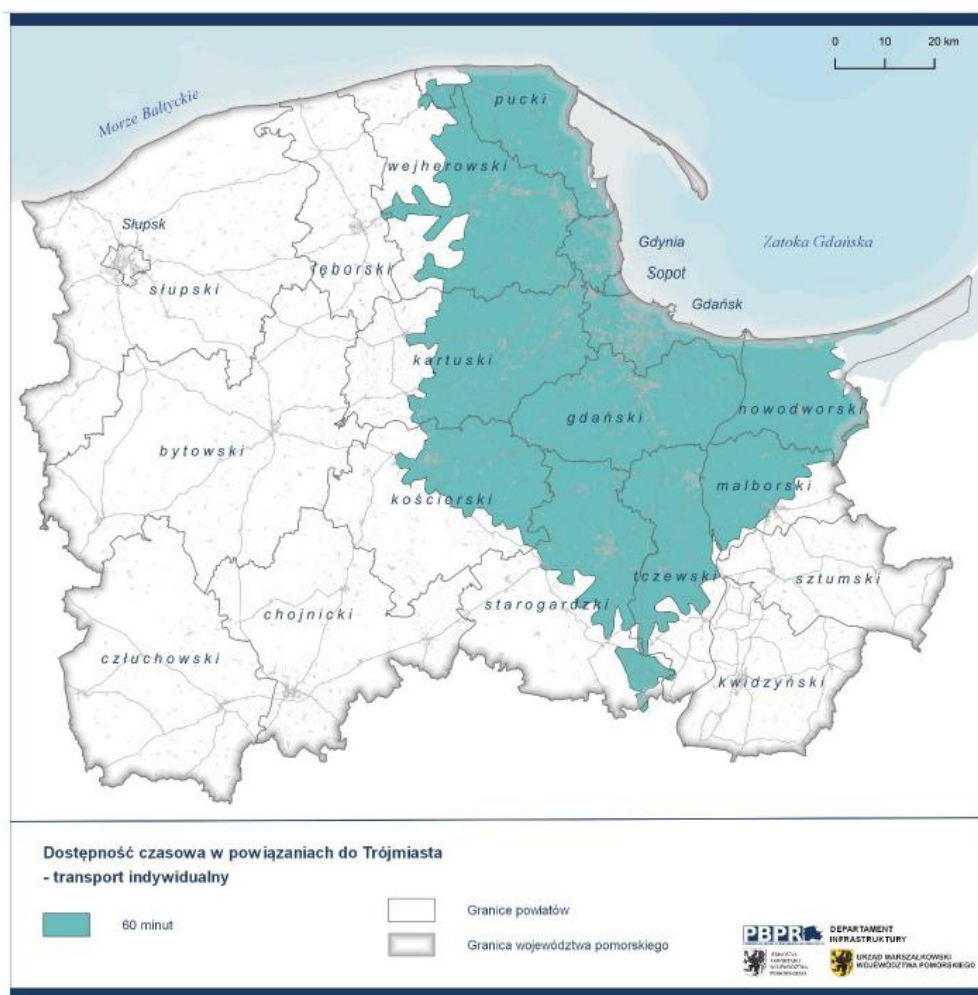
Dostępność komunikacyjna

Dostępność czasową określonych ośrodków osadniczych można wyróżnić na następujących poziomach⁴³:

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

Dostępność ośrodków z terenu MOF Malbork-Sztum na 1 poziomie, tj. 60 minut indywidualnym transportem samochodowym do Trójmiasta, jest ograniczona do miasta Malbork oraz gmin: Nowy Staw, Miłoradz oraz Malbork (Rysunek 18).

Rysunek 18. Dostępność czasowa 60 minut do Trójmiasta – indywidualny transport samochodowy

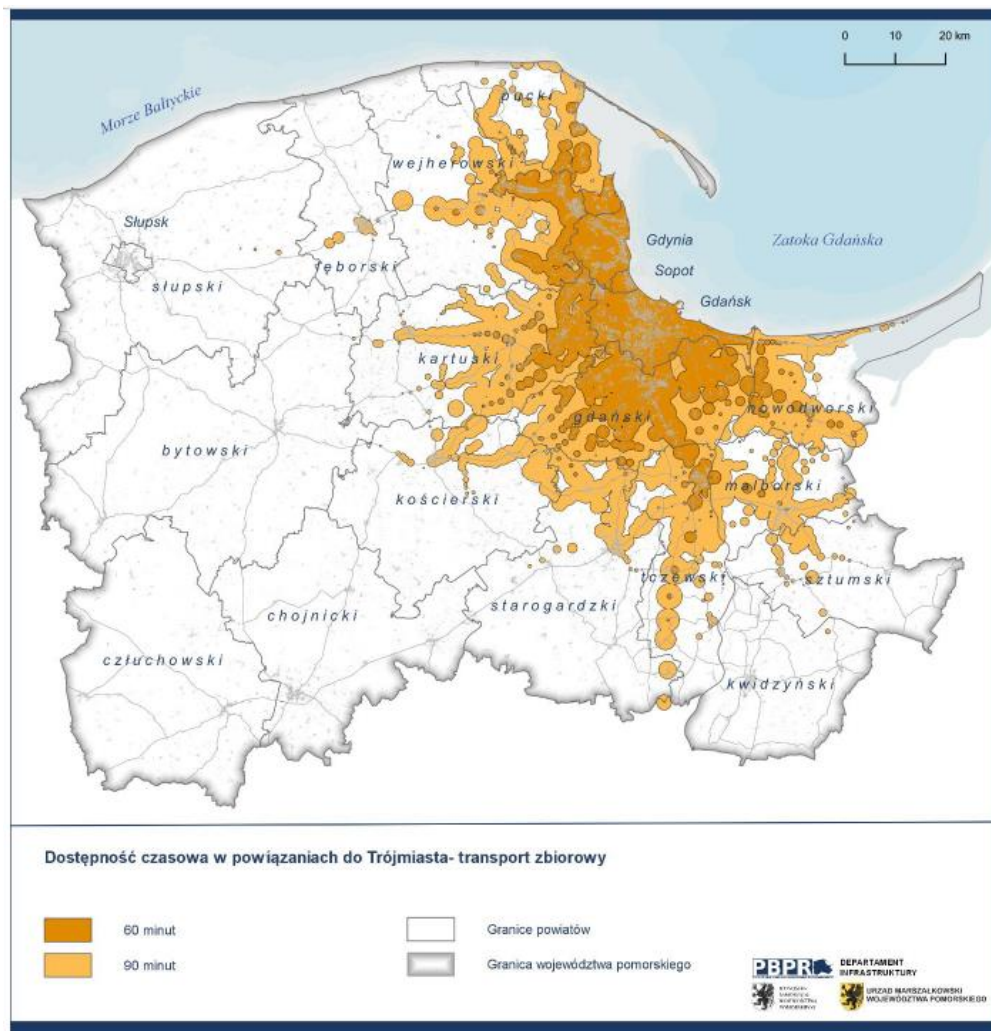


⁴³ Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r.

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

Dostępność do 90 minut transportem zbiorowym do Trójmiasta mają z kolei mieszkańcy terenów MOF Malbork-Sztum, zlokalizowanych wzdłuż dróg krajowych nr 22 i 55 oraz linii kolejowych nr 9 i 204 (Rysunek 19).

Rysunek 19. Dostępność czasowa 90 minut do Trójmiasta – transport zbiorowy



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

W ciągu 30 minut transportem indywidualnym do Malborka i Sztumu można dojechać z całego terenu MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz (Rysunek 20).

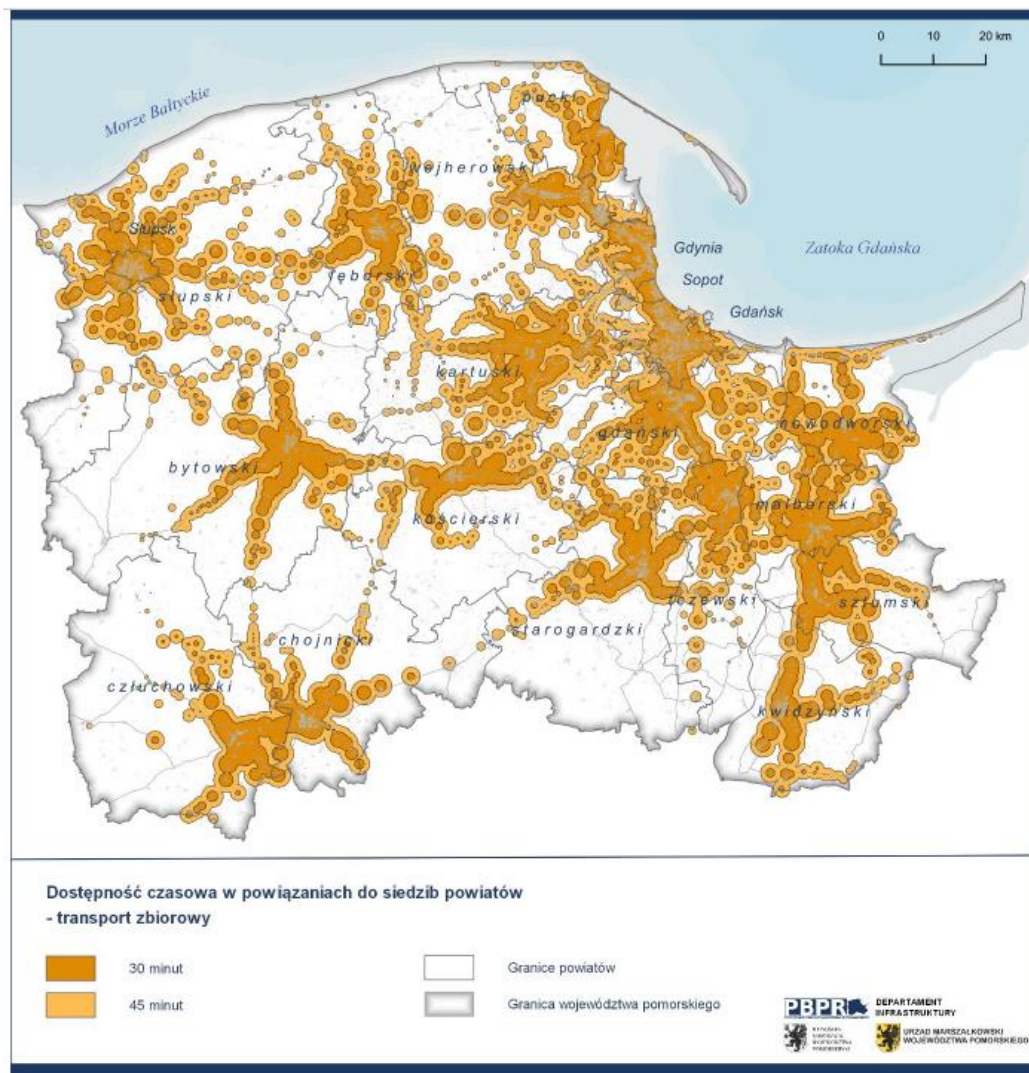
Rysunek 20. Dostępność czasowa 30 minut do Malborka i Sztumu – indywidualny transport samochodowy



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

W przypadku transportu zbiorowego ograniczona dostępność czasowa do 45 minut do miasta powiatowego występuje dla zachodnich terenów gmin Miłoradz i Sztum oraz wschodnich terenów gmin Nowy Staw i Stare Pole (Rysunek 21).

Rysunek 21. Dostępność czasowa 45 minut do Malborka i Sztumu – transport zbiorowy

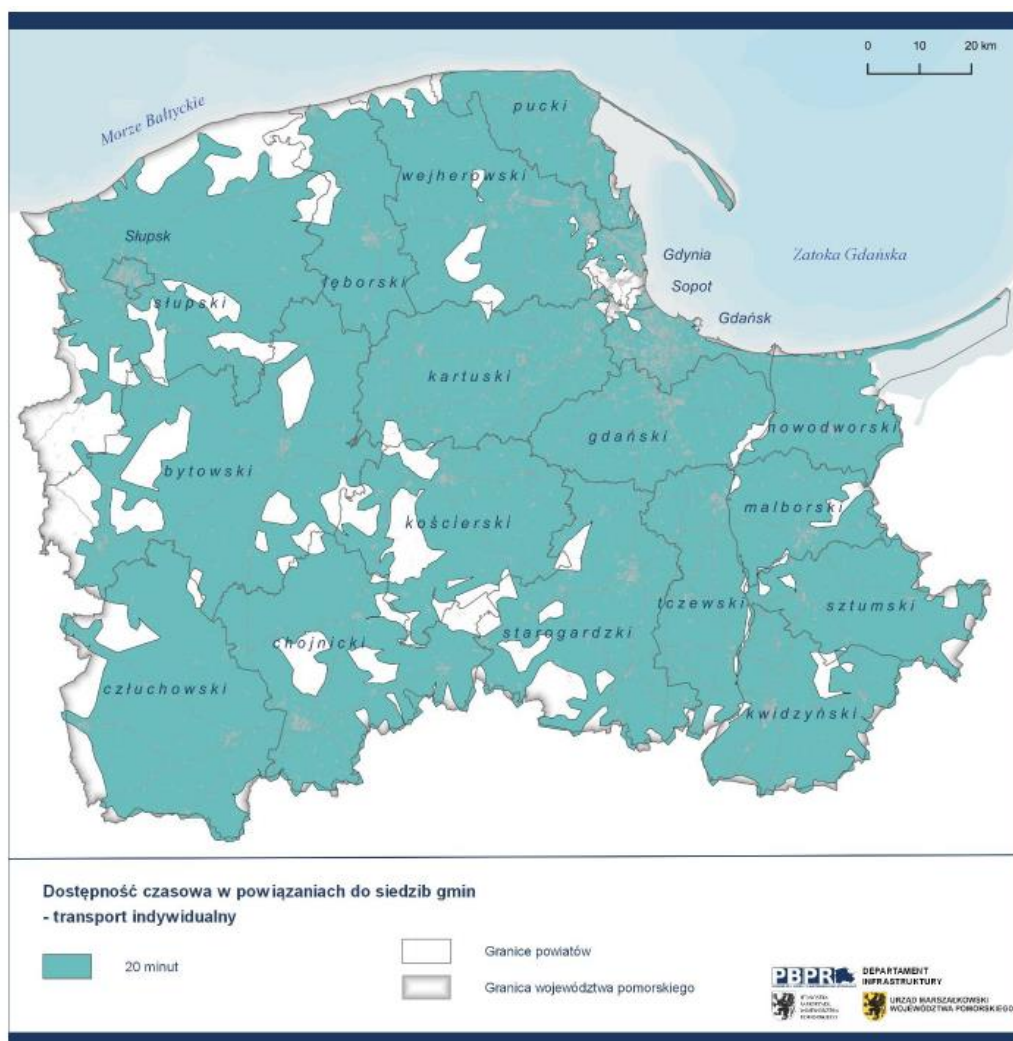


Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

W ciągu 20 minut mieszkańcy większości terenów MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz mogą dojechać transportem indywidualnym do siedzib gmin (Rysunek 22). Ograniczenia występują dla:

- wschodnich terenów Gminy Nowy Staw,
- części terenów wiejskich Gminy Sztum.

Rysunek 22. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – indywidualny transport samochodowy



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

W przypadku transportu zbiorowego występuje ograniczona dostępność czasowa do 20 minut dojazdu do siedzib gmin z większości analizowanego obszaru (Rysunek 23).

Rysunek 23. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – transport zbiorowy



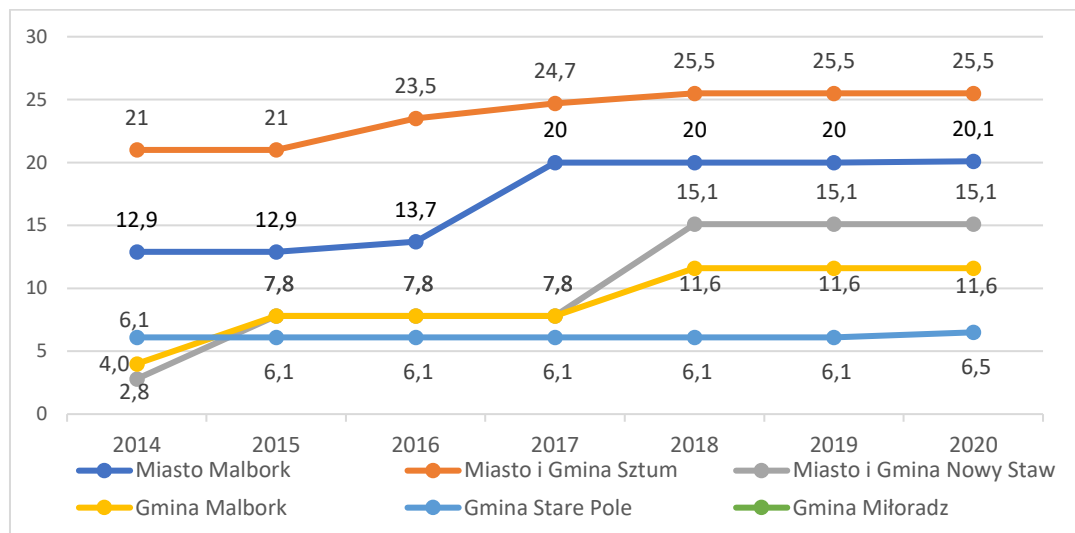
Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

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

Transport rowerowy

Łączna długość tras rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w ciągu ostatnich 6 lat wzrosła niemal o 70% – z 46,8 km w 2014 r. do 78,8 km w 2020 r. (Wykres 55).

Wykres 55. Drogi rowerowe na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz [km]

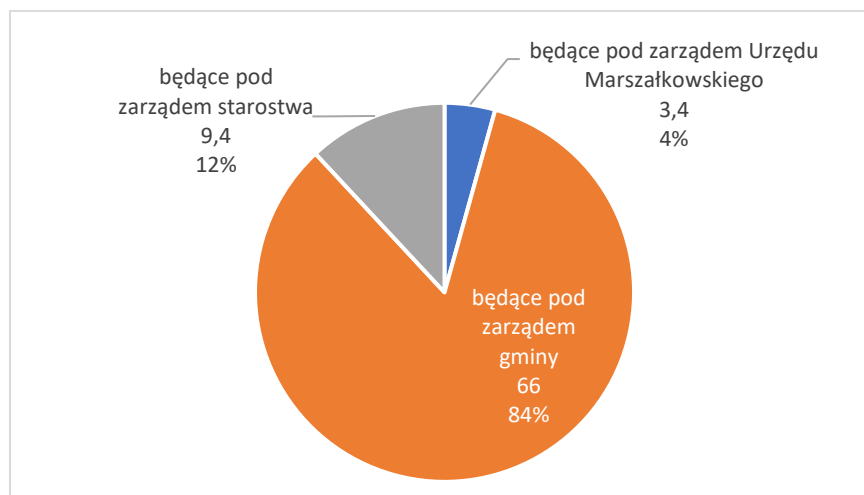


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Najwięcej tras rowerowych występuje w Mieście i Gminie Sztum. Przyrost ścieżek w latach 2014-2020 nastąpił w 4 gminach. Stagnację obserwujemy zaś w Gminie Stare Pole. Pierwsza droga rowerowa w Gminie Miłoradz została do użytku w 2022 roku.

Zdecydowana większość (84%) dróg rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum zarządzana jest przez poszczególne gminy (Wykres 56).

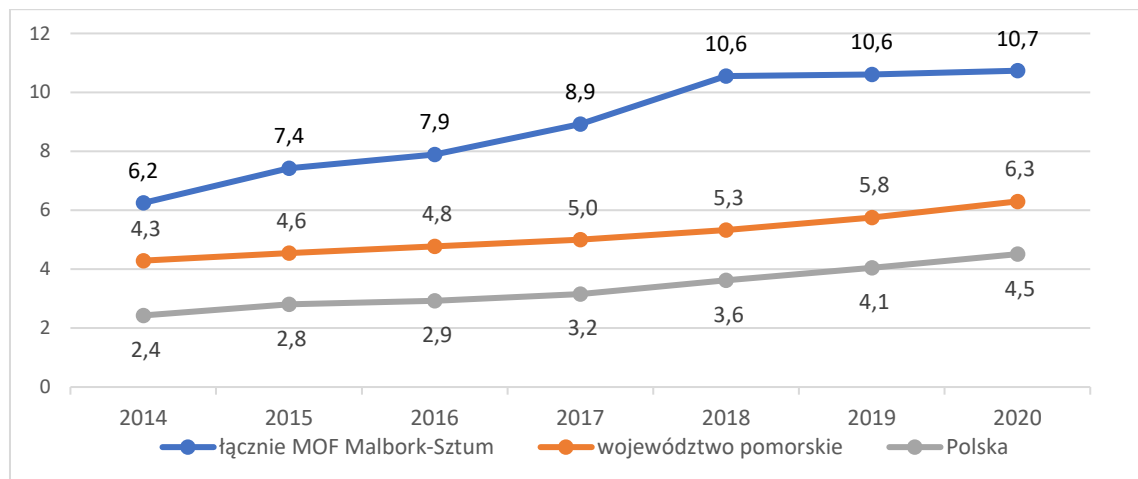
Wykres 56. Struktura dróg rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w 2020 r. [km, %]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Poczynione inwestycje w infrastrukturę rowerową na obszarze MOF Malbork-Sztum przyczyniły się do wzrostu wskaźnika długości dróg rowerowych na 10 tys. mieszkańców, który w latach 2014-2020 był wyższy niż dla kraju i województwa pomorskiego (Wykres 57).

Wykres 57. Drogi rowerowe na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz, przypadające na 10 tys. ludności, na tle województwa pomorskiego i kraju [km]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Należy jednak wskazać, iż dynamika rozwoju tras rowerowych w MOF maleje w latach 2019-2020 i jest zdecydowanie niższa niż dla kraju i województwa pomorskiego.

Słabo rozwinięta infrastruktura rowerowa negatywnie wpływa na mobilność mieszkańców, szczególnie dojeżdżających do miejscowości – przystanków, zlokalizowanych na terenach wiejskich, które nie są dobrze skomunikowane z codziennymi celami podróży, takimi jak miejsca pracy i placówki edukacyjne.

Drogi rowerowe na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz rozmieszczone są nierównomiernie i nie tworzą spójnego systemu. Kompleksowy system dróg rowerowych winien zaś obejmować trasy:

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

W ramach przeprowadzonych w 2021 r. prac analitycznych, dotyczących struktury przestrzennej tras rowerowych w województwie pomorskim, wskazano potrzeby rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w celu poprawy komunikacji i mobilności mieszkańców gmin. W wypracowanej koncepcji, po konsultacjach z MOF Malbork-Sztum,

przedstawiono główne osie rowerowych tras transportowych dla MOF Malbork-Sztum oraz odcinki tras⁴⁴, dla których określono status:

- istniejący i wymagający modernizacji:
 - istniejący – zrealizowany lub planowany do realizacji,
 - wymagający modernizacji – droga rowerowa/ciąg pieszo-rowerowy wymagający modernizacji z uwagi na zły standard wykonania lub zły stan techniczny nawierzchni,
- wskazany do realizacji i uzupełnienia:
 - wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych - brak drogi rowerowej/ciągu pieszo-rowerowego,
 - rekomendowany do uzupełnienia - brak drogi rowerowej/ciągu pieszo-rowerowego, rekomendowany do uzupełnienia na dalszym etapie prac.
- zbieżne, częściowo zbieżne z trasą turystyczną (kategoria: turystyczna) lub nie przebiegające spójnie z trasą turystyczną.

Wykaz istniejących i rekomendowanych do realizacji/modernizacji rowerowych tras transportowych dla MOF Malbork-Sztum przedstawiono w Tabeli 9 oraz na Rysunku 24.

Tabela 9. Istniejące i rekomendowane do realizacji/modernizacji Rowerowe trasy transportowe na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz

Główna oś transportowa	Lp.	Odcinek trasy	Status	Kategoria turystyczna
trasa wzdłuż DW 603	1	Sztumskie Pole - Sztum (wzdłuż ul. Żeromskiego)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	tak
	2	Biała Góra – Sztumskie Pole oraz odcinek łączący drogę rowerową wzdłuż miasta Sztum i Jeziora Sztumskiego z planowanym węzłem integracyjnym przy dworcu PKP	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	tak
trasa wzdłuż DP 3171G	3	wzdłuż ul. Polnej – do cmentarza	istniejący	nie
	4	od skrzyżowania z ul. Żeromskiego (ok. 200m)	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo

⁴⁴ Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim, 11. 2021.

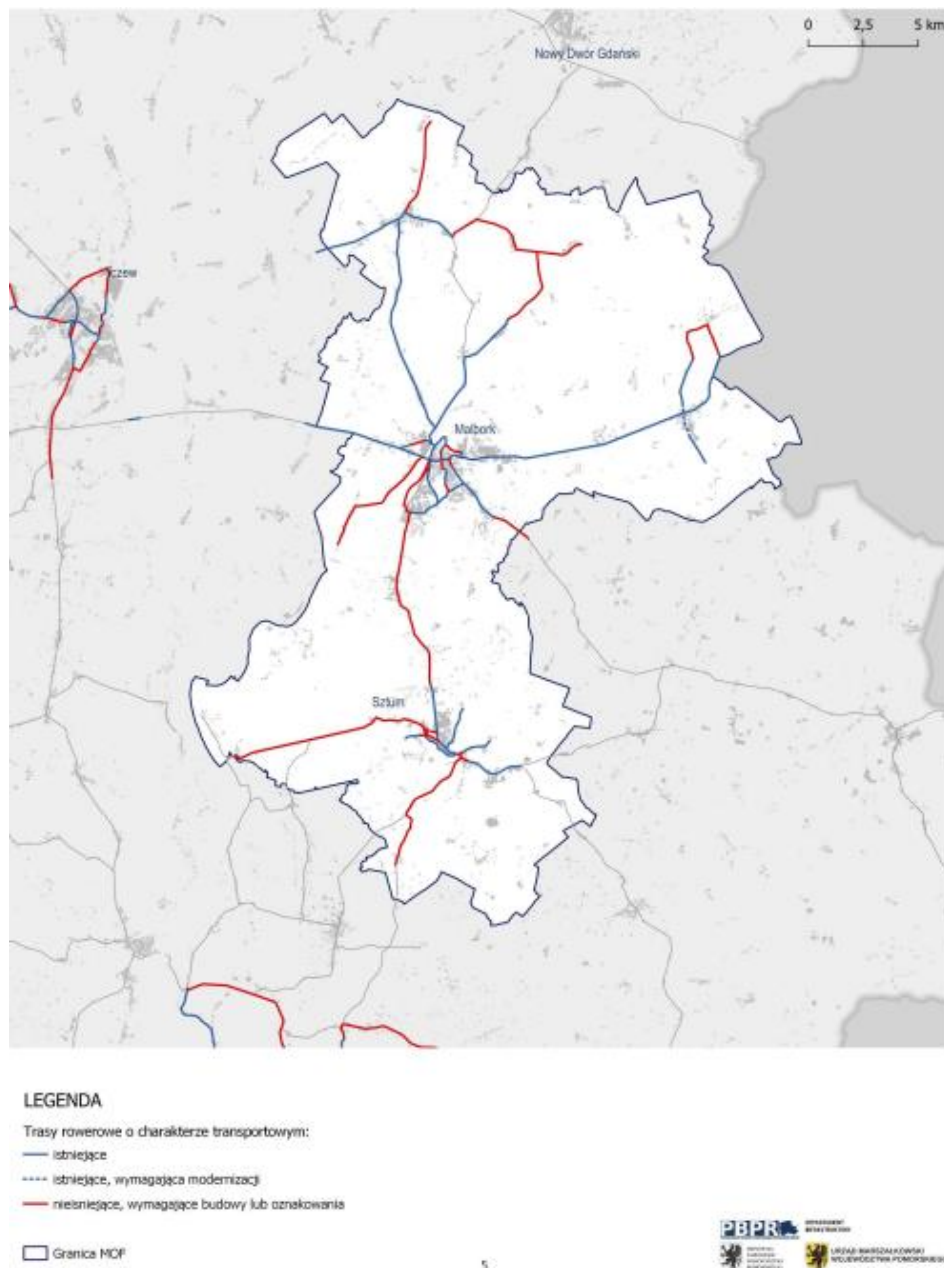
trasa wzdłuż DK 55	5	miejsowość Nowa Wieś - Miasto Sztum	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	6	Miasto Sztum - do ul. Sienkiewicza	istniejący	częściowo
	7	ul. Sienkiewicza - Miasto Malbork	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	8	DK 55- wzdłuż ul. Jana Kochanowskiego w kierunku miejscowości Kępina	istniejący	nie
	9	wzdłuż rz. Nogat do skrzyżowania z DK 55	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	10	wzdłuż Bulwaru im. Kilarskiego - wzdłuż DK 55 - do miejscowości Gajewo oraz Lasowice Wielkie	istniejący	częściowo
	11	miejsowość Lasowice Wielkie - miejscowość Lasowice Małe	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	12	miejsowość Lipinka - miejscowość Świerki - miejscowość Chlebówka - do skrzyżowania z DK 55	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	13	DK 55 - Nowy Staw	istniejący	częściowo
trasa wzdłuż DW 517	14	skrzyżowanie ul. Pieniężnego z DW 517 – miejscowość Czernin - miejscowość Górki	istniejący	tak
	15	Rondo na Przedzamczu (Sztum) – skrzyżowanie z ul. Pieniężnego	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	tak
trasa wzdłuż DP 3109G	16	ul. Witosa (Miasto Sztum - miejscowość Barlevice	istniejący	częściowo
	17	DK 55 – ul. Witosa	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	tak
węzeł integracyjny w Mieście Sztum	18	DP 3169G - ul. M. Reja	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	19	DP 3168G - ul. Kościuszki, plac przed dworcem PKP	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	tak
	20	DW 516, ul. Kasprowicza	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
trasa wzdłuż DK 22	21	gr. MOF - Miasto Malbork- m. Stare Pole - gr. województwa	istniejący	częściowo

trasa łącząca miejscowość Miłoradz z Gminą Malbork	21	DK 22 - Miłoradz z odbiciem w stronę gminy Malbork	rekomendowany do uzupełnienia	nie
	23	miejscowość Kraśniewo - DK 22	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
trasa wzdłuż DW 515	24	m. Krzyżanki - Nowa Wieś Malborska	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	tak
	25	Nowa Wieś Malborska - ul. Reymonta, Malbork	istniejący	tak
	26	DK 22 – ul. Władysława Reymonta (wzdłuż ul. Sikorskiego) Malbork	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	tak
trasa wzdłuż DP 2919G	27	Miasto Malbork – m. Laski - Miasto Nowy Staw	istniejący	tak
	28	Nowy Staw – Brzózki	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
trasy wzdłuż dróg w gminie Stare Pole	29	Żuławka Sztumska - w kierunku Krzyżanowa	rekomendowany do uzupełnienia	nie
	30	Krzyżanowo	istniejący	nie
	31	Krzyżanowo - Stare Pole	wymagający modernizacji	nie
	32	Stare Pole - wzdłuż ul. Grunwaldzkiej	istniejący	nie
	33	Letniki - Ząbrowo - DK 22	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
trasa miejscowość Nowy Staw - Lichnowy	34	miejscowość Nowy Staw – Lichnowy	istniejący	tak
trasy w mieście Malbork	35	DK 22 – wzdłuż ul. Słowackiego, ul. Zakopiańskiej, Jana Kochanowskiego – do DK 55	istniejący	częściowo
	36	ul. Dąbrówki - ul. Marii Konopnickiej - ul. Tadeusza Kotarbińskiego do skrzyżowania z DW 515	istniejący	częściowo
	37	ul. Marii Konopnickiej	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie

	38	ul. Marii Konopnickiej	istniejący	nie
	39	ul. Adama Mickiewicza - ul. Piastowska - częściowo ul. Parkowa	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	40	ul. Tczewska	istniejący	nie
	41	ul. Tczewska	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	42	ul. Główna	istniejący	częściowo
	43	Bulwar im. Kilarzkiego - ul. Parkowa	istniejący	tak
	44	ul. Łąkowa - ul. Wołyńska	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	częściowo
	45	ul. Chopina	istniejący	nie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych w koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim, 11. 2021.

Rysunek 24. Przebieg istniejących i rekomendowanych do realizacji/modernizacji rowerowych tras transportowych na terenie MOF Malbork-Sztum



Źródło: Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych w województwie pomorskim, Załącznik nr 4 do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, 2022 r.

W trakcie realizacji jest projekt pn. „Rozwój transportu rowerowego w powiązaniu z transportem zbiorowym MOF Malbork-Sztum”, w ramach którego powstaje infrastruktura dla rowerów na terenie MOF Malbork-Sztum, w tym:

- ciąg pieszo-rowerowy na trasie Malbork – Tragamin (realizacja przez Gminę Malbork),
- ciąg pieszo-rowerowy na odcinku Kościeleczy – Tralewo – Nowy Staw (realizacja przez Miasto i Gmina Nowy Staw).

Wśród wskazanych w tabeli nr 9 odcinków tras, które wymagają podjęcia działań inwestycyjnych, priorytetowym jest zapewnienie dostępności do węzłów i przystanków integracyjnych na terenach poszczególnych gmin oraz połączeń funkcjonalnych pomiędzy miejscowościami na terenach wiejskich z większymi ośrodkami. Kluczowe przedsięwzięcia obejmują zatem w szczególności rowerowe trasy transportowe:

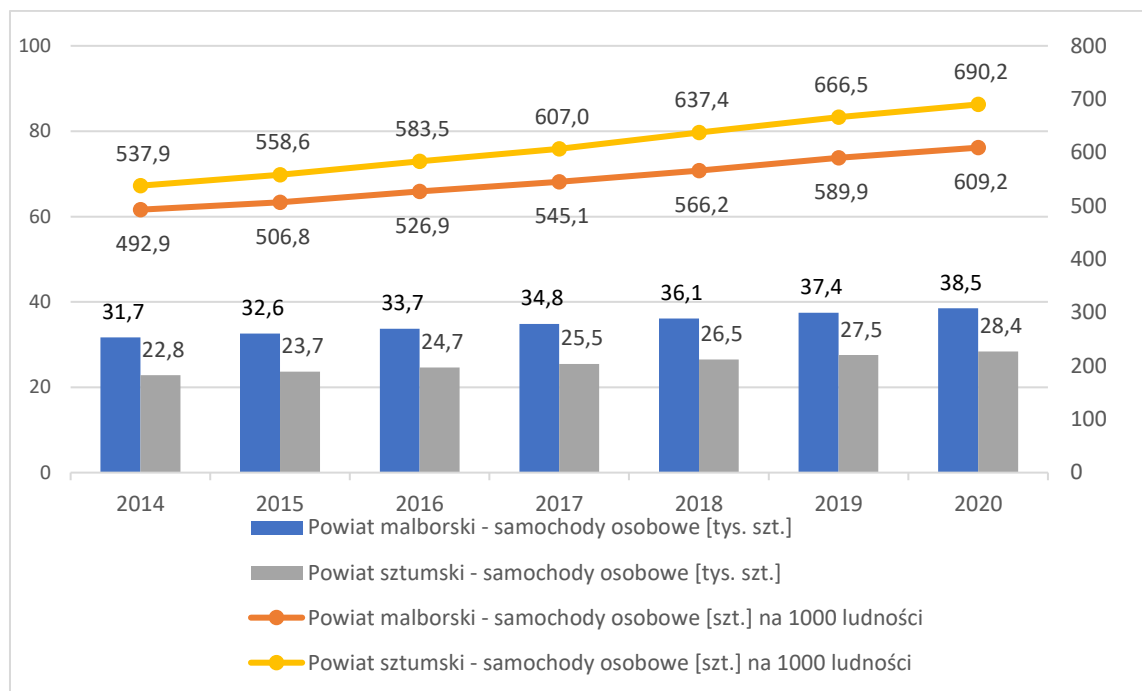
- na terenie Gminy Stare Pole, która posiada najsłabiej rozwiniętą infrastrukturę rowerową,
- łączące miasto Sztum z miejscowościami na terenach wiejskich,
- łączące miejscowość Miłoradz z Miastem i Gminą Malbork,
- na terenie Gminy Nowy Staw,
- na terenie Gminy Malbork, w tym wzdłuż dróg powiatowych nr 2919G (od granicy miasta Malbork przez miejscowość Kościeleczy, do granicy z gminą Nowy Staw) oraz nr 2927G (od miejscowości Tragamin przez Lasowice Wielkie),
- wzdłuż drogi krajowej nr 55: Miasto Malbork – Gmina Malbork – Gmina i Miasto Sztum.

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

Indywidualny transport samochodowy

Liczba samochodów osobowych w powiatach malborskim i sztumskim rośnie w stopniu liniowym (Wykres 58). Na koniec 2020 r. na tysiąc mieszkańców w powiecie sztumskim przypadało 690 aut (o 28% więcej niż w 2014 r.).

Wykres 58. Liczba samochodów osobowych w powiatach malborskim i sztumskim



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

MOF Malbork-Sztum charakteryzuje się dobrą wewnętrzną dostępnością komunikacyjną – miejscowości: Malbork, Sztum, Nowy Staw i Stare Pole znajdują się na trasie dróg krajowych nr 22 i 55, w maksymalnej odległości 15 km od Malborka. Oznacza to czas przejazdu do 20 minut i wpływać może na decyzje mieszkańców odnośnie wyboru samochodu osobowego jako głównego środka transportu (Tabela 10, Rysunek 21).

Tabela 10. Odległości i czasy przejazdu samochodem osobowym do Malborka z wybranych miejscowości MOF Malbork-Sztum

Trasa	Odległość	Czas przejazdu	Droga
Sztum – Malbork	14,5 km	18 min	DK55
Nowy Staw – Malbork	15 km	17 min	DK55
Stare Pole – Malbork	11,3 km	13 min	DK22

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Google Maps.

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

Węzły przesiadkowe i parkingi

Na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz znajdują się następujące węzły przesiadkowe i parkingi:

- główny węzeł komunikacyjny w Malborku – zintegrowana funkcja dworca kolejowego z dworcem autobusowym i przystankami komunikacji lokalnej w centrum miasta, skorelowany rozkład jazdy komunikacji kolejowej i autobusowej, szczególnie w godzinach szczytu związanego z dojazdami do i z miejsc pracy oraz nauki, parking przy dworcu kolejowym,
- węzeł zintegrowany w Sztumie – przystanki autobusowe i miejsca parkingowe przy stacji kolejowej,
- węzeł zintegrowany w Starym Polu – przystanek autobusowy w pobliżu stacji kolejowej i miejsc parkingowych,
- węzeł zintegrowany w Malborku Kałdowo – przystanek autobusowy w pobliżu stacji kolejowej i parkingu.

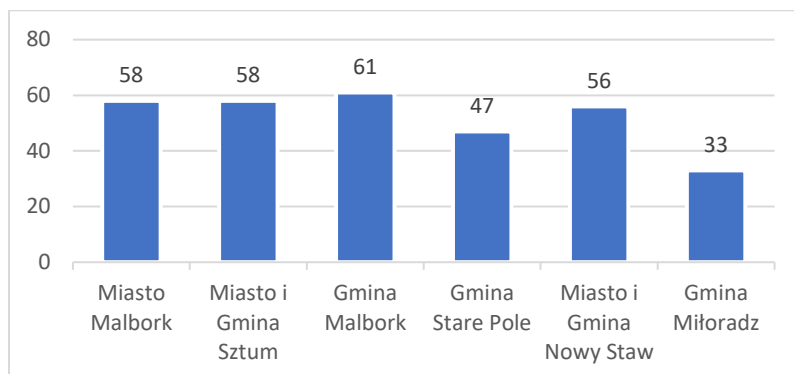
W celu poprawy multimodalnej mobilności mieszkańców MOF istotna jest rozbudowa:

- węzła integracyjnego w Sztumie w związku z modernizacją stacji kolejowej PKP,
- węzła transportowego PKP z przystankiem przesiadkowym w Malborku Kałdowo (kontynuacja inwestycji – Etap 2).

W pozostałych miejscowościach obszaru funkcjonują przystanki, które pełnią głównie rolę obsługi wsiadających i wysiadających – nie stanowią stricte miejsc przesiadkowych. Mogą jednak integrować drogowy transport zbiorowy z transportem indywidualnym – samochodowym i rowerowym. Funkcję taką mogą pełnić określone przystanki w większych ośrodkach gminnych oraz przystanki zlokalizowane w miejscach wysokiej częstotliwości kursów transportu publicznego i w miejscowościach docelowych kursów linii autobusowych.

Na koniec 2020 r. na terenie MOF Malbork-Sztum łącznie było 280 przystanków, dość równomiernie zlokalizowanych w poszczególnych gminach (Wykres 59). Istotnie mniej przystanków znajduje się w Gminie Miłoradz.

Wykres 59. Liczba przystanków autobusowych na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w 2020 r. [szt.]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

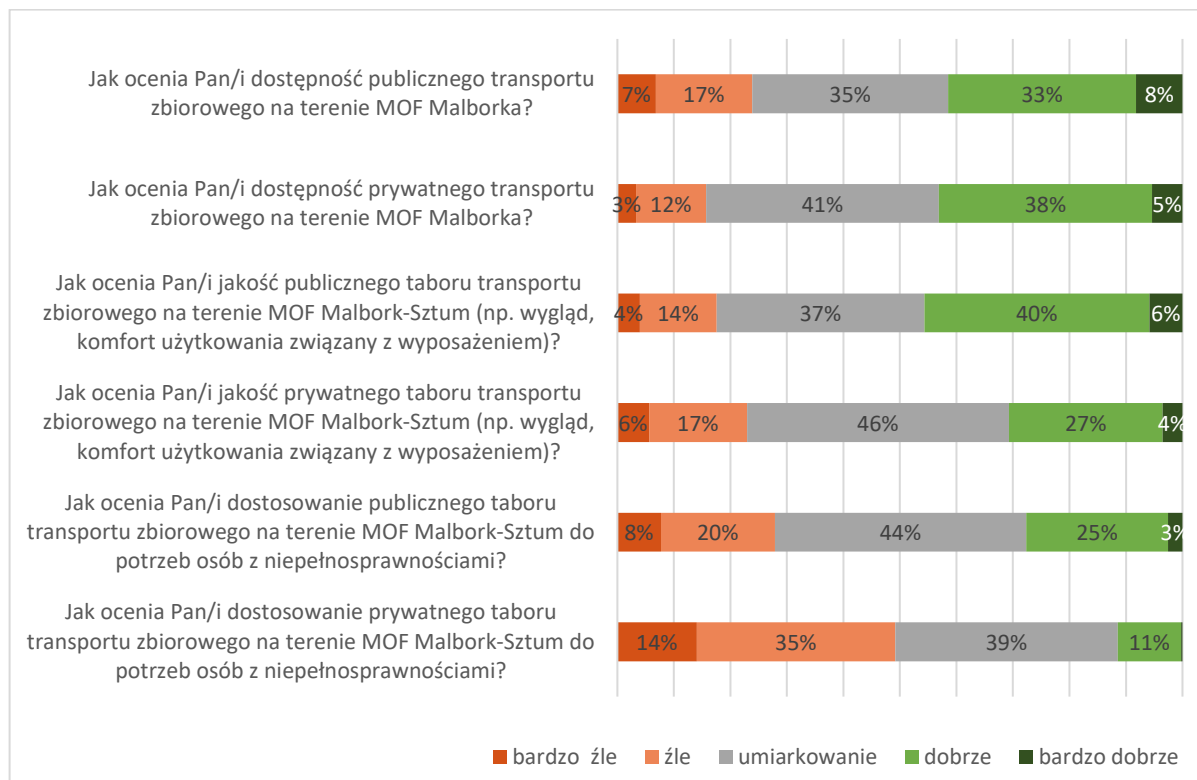
Transport towarów

Przez obszar MOF Malbork-Sztum odbywa się drogowy ruch tranzytowy drogą krajową nr 55 i 22. Zwiększający się w latach ruch pojazdów ciężarowych, wynikający przede wszystkim ze wzrostu konsumpcji, produkcji i potrzeb transportowych, istotnie wpływa na zatłoczenie na drogach i emisję spalin w miejscowościach, które leżą na szlakach tranzytowych, miejscach dostaw.

Wyniki badań społecznych

Mieszkańcy gmin MOF Malbork-Sztum oraz Miłoradz pozytywnie oceniają dostępność transportu zbiorowego i jakość taboru, zarówno publicznego, jak i prywatnego. Natomiast niemal połowa ankietowanych (49%) negatywnie ocenia dostosowanie prywatnego taboru do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (Wykres 60).

Wykres 60. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz dotyczące transportu zbiorowego



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

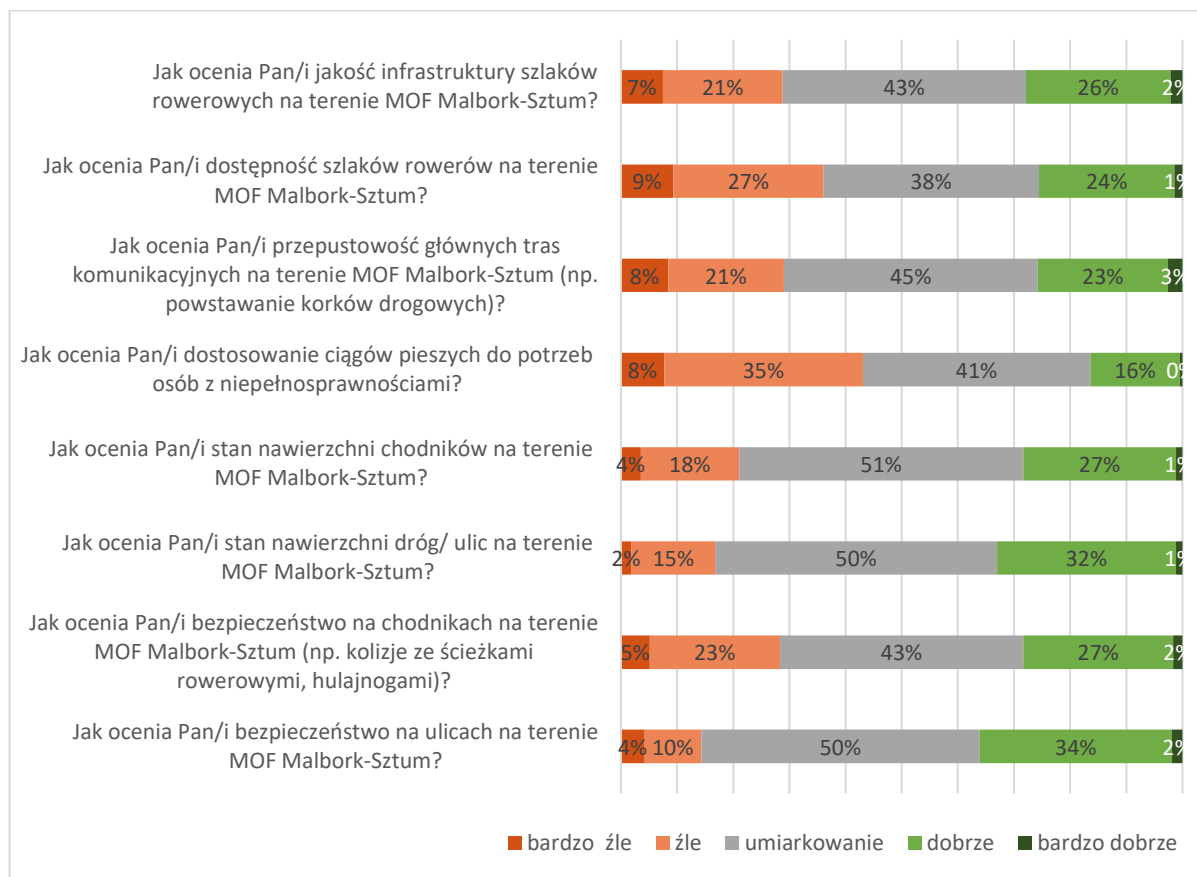
Negatywnie zostały ocenione również następujące kwestie (Wykres 61):

- dostosowanie ciągów pieszych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (43%),
- dostępność szlaków rowerowych (36%),
- jakość infrastruktury szlaków rowerowych (29%),
- poziom bezpieczeństwa na chodnikach (28%).

Natomiast pozytywnie mieszkańcy oceniają:

- poziom bezpieczeństwa na ulicach (36%),
- stan nawierzchni dróg i ulic (33%) oraz chodników (28%).

Wykres 61. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz dotyczące tras rowerowych, ciągów pieszych, dróg i bezpieczeństwa



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

W ramach pytań dotyczących ważności podjęcia określonych działań:

- 49% respondentów wskazało wysoki (i 38% średni) priorytet działań w zakresie rozwoju ścieżek rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum,
- 32% ankietowanych uznało poprawę dostępności połączeń w ramach publicznego transportu zbiorowego za bardzo ważne (44% za średni priorytet).

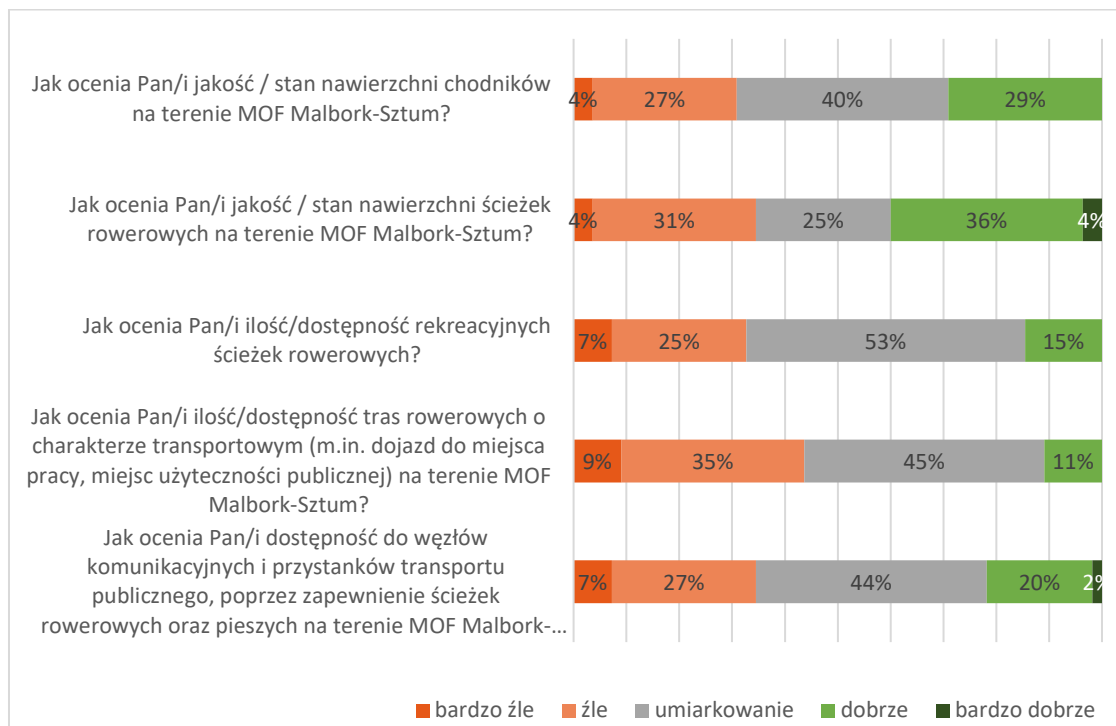
Kolejne badanie, przeprowadzone wśród sołtysów oraz radnych gmin, miast oraz powiatów funkcjonujących na terenie MOF Malbork-Sztum, miało na celu pogłębienie diagnozy obszaru transportowego.

39% badanych pozytywnie ocenia jakość i stan obecnej nawierzchni ścieżek rowerowych. Równocześnie 35% respondentów negatywnie postrzega ten sam aspekt (Wykres 62). Więcej odpowiedzi negatywnych dotyczy przede wszystkim:

Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030+

- ilości i dostępności tras rowerowych o charakterze transportowym (44%) i rekreacyjnym (32%),
- dostępności do węzłów komunikacyjnych i przystanków transportu zbiorowego (34%).

Wykres 62. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie sołtysów oraz radnych gmin, miast oraz powiatów funkcjonujących na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz, dotyczące tras rowerowych i ciągów pieszych



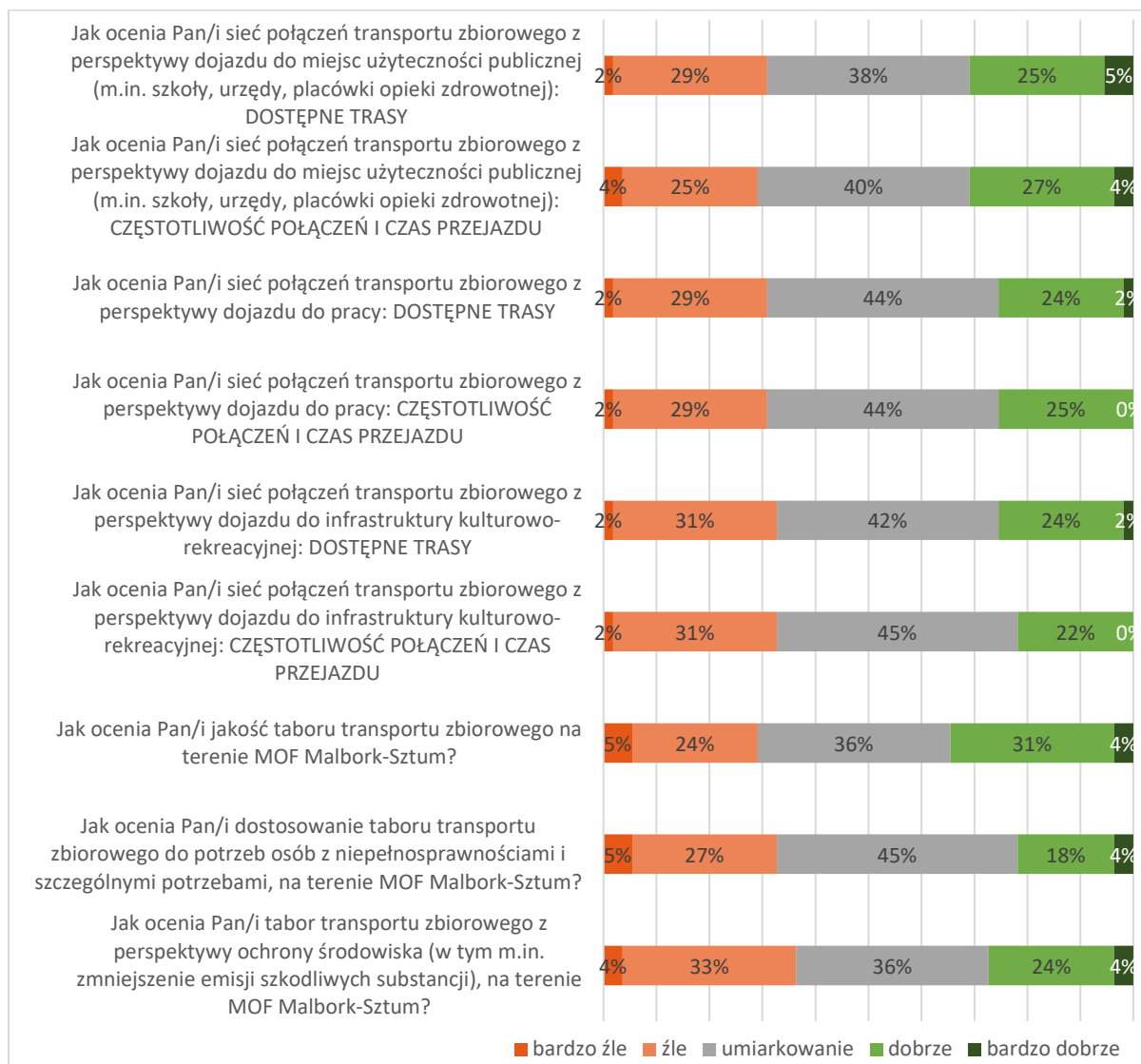
Źródło: Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach opracowania Strategii terytorialnej ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030+, grudzień 2022 r.

Ankietowani umiarkowanie ocenili ilość dostępnych węzłów komunikacyjnych oraz system informacji pasażerskiej funkcjonujący na węzłach oraz przystankach. Czterech na dziesięciu badanych oceniło wskazany aspekt umiarkowanie, ilość ocen pozytywnych i negatywnych była bardzo podobna.

1/3 badanych źle i bardzo źle ocenia:

- sieć połączeń transportu zbiorowego z punktu widzenia dostępnych tras, częstotliwości połączeń i czasu przejazdu do zakładów pracy, placówek edukacyjnych, miejsc użyteczności publicznej, obiektów kulturalnych i rozrywkowych,
- jakość taboru transportu zbiorowego, stopień dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i szczególnymi potrzebami, a także w perspektywie emisji szkodliwych gazów do otoczenia (Wykres 63).

Wykres 63. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie sołtysów oraz radnych gmin, miast oraz powiatów funkcjonujących na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz, dotyczące transportu zbiorowego



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

W opinii sołtysów i radnych jednym z istotnych czynników poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF jest rozwój trasy pieszo-rowerowej, łączącej Miasto Malbork z Miastem Sztum. Kolejne potrzeby dotyczą również tras, łączących Malbork z pozostałymi miejscowościami, takimi jak np. Miłoradz, Nowa Wieś, Stare Pole. Ponadto radni wskazali potrzebę rozwoju ścieżek pieszo-rowerowych w Gminie Nowy Staw, a także w Sztumie (m.in. wokół jeziora Barlewickiego), wraz z miejscowościami ościennymi.

Respondenci zwrócili również uwagę na konieczność:

- poprawy infrastruktury węzłów komunikacyjnych,

- dostosowania oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców oraz
- inwestycji w elektryczny tabor transportu zbiorowego.

Na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz gros miejsc pracy, placówek edukacyjnych, instytucji i ośrodków handlowych, kulturalnych i rozrywkowych ulokowanych jest w miastach Malbork i Sztum. Gmina wiejska Malbork, okalająca miasto, pełni przede wszystkim funkcję mieszkalczą, stąd też występują silne powiązania funkcjonalne z Malborkiem, sieć połączeń komunikacji publicznej jest tu dobrze rozwinięta. Pozostałe tereny, szczególnie wiejskie, oddalone od ośrodków gminnych, dróg i stacji kolejowych, są znacznie słabiej skomunikowane z ośrodkami miejskimi. W celu zwiększenia spójności wewnątrz MOF wymagana jest realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie transportu, by w obszarze funkcjonalnym zapewnić sprawny, bezpieczny i ekologiczny dostęp mieszkańców do głównych ośrodków pracy, edukacji oraz usług.

3.4.2. Infrastruktura techniczna

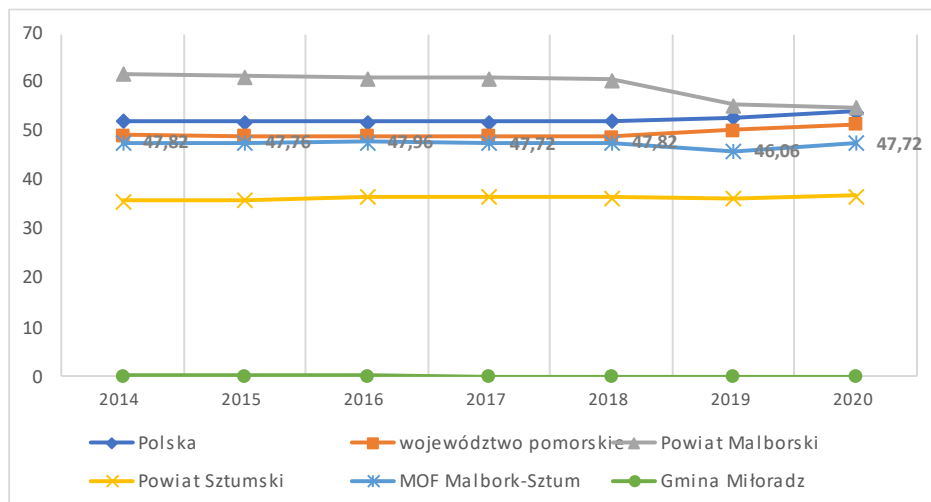
Infrastruktura techniczna MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz przedstawiona została w oparciu o analizę porównawczą infrastruktury technicznej MOF i Gminy Miłoradz wobec średnich wyników całego kraju, województwa pomorskiego oraz powiatu malborskiego i sztumskiego w ramach następujących zagadnień:

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

Udział korzystających z sieci gazowej w % ogółu ludności

Wskaźnik udziału mieszkańców z terenów MOF Malbork-Sztum korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie mieszkańców z tegoż terenu w latach 2014-2020 był mniejszy od tożsamego wskaźnika na terenie województwa pomorskiego oraz na terenie całego kraju, większy jednak od wskaźnika z terenu powiatu sztumskiego i Gminy Miłoradz. Udział ten w analizowanym okresie kształtował się na stabilnym poziomie. W nawiązaniu do obecnej sytuacji geopolitycznej, możliwego kryzysu energetycznego, w tym w zakresie dostępu do gazu, kształtowanie się tegoż wskaźnika poniżej średniej województwa i kraju może stanowić o przewadze obszaru – należałoby się zastanowić nad zasadnością i efektywnością zwiększenia przyłączy mieszkańców Miasta Malbork do lokalnej sieci ciepłowniczej, obniżając tym samym wskaźnik korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie mieszkańców Miasta (w 2020 roku udział ten wyniósł ponad 73%, przy ponad 53% odnotowanych w Mieście i Gminie Sztum) (Wykres 64).

Wykres 64. Udział korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020⁴⁵ (%)

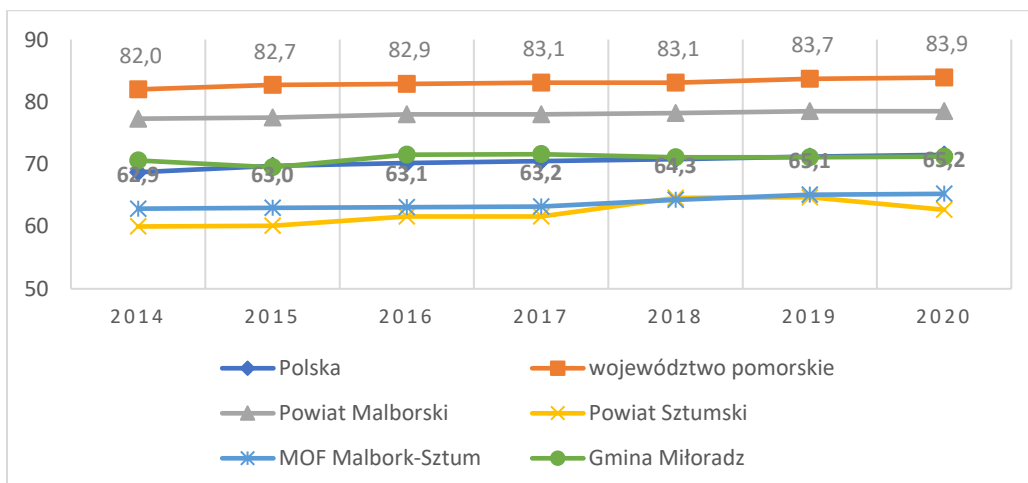


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w % ogółu ludności (współczynnik skanalizowania)

Współczynnik skanalizowania na terenie MOF Malbork-Sztum kształtował się na poziomie średniej powiatu sztumskiego, znacznie poniżej średniej wojewódzkiej (o ponad 18 p.p. w roku 2020) i krajowej (Wykres 65). Należy podkreślić, iż kształtowanie się wskaźnika skanalizowania w poszczególnych latach na terenie MOF Malbork-Sztum charakteryzowało się stałym trendem i w 2020 roku wyniósł on 65,24%% (wzrost jedynie o 2,3 p. p. w porównaniu do roku 2014).

Wykres 65. Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w ogólnej liczbie ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020⁴⁶ (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

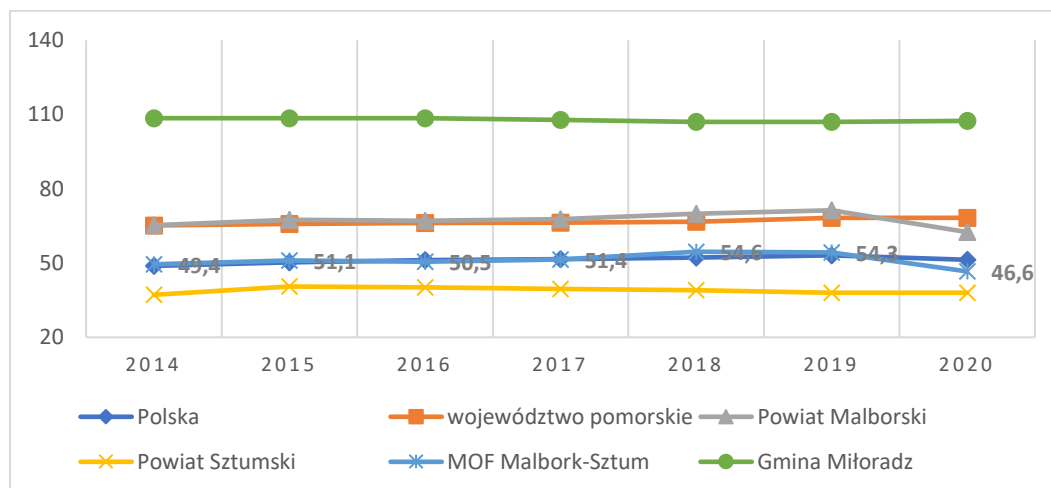
⁴⁵ Brak danych za rok 2021

⁴⁶ Brak danych za rok 2021

Średnia długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 kształtowała się na poziomie zbliżonym do średniej krajowej, poniżej średniej wojewódzkiej i wartości dla Gminy Miłoradz, wykazując spadek w roku 2020 w porównaniu do roku 2019 o 7,7 p. p. (Wykres 66).

Analiza ww. współczynników wskazuje na potrzebę prowadzenie dalszego rozwoju sieci kanalizacyjnej na obszarze MOF Malbork-Sztum.

Wykres 66. Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020⁴⁷ (%)



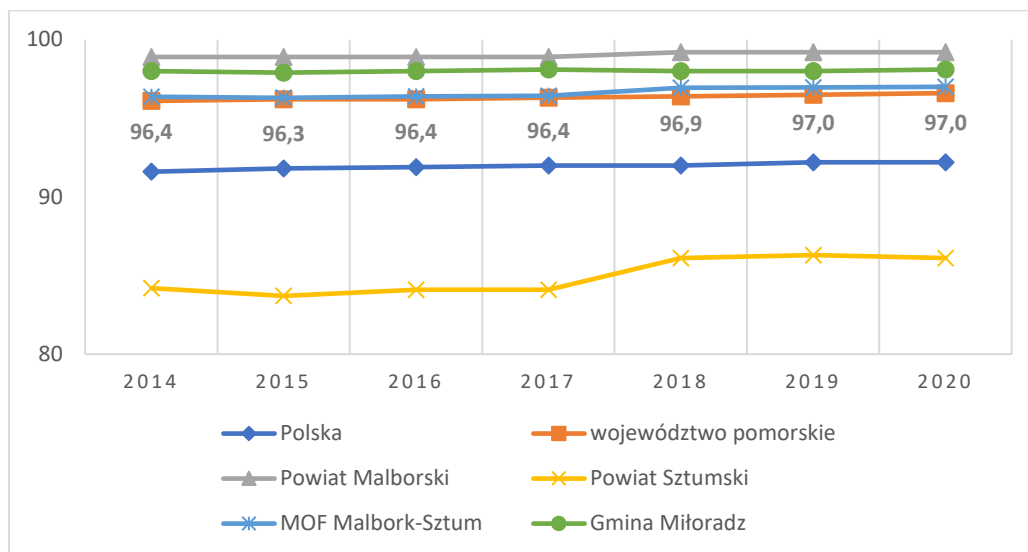
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Udział korzystających z sieci wodociągowej w % ogółu ludności (współczynnik zwodociągowania)

Z sieci wodociągowej na terenie MOF Malbork-Sztum korzystało w 2020 roku 97 % ogólnej liczby mieszkańców MOF Malbork-Sztum, co jest wynikiem lepszym od średnich województwa pomorskiego, Polski (odpowiednio 96,6% i 92,2%) (Wykres 67). Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie mieszkańców MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 kształtował się na stabilnym poziomie. Analiza w/w współczynnika wskazuje na potrzebę prowadzenia dalszego rozwoju sieci wodociągowej na obszarze MOF Malbork-Sztum.

⁴⁷ Brak danych za rok 2021

Wykres 67. Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020⁴⁸ (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

3.4.3. Energetyka

Zaopatrzenie w ciepło i energię

Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonują zarówno zcentralizowane systemy ciepłownicze (ciepłownie w Sztumie – ok. 14,8 km sieci ciepłowniczej⁴⁹, Malborku – ok. 52 km sieci ciepłowniczej⁵⁰, Nowym Stawie – długość sieci ok. 1,4 km sieci ciepłowniczej⁵¹), kotłownie przemysłowe i kotłownie lokalne (gazowe, olejowe), jak i indywidualne źródła ciepła. Ciepło systemowe zasila przede wszystkim osiedla wielorodzinne, wybrane osiedla jednorodzinne zlokalizowane w centralnej części miasta oraz budynki usługowe położone w zasięgu sieci ciepłowniczej. Na terenie Gminy Miłoradz funkcjonują jedynie indywidualne źródła ciepła.

Z uwagi na brak danych GUS dot. kształtowania się wielkości sprzedaży energii cieplnej na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz (w poszczególnych gminach) w latach 2014-2020 wg celu, wartości te wyliczono jako iloczyn udziału mieszkańców poszczególnych gmin, w ramach których funkcjonują kotłownie, w liczbie mieszkańców odpowiednio powiatu malborskiego i sztumskiego, do którego przynależy dana gmina. Sprzedaż energii cieplnej (w GJ) przeznaczanej na ogrzanie budynków mieszkalnych znacznie przewyższała sprzedaż energii cieplnej do urzędów i instytucji w całym okresie analizy, przy czym zauważyć można, iż w roku 2019 nastąpił wzrost ilości sprzedanej

⁴⁸ Brak danych za rok 2021

⁴⁹ Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta i Gminy Sztum, Sztum, kwiecień 2022, s. 32-34

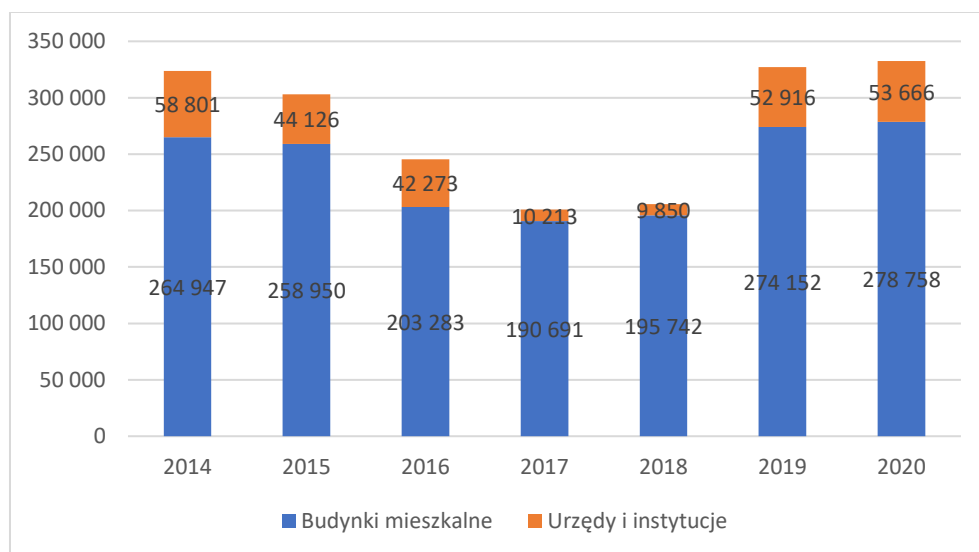
⁵⁰ Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Malborka, Malbork, czerwiec 2022, 27

⁵¹ Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Nowy Staw do roku 2011 z perspektywą na lata 2012 – 2015, Nowy Staw, s.44

energii ciepłej, zarówno do budynków mieszkalnych, jak i instytucji, co spowodowane było dużą liczbą przyłączy nowych budynków mieszkalnych (osiedli) oraz przedsiębiorstw.

W celu dalszego zmniejszenia ilości wykorzystywanej energii ciepłej zarówno w odniesieniu do gospodarstw domowych, jak i urzędów i instytucji, koniecznym jest dalsza termomodernizacja budynków użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych na terenie MOF Malbork-Sztum, jak i Gminy Miłoradz. Efektywna termomodernizacja wykorzystuje efekt skali, zarówno w ujęciu klimatycznym (spadek emisji CO₂ do atmosfery), energetycznym (skumulowana oszczędność energii ciepłej) oraz finansowym (nakłady i koszty finansowania).

Wykres 68. Sprzedaż energii ciepłej na obszarze MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020⁵² (GJ)

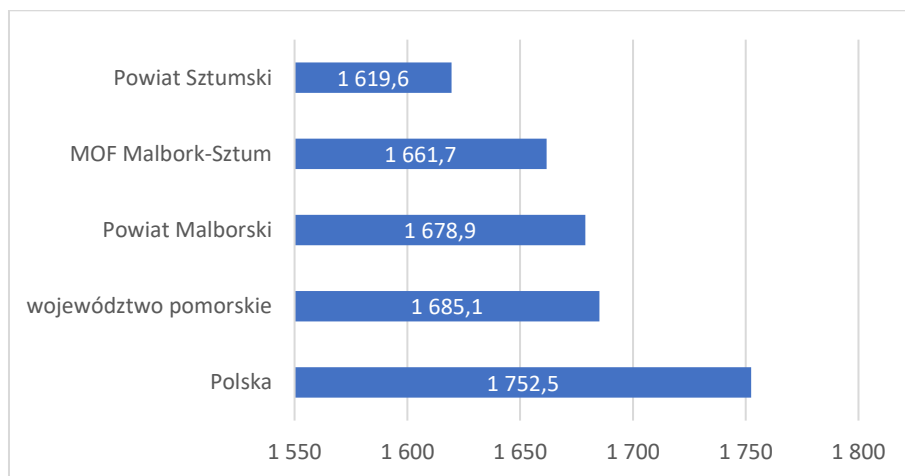


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Średnie zużycie energii elektrycznej przypadające na 1 mieszkańca miast MOF Malbork-Sztum w roku 2020 kształtowało się poniżej średnich krajowych, wojewódzkich oraz średniej powiatu malborskiego, czego powodem może być mniejsze uprzemysłowienie tychże terenów, a tym samym mniejsze zapotrzebowanie na energię elektryczną (Wykres 69).

⁵² Brak danych za rok 2021

Wykres 69. Zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca w miastach MOF Malbork-Sztum, Polski, województwa pomorskiego, powiatu malborskiego i sztumskiego w roku 2020 (kWh)⁵³



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Biorąc pod uwagę strukturę przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w Polsce w 2020 roku, która wskazuje na drugie miejsce nośników energii w portfelu wydatków Polaków (Wykres 70), a także zważywszy na rosnące od 2019 roku ceny energii ciepłej i elektrycznej, niezwykle istotnym aspektem jest konieczność infrastrukturalnego ograniczania zużycia i kosztów energii, w tym energii ciepłej poprzez zintensyfikowanie działań w zakresie termomodernizacji budynków użyteczności publicznej, budynków mieszkalnych wchodzących w skład gminnego zasobu komunalnego, jedno i wielorodzinnych, a także obiektów przemysłowych, usługowych i handlowych wraz z wymianą źródeł ciepła i zastosowaniem Odnawialnych Źródeł Energii.

W latach 2014-2021 na terenie MOF Malbork-Sztum termomodernizacjom poddano 39 obiektów użyteczności publicznej, osiągając efekt skali i pozytywny efekt środowiskowy (średnia oszczędność w zakresie wydatków na energię ciepłą wygenerowanych po realizacji projektów termomodernizacyjnych wyniosła średnio 36%⁵⁴). W tym samym czasie na terenie Gminy Miłoradz nie poddano termomodernizacji żadnego obiektu użyteczności publicznej – włączenie gminy Miłoradz, sąsiadującej bezpośrednio z MOF Malbork-Sztum, do realizacji projektów termomodernizacyjnych (7 obiektów użyteczności publicznej) umożliwi osiągnięcie korzyści efektu skali w obszarze środowiskowym (np. redukcja emisji CO₂ do środowiska – wpływ na cały obszar MOF) i energetyczno-ekonomicznym, tzw. „value for money” (relatywnie wysoka wartość projektu i biskość realizowalnych inwestycji generuje efektywność kosztową w zakresie transportu i kosztów finansowania oraz zapewnia duże oszczędności energetyczne), co niewątpliwie jest wartością dodaną dla potencjalnych partnerów prywatnych, chcących realizować projekt w formule PPP i skorzystać z finansowania hybrydowego (spadek kosztów finansowania, wynagrodzenie ze skumulowanych oszczędności energetycznych wygenerowanych na etapie zarządzania inwestycjami przez partnera).

⁵³ Brak danych za lata 2014-2019, brak danych dla gmin wiejskich

⁵⁴ Dane Partnerów MOF

Wykres 70. Struktura przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w Polsce (w % wydatków ogółem) w 2020 r.



Źródło: opracowane własne na podstawie danych w dokumencie pt. *Sytuacja gospodarstw domowych w 2020 r. w świetle wyników badania budżetów gospodarstw domowych*, GUS, maj 2021, s.6

Energia odnawialna

MOF Malbork-Sztum i Gmina Miłoradz posiadają bardzo wysokie (istniejące i potencjalne) zasoby energii odnawialnych szczególnie w zakresie wiatru. Wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych stanowi obiecujący potencjalny kierunek rozwoju gospodarki na terenie obszaru funkcjonalnego. Poniżej zostały opisane zasoby energii odnawialnej, występującej w MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz.

Energia wiatru

Obszar funkcjonalny posiada bardzo dobre warunki wiatrowe – przeważają wiatry zachodnie oraz południowo zachodnie. One również charakteryzują się największą siłą. Wykorzystanie tych zasobów dla produkcji energii elektrycznej przekazywanej do krajowego systemu elektroenergetycznego jest ograniczone jedynie technicznymi i ustawowymi możliwościami budowy elektrowni („farm”) wiatrowych i uwarunkowaniami środowiskowymi odnoszonymi do przyrody, krajobrazu oraz zdrowia i samopoczucia ludzi. Techniczne możliwości lokalizacji elektrowni wiatrowych istnieją na terenach rolnych, na których nie ma ograniczeń środowiskowych oraz społecznych.

Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonują następujące elektrownie wiatrowe:

- Miasto i Gmina Sztum – dwie farmy wiatrowe (Konieczwałd i Postolin) o łącznej mocy 67,6 MW,
- Miasto Malbork – brak ze względu na m.in Krajobraz Zamku Malborskiego, Lotnisko w Królewie inne obiekty wojskowe,

- Miasto i Gmina Nowy Staw – dwa parki wiatrowe (40 turbin o mocy od 2 do 2,05 MW każda),
- Gmina Stare Pole funkcjonuje farma wiatrowa Jasna o mocy 132 MW.

Na terenie Gminy Miłoradz funkcjonuje farma wiatrowa Szymankowo, 11 turbin zlokalizowanych w sołectwach Gnojewo, Stara Kościelnica, Bystrze i Miłoradz o mocy 3,45 MW każda, co daje łącznie 37,95 MW. Na terenie gminy nie jest obecnie planowana budowa nowych turbin, ze względu na obowiązującą ustawę tzn. „10H”⁵⁵.

Energia słońca

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

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

Dla Polski charakterystyczne jest ścieranie się różnych frontów atmosferycznych i występowanie dość częstych zachmurzeń. Roczna gęstość promieniowania słonecznego w Polsce, przypadająca na płaszczyznę poziomą waha się w granicach 950-1250 kWh/m². Średnie nasłonecznienie, czyli liczba godzin słonecznych wynosi 1600 godzin na rok. Warunki meteorologiczne charakteryzują się bardzo nierównym rozkładem promieniowania słonecznego w cyklu rocznym – około 80% rocznego całkowitego napromieniowania przypada na 6 miesięcy sezonu wiosenno-letniego, od początku kwietnia do końca września.

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

Wyróżnia się dwa rodzaje instalacji:

- on grid – instalacje fotowoltaiczne zintegrowane z siecią elektroenergetyczną, oddające nadwyżki wyprodukowanej energii do sieci,

⁵⁵ W przypadku zmiany przepisów są potencjalni inwestorzy zainteresowani budową nowych turbin.

- off grid – instalacje fotowoltaiczne nie podłączone do sieci elektroenergetycznej, posiadające system magazynowania energii.

Instalacje fotowoltaiczne są coraz częściej wykorzystywane, głównie w budynkach mieszkalnych (jedno i wielorodzinnych), gdyż mikroinstalacje prosumenckie o mocy do 50 kWp objęte są szeregiem ułatwień dla inwestora – są to m.in. uproszczone procedury przyłączania do sieci (zgłoszenie), brak kosztów przyłączenia do sieci ze strony operatora sieci dystrybucyjnej, uproszczone procedury uzyskiwania pozwoleń administracyjnych związanych z budową. Ponadto, zgodnie z ustawą o odnawialnych źródłach energii wyprodukowaną energię można zużywać na potrzeby własne, a oddając nadwyżki do sieci energetycznej otrzymuje się tzw. opusty (oszczędność kosztów zakupu energii elektrycznej z sieci).⁵⁶

Instalacje fotowoltaiczne są też powszechnie wykorzystywane w budynkach użyteczności publicznej na potrzeby własne, gdzie pokrywają część zapotrzebowania na energię elektryczną danego obiektu bądź są wykorzystywane do ogrzewania. Na terenie MOF Malbork-Sztum na 19 obiektach zarządzanych przez gminy będące Partnerami MOF funkcjonują obecnie instalacje solarne o mocy ponad 600 kW.⁵⁷ Z uwagi na obecną trudną sytuację na rynku energetycznym (ograniczony dostęp do surowców energetycznych, wysokie ceny energii) Partnerzy MOF Malbork-Sztum powinni realizować kolejne projekty z zakresu instalacji paneli fotowoltaicznych na budynkach użyteczności publicznej. Realizacja zintegrowanych projektów w tym zakresie zapewnia podobne korzyści skali, jakie wskazano w przypadku projektów termomodernizacyjnych.

Na przełomie 2022/2023 roku na terenie Gminy Miłoradz zainstalowano 2 instalacje: Stacja Uzdatniania Wody w Miłoradzu o mocy 20,52 kW i Oczyszczalnia Ścieków w Miłoradzu o mocy 49,68 kW.

Energia wody

Zasoby wody nie są wysokie i koncentrują się w rzece Nogat. Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonują następujące elektrownie wodne:

- Miasto i Gmina Sztum – elektrownie wodne w Koniecwałdzie (57 kW) i Gronajnach (60 kW),
- Miasto Malborka – Kanał Juranda w Malborku (22 kW),
- Miasto i Gmina Nowy Staw- brak elektrowni wodnych,
- Gmina Malbork – elektrownia wodna Szonowo (moc 3*160 kW) oraz elektrownia wodna Rakowiec (540 kW),
- Gmina Stare Pole – brak elektrowni wodnych.

Na terenie Gminy Miłoradz nie występują elektrownie wodne.

⁵⁶ Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta i Gminy Sztum, op. cit., s. 103-104

⁵⁷ Dane Gmin MOF Malbork-Sztum

3.4.4. Środowisko naturalne

Największym zasobem przyrodniczym MOF Malbork-Sztum są walory agroekologiczne.

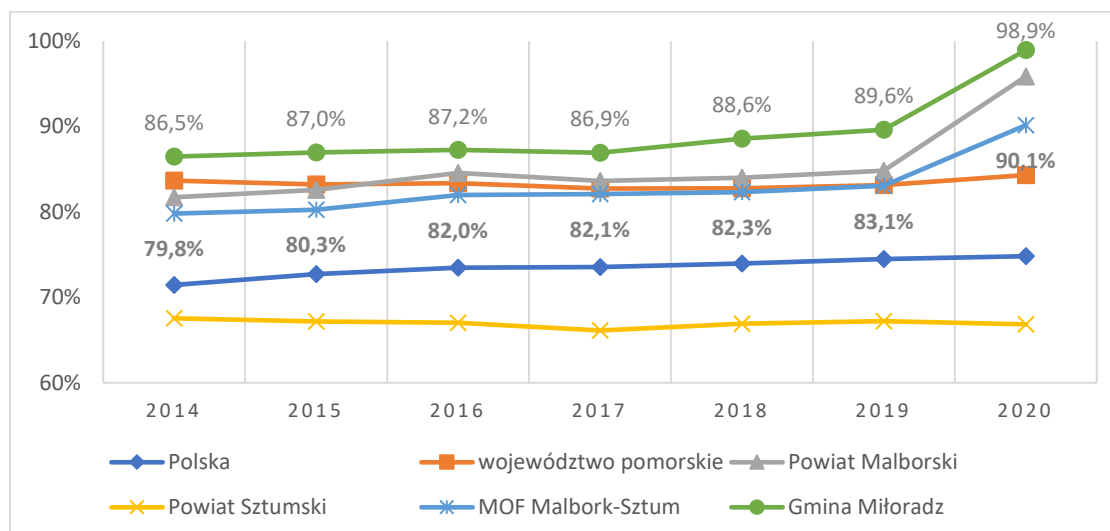
Sieć hydrograficzna obszaru MOF Malbork-Sztum nie jest dobrze rozwinięta, jest ona w istotnym stopniu przekształcona działalnością człowieka, a składają się na nią przede wszystkim rzeki, kanały oraz jeziora przepływowe. Jakość wód płynących należy uznać za złą (klasy V lub pozaklasowe)⁵⁸. Jakość wody w jeziorach nie była kontrolowana przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska.

Ze względu na niewielkie przepływy wody powierzchniowe znajdujące się w obszarze MOF są szczególnie wrażliwe na zanieczyszczenia. Za zły stan jakości wód powierzchniowych odpowiedzialne są zazwyczaj: niedostateczne wyposażenie w oczyszczalnie ścieków (brak oczyszczalni, zły stan techniczny, zbyt mała przepustowość lub przestarzałe technologie), mechanizacja rolnictwa oraz budowa sieci wodociągowych bez równoległego rozwoju kanalizacji. Prowadzą one do odprowadzania ścieków komunalnych i przemysłowych bezpośrednio do wód oraz do zanieczyszczeń powierzchniowych, pochodzących z działalności rolniczej. Potencjalne zagrożenie dla stanu wód powierzchniowych stanowią wszystkie obszary zurbanizowane. Gromadzenie nieczystości w szambach jest niewystarczające z punktu widzenia potrzeb ochrony środowiska.

Średni odsetek ludności MOF Malbork-Sztum korzystających z oczyszczalni ścieków w latach 2014-2020 kształtował się powyżej średniej całego kraju, a od 2019 roku powyżej średniej województwa pomorskiego (realizacja kolejnych inwestycji w obszarze kanalizacyjnym), jednakże poniżej wskaźnika dla powiatu malborskiego i Gminy Miłoradz, na obszarze której w 2020 roku 98,92% mieszkańców korzystało z oczyszczalni ścieków. W 2020 roku 90,14% ogólnej liczby mieszkańców z terenów MOF Malbork-Sztum korzystało z oczyszczalni ścieków, co jest wynikiem lepszym o ponad 10 p.p. w porównaniu do roku 2014 (Wykres 71). Najniższy poziom udziału ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków odnotowano w powiecie sztumskim, w tym w Mieście i Gminie Sztum w 2020 wyniósł on jedynie ponad 74,41% (Miasto Malbork 98,88%).

⁵⁸ Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Malborskiego na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028, Malbork 2021 r., Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Sztum na lata 2018-2020 z perspektywą do roku 2024

Wykres 71. Udział ludności korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie ludności narodowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020⁵⁹ (%)



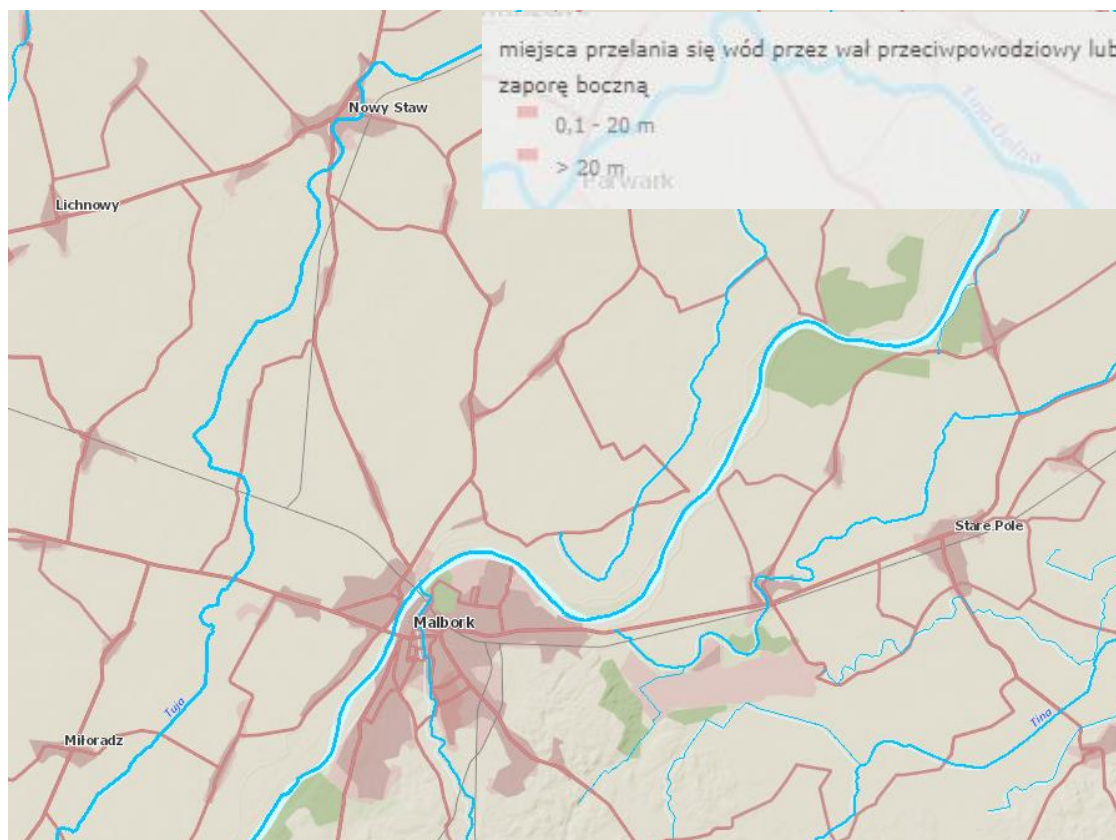
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Niezwykle istotnym z punktu widzenia ochrony środowiska naturalnego, głównie w zakresie zanieczyszczania cieków wodnych ze względu na tereny depresyjne jest zabezpieczenie przed lokalnymi podtopieniami, które mogą przetransportować szkodliwe substancje do cieków wodnych.

Obszar MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz jest obszarem zagrożonym powodzią (Rysunek 24 i 25). W chwili obecnej na terenie MOF Malbork-Sztum istnieje jedynie 99 km kanalizacji odprowadzającej wody deszczowe. Funkcjonują retencyjne zbiorniki wodne w Mieście Malborku- „Jagielloński” (3,4 tys. m³) oraz „Wielbark” (7,7 tys. m³) oraz w Sztumie – zbiornik rozsączająco-retencjonujący dla wód opadowych z Parku Miejskiego (83,94 m³), zbiornik retencyjny i kolektory deszczowe odprowadzające wodę do Jeziora Zajezińskiego (249 m³), zbiornik infiltracyjny (205 m³), zbiornik retencyjny przy ulicy Kochanowskiego (16 m³), które w niedostateczny sposób zabezpieczają tereny przed ewentualną powodzią czy podtopieniami.

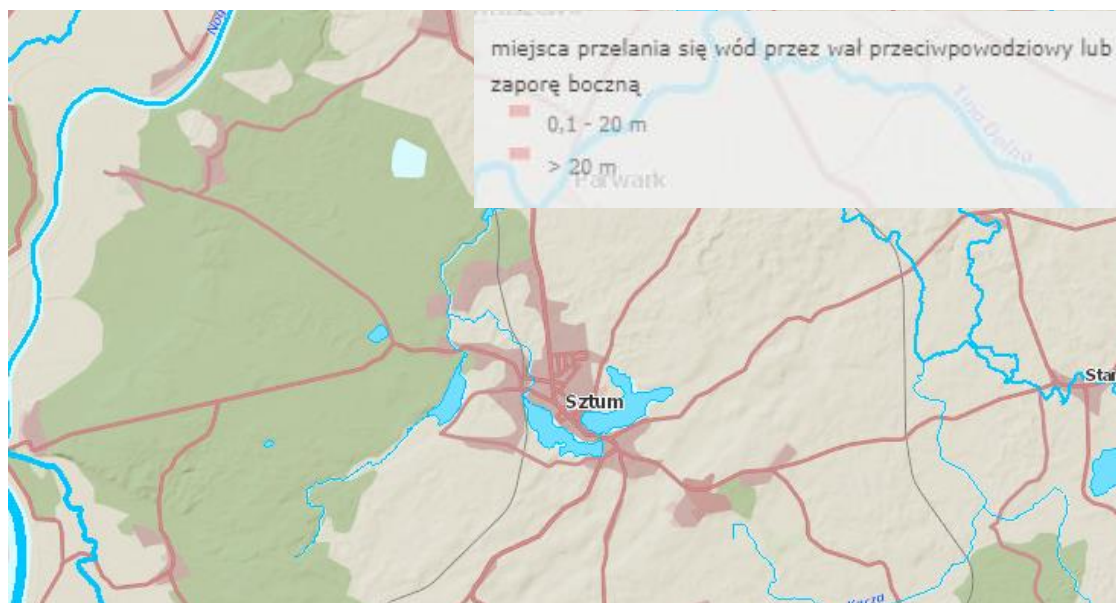
⁵⁹ Brak danych za rok 2021

Rysunek 25. Obszary zagrożone powodzią – Gmina Malbork, Miasto Malbork, Miasto i Gmina Nowy Staw, Gmina Miłoradz, Gmina Stare Pole



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

Rysunek 26. Obszary zagrożone powodzią – Miasto i Gmina Sztum



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

W związku z powyższym ważnym aspektem w infrastrukturze technicznej MOF i Gminy Miłoradz stanowi sieć kanalizacyjna odprowadzająca wody deszczowe i zbiorniki retencyjne, które mają wpływ na ewentualne podtopienia i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe. Koniecznym jest zatem dalszy rozwój i modernizacja kanalizacji deszczowej, wraz z budową nowoczesnych, proekologicznych kolektorów deszczowych.

Zanieczyszczenia przedostające się do powietrza atmosferycznego na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz można podzielić na trzy grupy: z gospodarstw domowych, transportu drogowego oraz działalności zakładów produkcyjnych. Na podstawie raportu „Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim. Raport wojewódzki za rok 2020”, wydanego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, jakość powietrza na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz jest ogólnie dobra – stężenia zanieczyszczeń nie przekraczają dopuszczalnych poziomów. Najwyższe stężenie zanieczyszczeń notuje się w pobliżu najbardziej uczęszczanych szlaków komunikacyjnych oraz na terenie miast Malborka i Sztumu – dzięki rozproszonym przestrzennie kotłom i piecom grzewczym.

Hałas jest zanieczyszczeniem środowiska, którego źródłem są przede wszystkim: transport (zarówno drogowy, kolejowy, jak i lotniczy) oraz miasta (np. zakłady produkcyjne, usługowe, tereny budowy, dyskoteki). Dlatego też miejscem o największym natężeniu hałasu na terenie MOF Malbork-Sztum są miasta Malbork oraz Sztum, jako ośrodki o znaczeniu ponadlokalnym, oraz obszary znajdujące się nieopodal najbardziej uczęszczanych dróg.⁶⁰

Stopień ochrony przyrody

Obszary chronione prawem na terenie MOF Malbork-Sztum w 2021 wyniosły 15% jego powierzchni, stanowiąc 7 488 ha. W Gminie Miłoradz obszary prawem chronione stanowiły również 15% jej powierzchni (1 408 ha).⁶¹

Na terenie MOF Malbork-Sztum w 2021 zarejestrowane były 64 pomniki przyrody, natomiast na terenie Gminy Miłoradz zarejestrowanych było 13 pomników przyrody.

Obszary chronione znajdujące się na obszarze MOF Malbork-Sztum mogą być w kontekście działalności gospodarczej (a zwłaszcza przemysłowej) z jednej strony traktowane jako bariera rozwojowa, z drugiej zaś są one czynnikiem sprzyjającym rozwojowi turystyki, która współtworzy PKB subregionu.

Tereny zielone

Średnia wartość udziału powierzchni terenów zielonych w powierzchni MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 kształtowała się powyżej wartości na obszarze województwa pomorskiego, Polski i powiatu malborskiego i sztumskiego, wynosząc w 2020 roku 2,17%, tj. o 0,14 p.p. w porównaniu do roku 2014 (Wykres 66). Wartość wskaźnika kształtował głównie udział powierzchni zielonych w ogólnej powierzchni Gminy Miasta Malbork (9,91%). Na terenie Miasta i Gminy Sztum wskaźnik ten wyniósł

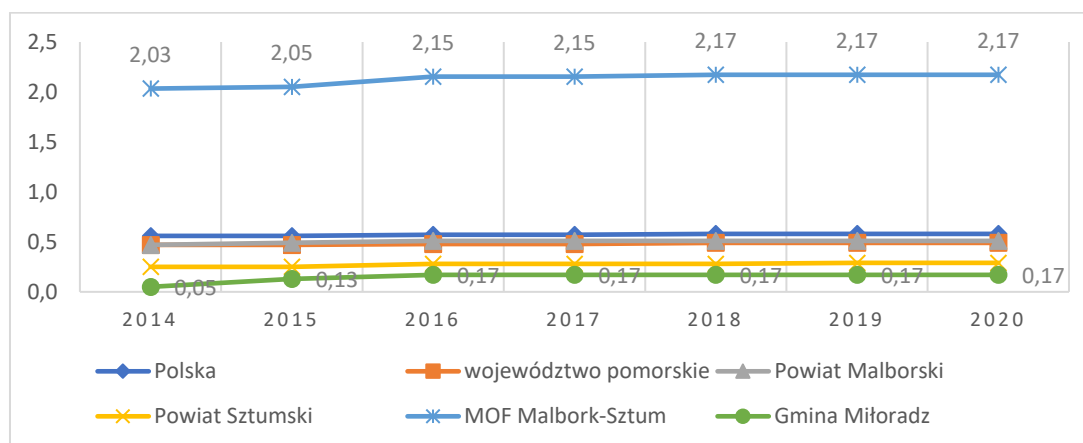
⁶⁰ Stan techniczny dróg również wpływa na poziom generowanego hałasu, a więc ma wpływ na stan środowiska naturalnego.

⁶¹ Dane BDL GUS, 2021

0,29%, w Gminie Malbork 0,32%, Mieście i Gminie Nowy Staw 0,11%, Gminie Stare Pole 0,23%. Na terenie Gminy Miłoradz udział ten wyniósł w 2020 roku jedynie 0,17%. Tereny zielone na terenach MOF Malbork-Sztum, w tym głównie na terenie Miasta Malborka⁶², Sztumu, które pełnią funkcje ponadlokalne, w tym w zakresie wypoczynku, są często terenami niezagospodarowanymi, zdegradowanymi, przez co nie są wykorzystywane przez lokalną społeczność MOF, czy też turystów.

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

Wykres 72. Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni ogółem w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020⁶³ (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Gospodarka odpadami

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

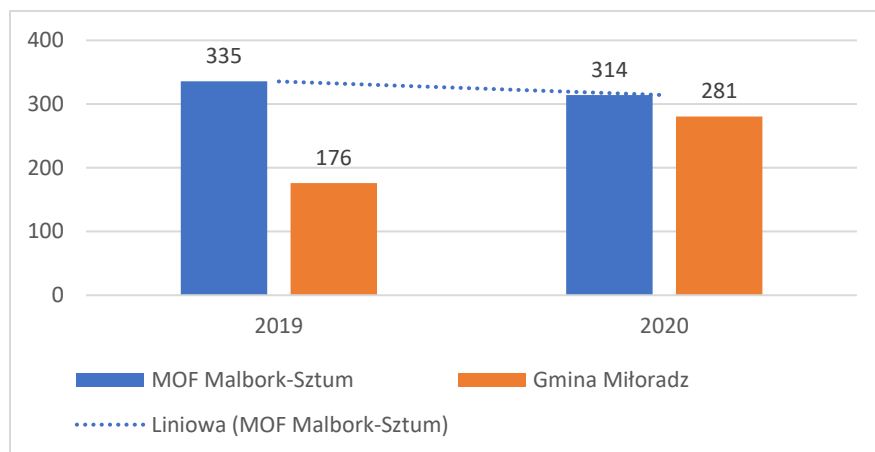
W 2020 roku 1 mieszkaniec obszaru MOF Malbork-Sztum wytworzył 314 kg odpadów komunalnych, tj. o ponad 6 % mniej niż w roku 2019 (Wykres 67), przy średniej masie odpadów wytworzonych przez 1 mieszkańca województwa pomorskiego wynoszącej 354 kg, Polski- 342 kg. Na terenie Gminy

⁶² Większość terenów zieleni urządzonej w obszarze rewitalizacji Miasta Malborka wymaga prac i działań modernizacyjnych i rewaloryzacyjnych, poprawy stanu zagospodarowania oraz nowego kształtowania zieleni. Duży potencjał dla wysokiej jakości terenów zieleni urządzonej i przestrzeni publicznej posiadają tereny nadrzeczne wzdłuż rzeki Nogat wraz z kąpieliskiem miejskim. Program Rewitalizacji Miasta Malborka na lata 2017-2023 MALBORK na+

⁶³ Brak danych za rok 2021

Miłoradz nastąpił prawie 60%-wy wzrost masy odpadów wytworzonej przez 1 mieszkańca gminy w roku 2020 w stosunku do roku 2019.

Wykres 73. Masa odpadów komunalnych wytworzonych przez 1 mieszkańca w wyszczególnionych obszarach w latach 2019-2020 (kg)⁶⁴



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

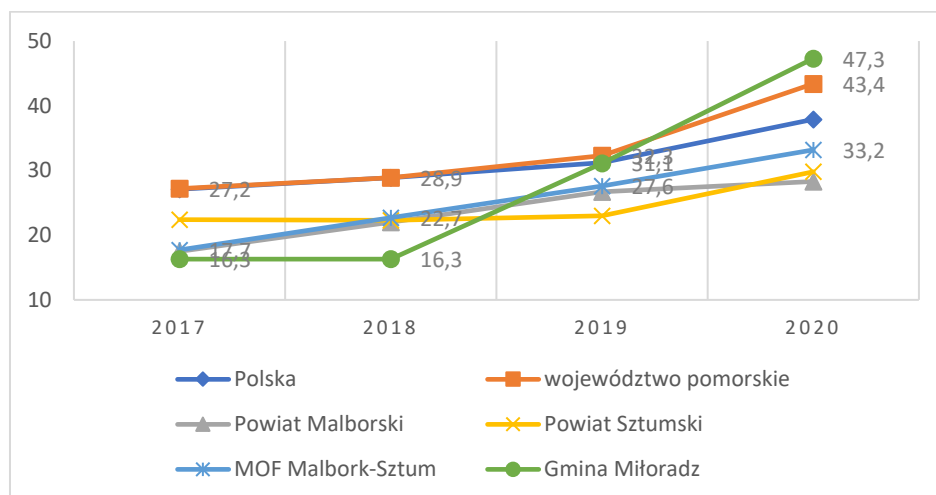
Ważnym aspektem z punktu widzenia efektywności gospodarowania odpadami i ich wpływu na środowisko i tworzenie gospodarki obiegu zamkniętego na terenie całego MOF wraz z Gminą Miłoradz, jest selektywna zbiórka odpadów i poziom recyklingu. Udział odpadów komunalnych zebranych selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2017-2020 charakteryzował się pozytywnym rosnącym trendem, osiągając w 2020 roku wartość ponad 33%, jednakże poniżej średniej krajowej, wojewódzkiej i wartości odnotowanej w Gminie Miłoradz (Wykres 68).

Poziom recyklingu przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych – papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła w gminach MOF Malbork-Sztum i Gminie Miłoradz osiąga wartości powyżej wartości regencyjnych w danym roku (odpowiednio 14% w 2014 r. i 20% w 2021 roku) (Wykres 74). Najniższy poziom recyklingu odnotowano w Mieście i Gminie Nowy Staw (27% w 2021 roku) i Mieście Malborku (29% w roku 2021, przy spadku o 17 p.p. w porównaniu do roku 2014). Najwyższy poziom recyklingu w 2021 odnotowano w Mieście i Gminie Sztum (82%) oraz w Gminie Malbork (74%). Długookresowym celem działania gmin MOF, wraz z Gminą Miłoradz, w kontekście rozwoju gospodarki obiegu zamkniętego i ochrony środowiska, jest maksymalizacja skali recyklingu odpadów i dążenie do osiągnięcia wskaźnika poziomu recyklingu na poziomie min. 60% do 2030 roku, przy jednoczesnej minimalizacji innych negatywnych skutków oddziaływania na środowisko, takich jak wzrost emisji CO₂ i zanieczyszczeń spowodowanych transportem drogowym do atmosfery. Osiągnięcie tegoż celu możliwe jest np. poprzez modernizację lokalnych PSZOK, tworzenia punktów napraw i ponownego wykorzystania odpadów i budowę efektywnych stacji przeładunkowych (stacja przeładunkowa skraca czas odbioru odpadów od mieszkańców poprzez zredukowanie odległości pokonywanej przez pojazdy transportujące, odpady co ogranicza tym samym ruch tych pojazdów na drodze oraz emisje zanieczyszczeń wytworzonych przez eksploatację tych pojazdów), przy wsparciu działań edukacyjnych lokalnej społeczności w zakresie gospodarki obiegu zamkniętego i jej znaczenia

⁶⁴ Brak danych za lata 2014-2018 oraz 2021

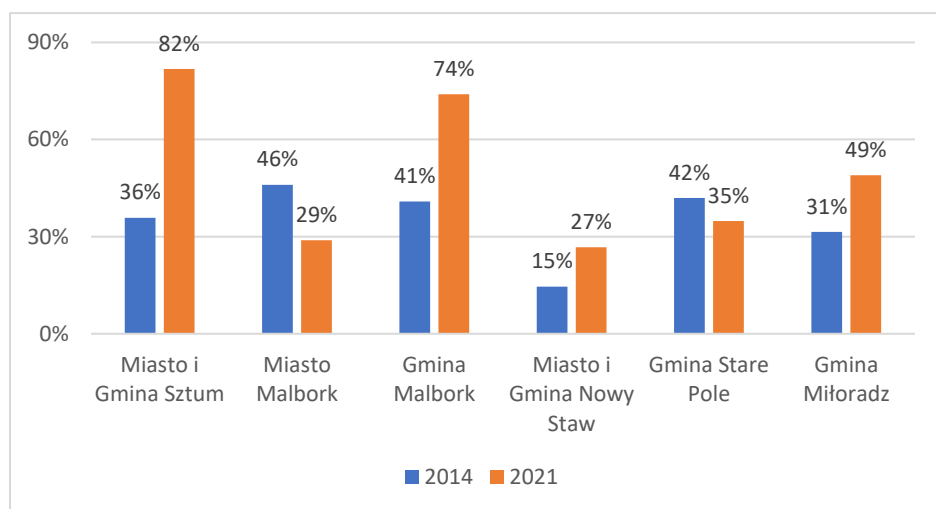
na ochronę środowiska naturalnego (systemowa, proekologiczna zmiana zachowań mieszkańców MOF i Gminy Miłoradz w zakresie gospodarowania odpadami).

Wykres 74. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w wymienionych obszarach w latach 2017-2020 (%)⁶⁵



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 75. Poziom recyklingu, przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych-papieru, metali,, tworzyw sztucznych i szkła na terenie gmin MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w roku 2014 i 2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych poszczególnych gmin

⁶⁵ Od 2020 dane o odpadach zebranych selektywnie w relacji do ogółu odpadów - papier i tektura, metale, szkło, tworzywa sztuczne i biodegradowalne - nieporównywalnie z analogicznymi danymi z poprzednich okresów ze względu na ujęcie odpadów biodegradowalnych. Brak danych za lata 2014-2016, 2021

4. Wyniki badania ankietowego

Z zebranych opinii mieszkańców wynika, że w sposób szczególny należy przywrócić infrastrukturze pieszo-rowerowej w regionie (w tym m.in. ścieżka rowerowa Malbork – Sztum oraz Sztum – Biała Góra), co pozwoliłoby zmniejszyć problemy komunikacyjne, a także zwiększyć aktywność rekreacyjną mieszkańców. Wraz z rozbudową ścieżek rowerowych istotnym elementem jest zwiększenie ilości oraz poprawa stanu istniejących ścieżek pieszych, zwłaszcza z punktu widzenia dostosowania infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Poprawa dostępności transportowej MOF Malbork-Sztum stanowi jeden z istotniejszych elementów wymagający poprawy, który wskazali respondenci. W szczególności należy zintensyfikować działania mające na celu poprawę dostępności komunikacji zbiorowej na terenach poza obszarem miejskim.

Jednym z kluczowych aspektów jaki respondenci wymienili w badaniu jest problem związany z dostępnością do usług zdrowotnych. Działania związane z poprawą dostępu do usług zdrowotnych zostały ocenione jako priorytetowe.

Jako jedną z kluczowych możliwości rozwoju regionu respondenci ocenili atrakcyjność turystyczną MOF Malbork-Sztum. Jest to wyraźny sygnał dla wprowadzenia do zestawu inicjatyw strategicznych, działań zmierzających do zwiększenia potencjału regionu w tym zakresie, np. poprzez stworzenie kompleksowej, całorocznej oferty turystycznej i kulturalnej regionu. Dobry stan środowiska naturalnego oraz zabytki historyczne na terenie MOF Malbork-Sztum są aspektami, które w znacznym stopniu wyróżniają region pod względem atrakcyjności turystycznej.

Mimo, iż mieszkańcy wysoko ocenili obszar kultury, sportu i rekreacji, zidentyfikowano elementy które wymagają zdecydowanej poprawy. Zaobserwowano istotny problem dotyczący dostępności basenu, infrastruktura we wskazanym zakresie jest zdecydowanie niewystarczająca. Mieszkańcy oczekują również rozwoju infrastruktury z zakresu kultury, m.in. nowych sal koncertowych, kina oraz innych miejsc rozrywki. Należy zwrócić szczególną uwagę na dostępność terenów zielonych, gdyż mimo posiadanych walorów przyrodniczych, mieszkańcy oczekują poprawy we wskazanym zakresie. Zwiększenie i poprawa jakości terenów zielonych może pozytywnie wpłynąć na zwiększenie aktywności sportowej i rekreacyjnej mieszkańców.

Środowisko naturalne zostało umiarkowanie ocenione, natomiast szczególną uwagę należy zwrócić na poziom wykorzystania i zagospodarowania wód deszczowych. Wśród działań, które należy także rozważyć, jest także rozwój sieci kanalizacyjnej zwłaszcza na terenach wiejskich. Elementem powiązanym ze środowiskiem naturalnym, jest jakość wody pitnej, która wymaga także zdecydowanej poprawy pod kątem smaku, zapachu oraz wyglądu.

Możliwość uzyskania zatrudnienia na terenie MOF Malbork-Sztum stanowi jeden z istotniejszych problemów jakie wskazali mieszkańcy. Można założyć, iż poprawę we wskazanym elemencie można uzyskać poprzez dostosowanie oferty edukacyjnej do wymagań rynku pracy.

5. Bilans strategiczny

5.1. Sfera społeczna

1. Spadkowa tendencja liczby ludności MOF Malbork-Sztum przy ujemnym saldzie migracji – odpływ mieszkańców z terenów MOF.
2. Stosunkowo dobra sytuacja w zakresie współczynnika obciążenia demograficznego przy jednoczesnym rosnącym trendzie liczby mieszkańców w wieku nieprodukcyjnym przypadającej na 100 osób w wieku produkcyjnym.
3. Napływ uchodźców z Ukrainy na teren MOF w wyniku wybuchu wojny – konieczna integracja i kompleksowe wsparcie.
4. Pozytywne trendy w zakresie wzrostu liczby osób pracujących i spadek bezrobocia (jednakże przy wyższej stopie bezrobocia w porównaniu ze średnią województwa pomorskiego i Polski) – konieczność systemowego przygotowania się na nadchodzący kryzys gospodarczy.
5. Niedobór na lokalnym rynku pracy pracowników technicznych, budowlanych – konieczna ścisła współpraca ze szkołami, w tym przede wszystkim technikami i szkołami branżowymi.
6. Ograniczona ilość nowych miejsc pracy, w tym dla osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami funkcjonalnymi.
7. Spadek liczby absolwentów szkół – starzejące się społeczeństwo na terenie MOF Malbork-Sztum.
8. Stosunkowo niskie wydatki na oświatę na obszarze MOF Malbork-Sztum – wskaźnik wydatków na oświatę w przeliczeniu na 1 mieszkańca poniżej średniej wojewódzkiej i krajowej.
9. Malejący trend liczby imprez kulturalnych i ich uczestników z wydatkami na kulturę w przeliczeniu na 1 mieszkańca poniżej średniej wojewódzkiej i krajowej.
10. Ograniczony dostęp do infrastruktury społecznej i sportowej, w tym głównie do pływalni.
11. Zauważalny problem związany ze wzrostem liczby osób z zaburzeniami psychicznymi, w tym wywołanymi przez skutki pandemii Covid-19 i wojny na Ukrainie – problem z dostępnością poradni zdrowia psychicznego i opieką specjalistów.
12. Widoczna poprawa dostępności przychodni lekarskich, potrzeba wzrostu dostępności w zakresie ambulatoryjnej specjalistycznej opieki zdrowotnej.
13. Zauważalny wzrost liczby uczestników imprez turystycznych i sportowo-rekreacyjnych.
14. Stosunkowo niski poziom zaangażowania ludności w szeroko rozumianą aktywność społeczną przy wartości wskaźnika liczby NGO na 10 tys. mieszkańców kształtującej się poniżej średniej wojewódzkiej i krajowej.

5.2. Sfera gospodarcza

1. Dominacja mikro i małych przedsiębiorstw (95% MOF, 98% Gmina Miłoradz) – mitygacja ryzyka możliwego wycofania się strategicznego inwestora z terenów MOF.
2. Skumulowany roczny wskaźnik wzrostu (CAGR) liczby podmiotów gospodarczych w latach 2014-2021 w MOF – 9,7% vs 2,3% w województwie pomorskim.
3. Wiodące branże MOF Malbork-Sztum – przetwórstwo przemysłowe, budownictwo, handel hurtowy i detaliczny, rolnictwo, naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle.
4. Niższy wskaźnik liczby osób prowadzących działalność gospodarczą na 1000 ludności w wieku produkcyjnym w MOF od wskaźnika dla województwa pomorskiego – stagnacja stopnia rozwoju przedsiębiorczości (stabilizacja firm już funkcjonujących), konieczna aktywizacja przedsiębiorczości na terenach MOF, narzędzia lokalne (IOB), regionalne, centralne w dobie kryzysu gospodarczego.
5. Stosunkowo bogata oferta inwestycyjna, w tym głównie w obszarze przemysłowym i magazynowym – w nawiązaniu do poprawy dostępności komunikacyjnej MOF (S7) znacząca przewaga konkurencyjna nad obszarem Metropolii Trójmiejskiej.
6. Polska Strefa Inwestycji – zwolnienia ulgi podatkowe, inne usługi wspierające inwestora.
7. Bogata oferta w zakresie turystyki krajoobrazowej, historycznej, aktywnej, w tym wodnej – potencjalny obszar rozwoju zintegrowanych produktów sieciowych.
8. Niewystarczająca sieć połączeń pieszo-rowerowych, będących uzupełnieniem produktów turystycznych i/lub poprawiających dostępność komunikacyjną MOF.
9. Niewystarczająca, w ujęciu ilościowym i jakościowym, infrastruktura turystyczna, w tym w zakresie miejsc noclegowych.

5.3. Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa

1. MOF Malbork-Sztum znajduje się w zasięgu oddziaływania dwóch ośrodków miejskich: Gdańska (pomorskie) i Elbląga (warmińsko-mazurskie). Przez teren MOF Malbork-Sztum przebiegają: drogi krajowe nr 22 i 55, drogi wojewódzkie nr 515, 516, 517, 522, 602, 603, 605 oraz linie kolejowe nr 9, 204, 207, 256, umożliwiające komunikację pomiędzy ośrodkami gminnymi oraz miastami zlokalizowanymi poza terenem MOF (m.in. Trójmiasto, Warszawa, Elbląg, Toruń).
2. W latach 2014-2020 odnotowano wzrost liczby dróg powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców.
3. Planowane inwestycje dotyczące m.in. budowy Obwodnicy Sztumu oraz rewitalizacji linii kolejowej nr 207 i prac na liniach nr 9, 204 i 256 umożliwią wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasto Sztum oraz poprawią warunki i dostępność komunikacyjną na terenie MOF Malbork-Sztum.
4. Zauważalny wzrost natężenia ruchu w ostatnich latach, liczby pojazdów zarejestrowanych w MOF oraz w ruchu tranzytowym, przebiegającym przez teren MOF, wpływa na poziom

bezpieczeństwa drogowego, wskaźnik liczby ofiar na 100 wypadków jest wyższy w powiecie sztumskim (15,2) niż dla województwa pomorskiego (9,1) i całego kraju (10,6).

5. Najlepiej skomunikowane obszary MOF to miasta Malbork i Sztum oraz miejscowości położone w pobliżu dróg krajowych nr 22 i 55. Dobrą komunikację mają również miejscowości położone wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych oraz w pobliżu przystanków linii kolejowych nr 9 i 204. Wszystkie miejscowości położone w oddaleniu od ww. tras komunikacyjnych mają wyraźnie słabsze skomunikowanie, co powoduje, że mieszkańcy mogą być pozbawieni dostępu do jakiegokolwiek komunikacji publicznej i muszą korzystać z własnych środków transportu (głównie samochodów osobowych, rowerów).
6. Łączna długość tras rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum w ciągu ostatnich 6 lat wzrosła niemal o 70% – z 46,8 km w 2014 r. do 78,8 km w 2020 r. Najwięcej tras rowerowych występuje w Mieście i Gminie Sztum (25,5 km). Przyrost ścieżek w latach 2014-2020 nastąpił w 4 gminach, jedynie w Gminie Stare Pole występuje stagnacja. Poczynione inwestycje w infrastrukturę rowerową na obszarze MOF Malbork-Sztum przyczyniły się do wzrostu wskaźnika długości dróg rowerowych na 10 tys. mieszkańców, który w 2020 r. był wyższy (4,6 km) niż dla kraju (4,5 km), jednak wciąż niższy niż dla województwa pomorskiego (6,3). Ponadto drogi rowerowe na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz rozmieszczone są nierównomiernie i nie tworzą spójnego systemu. Wpływa to negatywnie na mobilność mieszkańców dojeżdżających do miejscowości – przystanków, zlokalizowanych na terenach wiejskich, które nie są dobrze skomunikowane z codziennymi celami podróży, takimi jak miejsca pracy i placówki edukacyjne.
7. Analiza dostępności czasowej na terenie MOF wykazała stosunkowo dobrą dostępność w przypadku korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. Istotne ograniczenia w dostępności komunikacji zbiorowej, w tym:
 - a. do 45 minut dojazdu do miasta powiatowego z zachodnich terenów gmin Miłoradz i Sztum oraz wschodnich terenów gmin Nowy Staw i Stare Pole,
 - b. do 20 minut dojazdu do siedzib gmin ze wschodnich terenów Gminy Nowy Staw oraz części terenów wiejskich Gminy Sztum,wskazują na konieczność podjęcia działań na rzecz poprawy oferty przewozowej.
8. Z roku na rok pogarsza się struktura taboru autobusowego w powiatach malborskim i sztumskim – rośnie liczba pojazdów eksploatowanych ponad 20 lat (68,4% w 2019 r. wobec 54% średniej wojewódzkiej i krajowej). Pozytywnym jest natomiast aspekt zmiany struktury zasilania pojazdów komunikacji publicznej i wprowadzenie przez MZK w Malborku do użytku w 2021 r. 6 elektrycznych autobusów, co przyczynia się do realizacji krajowej polityki elektromobilności, a tym samym do dalszego rozwoju podmiejskiego transportu publicznego na terenie MOF w oparciu o nowoczesne, ekologiczne i wygodne dla mieszkańców rozwiązania.
9. Na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz znajdują się 4 węzły przesiadkowe: główny węzeł komunikacyjny w Malborku oraz 3 węzły zintegrowane w Sztumie, Starym Polu i Malborku Kałdowo. W celu poprawy multimodalnej mobilności mieszkańców MOF istotna

jest rozbudowa: węzła integracyjnego w Sztumie w związku z modernizacją stacji kolejowej PKP oraz węzła transportowego PKP z przystankiem przesiadkowym w Malborku Kałdowo.

10. Stosunkowo niski poziom korzystania przez mieszkańców MOF z sieci gazowej może stanowić o przewadze MOF przy aktualnej sytuacji na rynku energetycznym.
11. Niski poziom skanalizowania MOF (poniżej średniej wojewódzkiej), przy jednoczesnym rozwoju sieci wodociągowej, determinuje konieczność dalszych inwestycji w tym obszarze (ryzyko dalszego zanieczyszczania wód powierzchniowych).
12. Zauważalny wzrost poziomu wykorzystania energii ciepłej.
13. Dobre warunki do rozwoju energii odnawialnej na terenie MOF Malbork-Sztum- energia wiatru i słońca.
14. Stosunkowo zły stan wód powierzchniowych oraz wód w rzekach i jeziorach (V klasa lub bezklasowe) – konieczność rozwoju sieci kanalizacyjnej.
15. MOF Malbork-Sztum i Gmina Miłoradz obszarem zagrożonym podtopieniami i powodzią- niewystarczająca długość sieci odprowadzającej wody deszczowe oraz ilość zbiorników retencyjnych.
16. Tereny zielone, głównie na obszarach miast wiodących, pełniących ponadlokalne funkcje, są zniszczone i źle zagospodarowane.
17. Pozytywny rosnący trend w zakresie masy odpadów zbieranych selektywnie, jednak poniżej średniej wojewódzkiej.
18. Konieczność zwiększenia poziomu recyklingu na terenie MOF i Gminy Miłoradz, co przyniesie skumulowaną wartość dodaną dla całego obszaru w ujęciu środowiskowym – cel długookresowy 60%.

5.4. Analiza SWOT

Tabela 11. Analiza SWOT – sfera społeczna MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> Aktualna pozytywna sytuacja na lokalnym rynku pracy. Stosunkowo wysoka aktywność sportowa/turystyczna na obszarze MOF. Poprawa dostępności POZ. Spadek liczby rodzin otrzymujących zasiłki rodzinne. Stosunkowo dobry dostęp do infrastruktury rekreacyjnej (np. place zabaw). 	<ul style="list-style-type: none"> Spadek liczby ludności. Ujemne saldo migracji. Niedobór pracowników technicznych, budowlanych. Ograniczona oferta nowych miejsc pracy, w tym dla osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami funkcjonalnymi. Starzejące się społeczeństwo. Stosunkowo niskie wydatki na oświatę. Niewystarczająca dostępność specjalistycznej opieki zdrowotnej, w tym w zakresie zdrowia psychicznego. Stosunkowo niski poziom aktywności społecznej mieszkańców MOF. Słaba integracja mieszkańców poszczególnych gmin MOF (niski poziom identyfikacji MOF jako obszaru wspólnych działań i rozwoju). Ograniczony dostęp do infrastruktury sportowej – pływalnie.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> Integracja uchodźców z Ukrainy z lokalnym społeczeństwem. Systemowa na całym obszarze MOF współpraca lokalnych przedsiębiorców ze szkołami branżowymi i technikami. Rozwój systemowej specjalistycznej opieki zdrowotnej. Rozwój systemowego wsparcia w zakresie przekwalifikowania pracowników. Dalszy rozwój oferty Polskiej Strefy Inwestycji – pozyskanie nowych inwestorów strategicznych – nowe miejsca pracy. Wzrost zaangażowania lokalnych organizacji pozarządowych w aktywizację 	<ul style="list-style-type: none"> Kryzys gospodarczy, zwolnienia grupowe. Przedłużający się konflikt zbrojny na Ukrainie. Dalszy odpływ mieszkańców z terenów MOF. Postępujący spadek aktywności społecznej mieszkańców MOF, w tym obszarze kultury, współdziałania w ramach MOF.

poszczególnych grup wiekowych mieszkańców MOF, w tym osób z niepełnoprównościami i specjalnymi potrzebami.

- Działania edukacyjne lokalnej społeczności w zakresie szans i możliwości rozwojowych jakie daje MOF – realizacja zintegrowanych, systemowych projektów.
- Rozwój infrastruktury turystyczno-sportowej i konferencyjnej z wykorzystaniem PPP.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 12. Analiza SWOT – sfera gospodarcza MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none">• Duża liczba mikro i małych przedsiębiorstw na terenie MOF.• Stosunkowo wysoki skumulowany roczny wskaźnik wzrostu (CAGR) liczby podmiotów gospodarczych.• Stabilizacja działalności zarejestrowanych podmiotów gospodarczych.• Stosunkowo bogata oferta inwestycyjna, w tym głównie w obszarze przemysłowym i magazynowym- poprawa dostępności komunikacyjnej MOF (S7) znacząca przewaga konkurencyjna nad obszarem Metropolii Trójmiejskiej.• Dalszy rozwój oferty Polskiej Strefy Inwestycji- pozyskanie nowych inwestorów strategicznych.• Bogata oferta w zakresie turystyki krajobrazowej, historycznej, aktywnej, w tym wodnej.	<ul style="list-style-type: none">• Stagnacja stopnia rozwoju przedsiębiorczości.• Niewystarczająca sieć połączeń pieszo-rowerowych.• Niewystarczająca, w ujęciu ilościowym i jakościowym, infrastruktura turystyczna, w tym w zakresie miejsc noclegowych.• Brak zintegrowanego, co najmniej dwudniowego produktu/ oferty turystycznej, w tym całorocznej.

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> Aktywizacja lokalnej przedsiębiorczości- narzędzia lokalne, regionalne i centralne, w tym działania NGOs. Tworzenie wspólnej marki inwestycyjnej. Tworzenie i promocja wspólnej marki turystycznej. Rozwój produktów turystycznych w obszarze turystyki aktywnej, w połączeniu z turystyką krajobrazową i historyczną. Rozwój infrastruktury turystycznej i konferencyjnej z wykorzystaniem PPP. 	<ul style="list-style-type: none"> Pogłębiający się kryzys gospodarczy, wycofanie się średnich i dużych firm z terenów MOF. Likwidacja mikro i małych przedsiębiorstw na terenie MOF, odpływ pracowników. Brak spójnej polityki inwestycyjnej i pro przedsiębiorczej Partnerów MOF – niewykorzystanie szans zintegrowanych działań i korzyści skali. Brak spójnego działania na rzecz rozwoju i promocji całorocznych, co najmniej dwudniowych produktów turystycznych, spójnych dla całego MOF.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13. Analiza – sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa SWOT MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> Malbork ulokowany w dwóch korytarzach transportowych: północ-południe oraz wschód-zachód – dobra komunikacja dalekobieżna z innymi miastami w kraju. Bliskość aglomeracji Trójmiasta, autostrady A1. Przebiegające przez MOF drogi krajowe, wojewódzkie oraz linie kolejowe, umożliwiające komunikację pomiędzy ośrodkami gminnymi MOF. Rozwój utwardzonych dróg gminnych. Malbork miastem węzłowym – centrum integracji transportu zbiorowego w subregionie. Rozwinięta sieć połączeń między miastami i ośrodkami gminnymi. Rozwój połączeń drogowej komunikacji przez prywatnych przewoźników. Funkcjonowanie 4 węzłów przesiadkowych na terenie MOF. 	<ul style="list-style-type: none"> Koncentracja miejsc pracy, placówek edukacyjnych, obiektów użyteczności publicznej i kulturalnych w Malborku i Sztumie – cele podróży (obok ościennych ośrodków miejskich Gdańsk i Elbląg). Ograniczona dostępność transportu zbiorowego dla mieszkańców miejscowości i wsi położonych w oddaleniu od dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii kolejowych – konieczność korzystania z własnych pojazdów (aut, rowerów). Istotne ograniczenia w czasowej dostępności komunikacji zbiorowej na terenach wiejskich gmin Sztum, Nowy Staw, Stare Pole i Miłoradz. Niedostosowana infrastruktura węzłów integracyjnych w Sztumie i Malborku Kałdowo – konieczność rozbudowy w związku z modernizacją stacji kolejowych. Stagnacja w rozwoju tras rowerowych w gminie Stare Pole.

- Równomiernie rozłożona liczba przystanków w poszczególnych gminach MOF.
- Dobra komunikacyjna dostępność czasowa w przypadku korzystania z indywidualnego transportu samochodowego.
- Poprawa infrastruktury rowerowej na terenie MOF w ostatnich latach.
- Opracowana koncepcja rozwoju tras rowerowych dla MOF Malbork-Sztum.
- Inwestycje MZK w Malborku w elektryczny tabor autobusowy, dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnością.
- Pozytywna ocena mieszkańców i radnych gmin MOF dotycząca:
 - dostępności transportu zbiorowego oraz i jakości taboru (publicznego i prywatnego),
 - poziomu bezpieczeństwa na ulicach,
 - stanu nawierzchni dróg, ulic i chodników.
- Stosunkowo niski poziom korzystania przez mieszkańców MOF z sieci gazowej.
- Pozytywny rosnący trend w zakresie masy odpadów zbieranych selektywnie, jednak poniżej średniej wojewódzkiej.
- Zauważalne oszczędności energetyczne po zintegrowanych projektach termomodernizacyjnych.
- Nierównomierny układ dróg rowerowych na terenie MOF – brak spójnego systemu transportowego, ograniczona dostępność i mobilność mieszkańców.
- Malejąca dynamika rozwoju tras rowerowych w MOF, zdecydowanie niższa niż dla kraju i woj. pomorskiego.
- Rosnący udział taboru, eksploatowanego dłużej niż 20 lat.
- Olej napędowy podstawowym źródłem zasilania autobusów, niski odsetek ekologicznych środków transportu komunikacji publicznej.
- Negatywna ocena mieszkańców i radnych gmin MOF dotycząca:
 - dostępności tras rowerowych i jakości infrastruktury,
 - dostępności do węzłów komunikacyjnych i przystanków transportu zbiorowego,
 - sieci połączeń transportu zbiorowego – dostępnych tras, częstotliwości połączeń i czasu przejazdu,
 - poziomu bezpieczeństwa na chodnikach,
 - dostosowania ciągów pieszych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,
 - dostosowania prywatnego taboru do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,
 - dostosowania taboru z punktu widzenia ochrony środowiska.
- Niski poziom skanalizowania MOF.
- Stosunkowo zły stan wód powierzchniowych oraz wód w rzekach i jeziorach.
- Niewystarczająca długość sieci odprowadzającej wody deszczowe oraz ilość zbiorników retencyjnych.
- Zniszczone i źle zagospodarowane tereny zielone, głównie na obszarach miast wiodących, pełniących ponadlokalne funkcje.

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Wzrost wskaźnika długości dróg powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców. • Planowane inwestycje dotyczące budowy obwodnicy Sztumu oraz modernizacji linii kolejowych, umożliwiające wyprowadzenie tranzytu poza miasto oraz poprawę dostępności komunikacyjnej. • Rosnąca liczba podmiotów gospodarczych oraz osób pracujących na terenie MOF. • Spadek liczby wypadków drogowych. • Dostępność funduszy na realizację inwestycji w rozwój infrastruktury transportowej, poprawę mobilności mieszkańców. • Rozwój elektromobilności oraz alternatywnych, ekologicznych źródeł zasilania pojazdów. • Rozwój infrastruktury transportu rowerowego. • Rozwój oferty przewozowej komunikacji zbiorowej. • Dobre warunki do rozwoju energii odnawialnej na terenie MOF Malbork-Sztum – energia wiatru i słońca. • Modernizacja PSZOK i budowa stacji przeładunkowych, przy wsparciu edukacyjnym mieszkańców MOF z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego. • Dalsza systemowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i budynków komunalnych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój tranzytu, przebiegającego przez miasta Malbork oraz Sztum (zwiększone natężenie ruchu drogowego, emisja spalin, liczba wypadków). • Wzrost liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (wzrost natężenia ruchu, emisji spalin, ryzyka wypadków). • Utrzymująca się liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w ostatnich 5 latach. • Prognozowany spadek liczby ludności, szczególnie w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, zamieszkującej głównie miasta, oraz wzrost osób w wieku poprodukcyjnym na wsiach – konieczność uwzględnienia tendencji w projektowaniu rozwoju infrastruktury transportowej i oferty przewozowej. • Rosnące ceny energii elektrycznej i ciepłej. • Ponadnormatywny poziom opadów. • Niekontrolowany zrzut nieczystości i pestycydów do rzek i jezior. • Dalszy rozwój sieci wodociągowej bez rozwoju sieci kanalizacyjnej.

Źródło: Opracowanie własne

5.5. Identyfikacja obszarów wsparcia oraz wspólnych celów rozwojowych

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

Jednym z obszarów wsparcia, które determinować będą cele rozwojowe w obszarze społecznym jest stworzenie kompleksowego, zintegrowanego systemu integracji i wsparcia dla migrantów, którzy są lub będą mieszkańcami MOF Malbork-Sztum, celem ich włączenia i aktywizacji społecznej.

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

Obszarem wsparcia dla całego MOF w zakresie ochrony zdrowia jest potrzeba wzrostu dostępności w zakresie ambulatoryjnej specjalistycznej opieki zdrowotnej oraz poprawy dostępności w ujęciu infrastrukturalnym i usługowym, do poradni zdrowia psychicznego.

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

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

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

W obszarze transportowym w celu zwiększenia spójności wewnątrz MOF wymagana jest realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie transportu, by w obszarze funkcjonalnym zapewnić sprawny, bezpieczny i ekologiczny dostęp mieszkańców do głównych ośrodków pracy, edukacji oraz usług.

W wypracowanej w 2021 r. koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim, przedstawiono rekomendowane do realizacji/modernizacji rowerowe

trasy transportowe dla MOF Malbork-Sztum, wśród których priorytetowe dotyczą zapewnienia dostępności do węzłów i przystanków integracyjnych na terenach poszczególnych gmin oraz połączeń funkcjonalnych pomiędzy miejscowościami na terenach wiejskich z większymi ośrodkami. Ponadto drogi rowerowe na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz rozmieszczone są nierównomiernie i nie tworzą spójnego systemu. Wpływa to negatywnie na mobilność mieszkańców dojeżdżających do miejscowości – przystanków, zlokalizowanych na terenach wiejskich, które nie są dobrze skomunikowane z codziennymi celami podróży, takimi jak miejsca pracy i placówki edukacyjne, co determinuje konieczność realizacji zintegrowanych projektów transportowych w zakresie rozwoju ścieżek rowerowych, a także wskazuje na konieczność podjęcia działań na rzecz poprawy oferty przewozowej.

MZK w Malborku oddało do użytku w 2021 r. 6 elektrycznych autobusów, przyczyniając się tym samym do realizacji krajowej polityki elektromobilności. Z uwagi na ponadlokalne oddziaływanie Miasta Malborka ważnym dla całego obszaru MOF jest dalszy rozwój podmiejskiego transportu publicznego na terenie MOF w oparciu o nowoczesne, ekologiczne i wygodne dla mieszkańców rozwiązania.

Niski poziom skanalizowania MOF (poniżej średniej wojewódzkiej), przy jednoczesnym rozwoju sieci wodociągowej, determinuje konieczność dalszych inwestycji w tym obszarze (ryzyko dalszego zanieczyszczania wód powierzchniowych).

Zauważalny wzrost poziomu wykorzystania energii cieplnej, przy wysokich cenach energii i ograniczeniach surowców energetycznych, wymusza na Partnerach MOF kolejne projekty termomodernizacyjne budynków użyteczności publicznej oraz budynków zasobu komunalnego. Włączenie Gminy Miłoradz do projektów termomodernizacyjnych MOF (bliskość położenia, liczba obiektów wskazanych do termomodernizacji) zapewnia korzyści skali w ujęciu efektywności ekonomicznej – większa skala projektu i tańsze finansowanie zwrotne, redukcja kosztów transportu, wzrost oszczędności energetycznych, spadek emisji CO₂ do atmosfery na terenie MOF. Wspólnym obszarem wsparcia może być zintegrowana realizacja projektów w zakresie fotowoltaiki, przez co mogą być wykorzystane energetyczne i środowiskowe korzyści skali.

Z uwagi na fakt, iż teren MOF jest obszarem zagrożonym podtopieniami i powodzią ważnym aspektem jest dalszy systemowy rozwój sieci odprowadzającej wody deszczowe oraz budowa kolejnych zbiorników retencyjnych, co wpłynie na redukcję ryzyka powodziowego na całym obszarze MOF, bowiem ryzyko to jest ryzykiem systemowych i zaniedbania na obszarze któregośkolwiek Partnera wpływają na zwiększenie ryzyka powodziowego na całym obszarze MOF.

Dalszy zintegrowany rozwój i zagospodarowanie terenów zielonych MOF Malbork-Sztum jest istotny z punktu widzenia ochrony środowiska – bioróżnorodności, zapobiegania podtopieniom, zrównoważonego rozwoju społeczno-przestrzennego (infrastruktura społeczna), rozwoju gospodarczego – walory turystyczne, dla całego MOF, jako obszaru wdrażania sieciowych, systemowych produktów turystycznych.

Koniecznym jest również podjęcie działań infrastrukturalnych i społecznych w obszarze tworzenia gospodarki obiegu zamkniętego, w tym w zakresie maksymalizacji poziomu recyklingu przy minimalizacji negatywnych skutków oddziaływania na środowisko naturalne (emisja CO₂, emisja

zanieczyszczeń związanych z transportem drogowym), co możliwe będzie przez dalszą modernizację PSZOK i budowę stacji przeładunkowych, przy wsparciu edukacyjnym mieszkańców MOF z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego.

6. Założenia rozwojowe

6.1. Misja i wizja rozwoju MOF Malbork-Sztum do roku 2030

Wizja

Miejski Obszar Funkcjonalny Malbork-Sztum to dobre miejsce do życia i rozwinięte gospodarczo centrum turystyki historyczno-kulturalnej województwa pomorskiego.

Miejski Obszar Funkcjonalny Malbork-Sztum w roku 2030 to:

- Obszar kreatywnych i przedsiębiorczych mieszkańców, zaangażowanych w życie społeczno – gospodarcze powiązanych funkcjonalnie samorządów terytorialnych,
- Miejsce atrakcyjne dla inwestorów,
- Zintegrowany wewnętrznie obszar z unikalną w skali Europy całoroczną ofertą turystyczną;
- Obszar o bogatej ofercie kulturalnej, sportowej i rekreacyjnej,
- Subregionalny ośrodek edukacyjny z ofertą dostosowaną do potrzeb lokalnego rynku pracy,
- Rozwinięty komunikacyjnie i technologicznie obszar o czystym środowisku.

Misja

Budowanie zintegrowanego potencjału społeczno – gospodarczego MOF Malbork-Sztum w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju, w tym m.in. tworzenie sprzyjających warunków inwestycyjno-komunikacyjnych, pobudzających rozwój przedsiębiorczości, wspólną promocję różnorodnych produktów turystycznych, budowanych w oparciu o charakterystyczny żuławsko-powiślański krajobraz i kulturę oraz historię średniowiecznej stolicy państwa krzyżackiego.

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

6.2. Cele strategiczne, operacyjne i kierunki interwencji

W ramach Strategii wyznaczono cele strategiczne oraz cele operacyjne, w ramach których wskazano kierunki interwencji i działania (Tabele 14,16,18). Zarówno cele strategiczne i operacyjne, a także kierunki interwencji wynikają z wniosków przeprowadzonej diagnozy i bilansu strategicznego, wyznaczającego wspólne obszary wsparcia. Należy podkreślić, iż realizacja Strategii będzie na bieżąco monitorowana, co pozwoli na aktualizację jej zapisów, w tym w zakresie celów, kierunków interwencji i wybranych wskaźników.

Tabela 14. Cel strategiczny (CS) 1.- Przyjazne miejsce do życia, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA
CS1. Przyjazne miejsce do życia	CO 1.1. Bezpieczne środowisko	KI 1.1.1. Adaptacja do zmian klimatu oraz wzrost odporności na negatywne skutki zmian klimatu	D 1.1.1.1. Zabezpieczenie przed powodzią i suszą, w tym ochrona terenów naturalnej retencji wodnej
			D 1.1.1.2. Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych
			D 1.1.1.3. Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury
		KI 1.1.2. Ochrona i poprawa stanu środowiska naturalnego	D 1.1.2.1. Rozwój terenów zielonych
			D 1.1.2.2. Ochrona i poprawa stanu zasobów przyrodniczo-krajobrazowych
			D 1.1.2.3. Ochrona i poprawa stanu różnorodności biologicznej
			D 1.1.2.4. Poprawa jakości wód gruntowych, wód w rzekach i jeziorach
		KI 1.1.3. Ograniczenie źródeł zanieczyszczeń środowiska	D 1.1.3.1. Zapobieganie powstawaniu odpadów, ponowne użycie oraz maksymalizacja poziomu recyklingu odpadów
			D 1.1.3.2. Poprawa jakości powietrza, w tym poprzez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych
	CO 1.2. Bezpieczna energetyka	KI 1.2.1. Poprawa stopnia bezpieczeństwa energetycznego	D 1.2.1.1. Rozwój efektywnych, energooszczędnych oraz inteligentnych systemów zarządzania, dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii
	CO 1.3. Bezpieczna i dostępna infrastruktura społeczna	KI 1.3.1. Poprawa dostępności infrastruktury i usług zdrowotnych	D 1.3.1.1. Deinstytucjonalizacja usług zdrowotnych
			D 1.3.1.2. Rozwój opieki ambulatoryjnej i środowiskowej
		KI 1.3.2. Rozwój dostępnej przestrzeni publicznej MOF	D 1.3.2.1. Poprawa dostępu do oferty kulturalnej mieszkańcom MOF
			D 1.3.2.2. Zachowanie i upowszechnianie dziedzictwa kulturowego i niematerialnego
			D 1.3.2.3. Poprawa dostępu do kompleksowej, spójnej oferty czasu wolnego mieszkańcom MOF

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 15. Wskaźniki dla CS1

Lp.	Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych
1	Średnia powierzchnia nowopowstałej zielono-niebieskiej infrastruktury MOF (m2)	0 (2022)	Min. 1 ha	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
2	Średni udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni ogółem	2,17% (2020)	utrzymanie poziomu bądź wzrost	GUS
3	Osiągnięty średni poziom recyklingu i przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych w ramach MOF	49% (2021)	min. 60%	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
4	Liczba budynków użyteczności publicznej i komunalnych poddanych termomodernizacji (sztuka)	39 (2022)	Min. 18	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
5	Osiągnięcie średniej wartości wskaźnika oszczędności energetycznej w ramach budynków publicznych poddanych termomodernizacji w ramach projektów ZIT	0% (2022)	Min. 30%	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
6	Średni współczynnik zgonów na 100 000 mieszkańców MOF (osoba)	1 196 (2021)	<900	GUS
7	Liczba stworzonych kompleksowych ofert czasu wolnego dla mieszkańców MOF (sztuka)	0 (2022)	2	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 16. Cel strategiczny (CS) 2. Zaangażowana społeczność MOF, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA
CS2. 2. Zaangażowana społeczność MOF	CO 2.1. Włączenie społeczne	KI 2.1.1. Włączenie zawodowe i społeczne osób zagrożonych ubóstwem, wykluczeniem społecznym	D 2.1.1.1. Aktywizacja społeczna osób starszych, zagrożonych ubóstwem, osób w tym osób z niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami
			D 2.1.1.3. Poprawa dostępu do usług publicznych poprzez wdrożenie zasad dostępności, w tym projektowania uniwersalnego i rozwiązań z zakresu technologii kompensacyjnych, w proces świadczenia usług publicznych
	CO 2.2. Kapitał społeczny i wspólna tożsamość MOF	KI 2.1.2. Wzrost poziomu integracji z imigrantami na terenie MOF	D 2.1.2.1. Wielopłaszczyznowa integracja imigrantów na terenie MOF
			D 2.2.1.1. Kompleksowe wsparcie NGOs oraz wolontariatu przy trwałej współpracy organizacji pozarządowych, biznesu i sektora publicznego na terenie MOF (m.in. ekonomia społeczna, wolontariat pracowniczy)
			D 2.2.1.2. Podnoszenie wiedzy i świadomości mieszkańców MOF w zakresie wspólnego dziedzictwa kulturowego, historycznego, aktywności obywatelskiej, postaw prozdrowotnych i pro środowiskowych
	CO 2.3. Mobilność MOF	KI 2.3.1. Rozwój zrównoważonej mobilności MOF	D 2.3.1.1. Rozwój niskoemisyjnego taboru i infrastruktury transportu zbiorowego
			D 2.3.1.2. Poprawa dostępności do gmin MOF poprzez systemowy rozwój ścieżek rowerowych
			D 2.3.1.3. Poprawa dostępności do gmin MOF poprzez budowę integracyjnych węzłów komunikacyjnych z infrastrukturą towarzyszącą

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 17. Wskaźniki dla CS2

Lp.	Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych
1	Stworzony kompleksowy system wsparcia imigrantów (sztuka)	0 (2022)	1	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
2	W pełni wdrożone zasady dostępności w usługach publicznych-projektowania uniwersalnego i rozwiązań z zakresu technologii asystujących przez Partnerów MOF (liczba Partnerów, którzy wdrożyli zasady dostępności)	0 (2022)	6	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
3	Średnia frekwencja wyborcza w wyborach samorządowych na terenie MOF	49,85% (2018)	>60%	GUS
4	Średnie saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych MOF (osoba)	-35 (2021)	osiągnięcie dodatniego wyniku bilansu	GUS
5	Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w MOF (sztuka)	34 (2021)	zbliżenie do średniej wojewódzkiej	GUS
6	Liczba autobusów niskoemisyjnych (sztuka)	0	4	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
7	Długość wpieranej infrastruktury rowerowej (km)	16,96 (2020)	Min. 25	GUS

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 18. Cel strategiczny (CS) 3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA
CS3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF	K 3.1.1. Poprawa dostępności i jakości całorocznej oferty czasu wolnego na terenie MOF	D 3.1.1.1. Stworzenie sieciowego pakietu produktów turystycznych MOF w oparciu o tożsamość regionalną, w tym w zakresie lokalnych kulinariów
			D 3.1.1.2. Zintegrowana informacja i promocja utworzonej oferty czasu wolnego dla turystów polskich i zagranicznych
			D 3.1.1.3. Rozwój współpracy interesariuszy branży czasu wolnego w oparciu o modele zarządzania ruchem turystycznym
		KL 3.1.2. Promocja gospodarcza MOF w kraju i za granicą	D 3.1.2.1. Stworzenie inwestycyjnej marki MOF
	D 3.1.2.2. Rozwój zintegrowanego systemu wsparcia inwestorów polskich i zagranicznych		
	D 3.1.2.3. Wsparcie przedsiębiorstw w zakresie wdrażania i rozwoju strategii ESG, w tym w zakresie zrównoważonego rozwoju		
	D 3.1.2.4. Uczestnictwo w międzynarodowych i krajowych targach o tematyce gospodarczej/ inwestycyjnej		
	CO 3.2. Edukacja a rynek pracy	KI 3.2.1. Wsparcie kształcenia zawodowego w branżach kluczowych dla gospodarki MOF	D 3.2.1.1. Realizacja kompleksowych projektów szkół ponadpodstawowych z terenu MOF w partnerstwie z lokalnym biznesem i/lub fundacjami wspierającym rozwój kompetencji wymaganych na lokalnym rynku pracy
D 3.2.1.2. Rozwój doradztwa zawodowego w szkołach ponadpodstawowych na terenie MOF			

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 19. Wskaźniki dla CS3

Lp.	Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych
1	Miejsca noclegowe na 1000 ludności na terenie powiatu malborskiego i sztumskiego (sztuka)	15,1; 2,0 (2021)	Wzrost o 30%	GUS/ raporty wewnętrzne Partnerów MOF
2	Liczba nowo pozyskanych inwestorów na terenie MOF (sztuka)	0 (2022)	2	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
3	Średni udział osób bezrobotnych MOF w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym	3,7% (2021)	utrzymanie poziomu	GUS
4	Utworzenie nowych miejsc pracy na terenie MOF (sztuka)	0 (2022)	250	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF

Źródło: Opracowanie własne

6.3. Projekty rozwojowe i źródła finansowania projektów

Wskazane projekty rozwojowe wpisują się w działania, kierunki interwencji, a tym samym cele Strategii, określone w rozdziale 6 niniejszej Strategii.

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

1) Projekty strategiczne

Projekty strategiczne stanowią projekty o strategicznym znaczeniu dla spójnego, dynamicznego i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego MOF, które wypracowane zostały w odniesieniu do bieżących potrzeb i celów rozwojowych MOF. Projekty te realizowane będą w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, finansowanych w ramach programu Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021-2027 w poszczególnych obszarach interwencji (Tabela 20).

Tabela 20. Alokacja ZIT dla MOF Malbork-Sztum wg obszarów interwencji

Obszar interwencji	Fundusz	Alokacja budżetowa (tys. EUR)
Efektywność energetyczna	EFRR	6 461,90
Adaptacja do zmian klimatu	EFRR	2 221,30
Bioróżnorodność	EFRR	605,80
Mobilność miejska	EFRR	9 288,90
Infrastruktura zdrowotna	EFRR	1 615,50
Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej	EFS	776,00

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

W przedmiotowym dokumencie wskazano wprost tzw. „nazwane projekty strategiczne” poszczególnych obszarów interwencji (Tabela 21), które wypracowane zostały warsztatowo z Partnerami MOF, w odniesieniu do zidentyfikowanych działań, kierunków interwencji w ramach poszczególnych celów strategicznych i operacyjnych, z włączeniem partnerów społeczno-gospodarczych (Komitet Doradczy Związku ZIT⁶⁶) – realizacja tychże projektów, z uwagi na ich zakres rzeczowy, spójny z dokumentami strategicznymi województwa pomorskiego w poszczególnych obszarach, możliwa jest jedynie przez jednostki sektora finansów publicznych – z tego też powodu do wyboru tychże projektów nie zastosowano procedury otwartych naborów, jednakowoż ich zakresy skonsultowano z szerokim gronem odbiorców, w tym głównie podczas konsultacji projektu Strategii MOF.⁶⁷

⁶⁶ Opisany w Rozdziale 7. niniejszej Strategii.

⁶⁷ Fiszki projektowe wskazanych projektów stanowią Załącznik do niniejszej Strategii

Tabela 21. „Nazwane” projekty strategiczne MOF Malbork-Sztum wskazane do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych

Obszar interwencji	Cel operacyjny Strategii MOF, Kierunek interwencji, Działanie	Tytuł projektu	Lider/ Partnerzy	Lokalizacja	Proponowany zakres	Szacunkowy budżet/ dofinansowanie (EUR)
Mobilność miejska	CO 2.3. Mobilność MOF KI 2.3.1 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF D 2.3.1.1. Rozwój niskoemisyjnego taboru i infrastruktury transportu zbiorowego D 2.3.1.3. Poprawa dostępności do gmin MOF poprzez budowę integracyjnych węzłów komunikacyjnych z infrastrukturą towarzyszącą	Elektryfikacja komunikacji miejskiej w Malborku	MZK w Malborku/ Miasto Malbork	Miasto Malbork/ oddziaływanie- MOF Malbork-Sztum	W ramach przedsięwzięcia planuje się: - zakup autobusów/busów elektrycznych: 4 szt., - zakup ładowarki, - zakup systemu informacji pasażerskiej, - zakup tablic elektronicznych.	2 923 914,20/ 2 485 327,07 od kwoty brutto 8 966 650 zł od kwoty netto
Mobilność miejska	CO 2.3. Mobilność MOF KI 2.3.1 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF D 2.3.1.1. Rozwój niskoemisyjnego taboru i infrastruktury transportu zbiorowego D 2.3.1.2. Poprawa dostępności do gmin	Poprawa dostępności komunikacyjnej MOF Malbork-Sztum poprzez budowę tras rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum	Miasto Malbork / Gmina Miłoradz, Gmina Malbork, Gmina Nowy Staw, Gmina Stare Pole	Miasto Malbork, Gmina Miłoradz, Gmina Malbork, Gmina Nowy Staw, Gmina Stare Pole/	Miasto Malbork: Budowa sieci tras rowerowych: - Wzdłuż ul. Targowej do ul. Jagiellońskiej – 380 m - Wzdłuż ul. Konopnickiej (od ul. Wybickiego do Kotarbińskiego) – 350 m	12 297 916 brutto/ 10 453 228,90 (85% od kwoty brutto)

	MOF poprzez systemowy rozwój ścieżek rowerowych			oddziaływanie- MOF Malbork- Sztum	<p>- Wzdłuż ul. Jagiellońskiej do pl. 3 Maja: w tym budowa 295 m, oznakowanie 527 m</p> <p>- Wzdłuż bulwaru (od ul. Bażyńskiego do granic miasta) – 2 500 m</p> <p>- Wzdłuż ul. Mickiewicza od al. Rodła do ul. Piastowskiej (tylko oznakowanie chodnika pionowe i poziome): 500 m</p> <p>Gmina Malbork:</p> <p>- od ulicy Francuskiej w miejscowości Nowa Wieś Malborska do granicy z Gminą Sztum, wzdłuż drogi krajowej nr 55;</p> <p>- Budowa ciągu pieszo-rowerowego na terenie Gminy Malbork (wiejskiej). Projektowany ciąg pieszo-rowerowy poprowadzony będzie od granicy gminy Malbork z miastem Malbork, przez miejscowość Grobelno do miejscowości Kraśniewo. Budowę planuje się wzdłuż</p>	
--	---	--	--	---	--	--

					<p>drogi powiatowej biegnącej w miejscowości Grobelno do skrzyżowania z miejscowością Kraśniewo.</p> <p>Gmina Nowy Staw: -wzdłuż drogi powiatowej nr 2340G od Nowego Stawu przez miejscowość Brzózki do granicy z gminą Nowy Dwór Gdański oraz od drogi powiatowej 2340G do miejscowości Mirowo;</p> <p>Gmina Stare Pole: - na odcinku Żłotowo – Żuławka Sztumska (do granicy gminy/powiatu), - na odcinku Krzyżanowo – Kławki - Szaleniec w gminie Stare Pole.</p> <p>Gmina Miłoradz: wzdłuż drogi powiatowej nr DP 2901G od skrzyżowania w miejscowości Miłoradz przez Starą Kościelnicę do</p>	
--	--	--	--	--	---	--

Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030+

					zjazdu na drogę krajową nr 22	
Mobilność miejska	CO 2.3. Mobilność MOF KI 2.3.1 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF D 2.3.1.1. Rozwój niskoemisyjnego taboru i infrastruktury transportu zbiorowego D 2.3.1.3. Poprawa dostępności do gmin MOF poprzez budowę integracyjnych węzłów komunikacyjnych z infrastrukturą towarzyszącą	Utworzenie węzła integracyjnego przy zmodernizowanej stacji kolejowej PKP w Sztumie	Miasto i Gmina Sztum/ Powiat Sztumski	Miasto i Gmina Sztum/ Powiat Sztumski/ oddziaływanie- MOF Malbork-Sztum	Budowa węzła integracyjnego wokół dworca PKP w Sztumie wraz z przebudową układu drogowego wokół węzła – ulic Reja, Kościuszki, Żeromskiego i Kasprowicza. W ramach inwestycji powstaną drogi rowerowe, zapewniające dojazd do węzła integracyjnego, parkingi Kiss&Ride, Park&Ride, miejsca parkingowe dla rowerzystów oraz stacje ładowania dla samochodów i rowerów elektrycznych. Przedsięwzięcie zakłada również rozwiązania z zakresu błękitno – zielonej infrastruktury i odnawialnych źródeł energii.	8 700 000,00/ 3 046 774,91

Źródło: Opracowanie własne

W ramach następujących obszarów interwencji:

- Efektywność energetyczna – termomodernizacja budynków komunalnych oraz użyteczności publicznej na terenie MOF Malbork-Sztum,
- Adaptacja do zmian klimatu;
- Bioróżnorodność,

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

W przypadku obszarów „Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej migrantów” oraz „Infrastruktura zdrowotna” zorganizowany będzie otwarty konkurs na wybór Partnera projektu, który przedstawi w nim koncepcję stworzenia zintegrowanego systemu wsparcia migrantów na terenie MOF Malbork-Sztum.

2) Projekty uzupełniające

Projekty uzupełniające wpisują się w cele, kierunki interwencji wskazane w Strategii, stanowią uszczegółowienie proponowanych działań. Projekty uzupełniające będą finansowane zarówno ze środków własnych poszczególnych Partnerów MOF, jak również z funduszy UE pochodzących z programów regionalnych i centralnych (projekty konkursowe). Przykładowe projekty uzupełniające wskazane w Strategii zostały wypracowane warsztatowo, z wykorzystaniem narzędzia Design Thinking, opierającego się na rzeczywistych potrzebach przedstawicieli poszczególnych grup społeczno-gospodarczych MOF. Na potrzeby Strategii wypracowano i wskazano projekty uzupełniające dotyczące wsparcia i włączenia osób z niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami, osób starszych, podmiotów gospodarczych z terenów MOF, jak również projektu z obszaru rozwoju turystyki na terenie MOF Malbork-Sztum (Tabela 22).

Przewiduje się tworzenie projektów uzupełniających, w nawiązaniu do ważności proponowanych działań, możliwości budżetowych Partnerów MOF, a także konkursów ogłaszanych przez Instytucje Zarządzające i Pośredniczące poziomu centralnego i regionalnego w ramach poszczególnych Programów.

Tabela 22. Projekty uzupełniające MOF Malbork-Sztum w obszarze gospodarczym i społecznym

Tytuł projektu	Cel operacyjny Strategii MOF, Kierunek interwencji, Działanie	Lider/ Partnerzy	Lokalizacja	Proponowany zakres	Szacunkowy budżet/ źródło finansowania
1. Aktywator przedsiębiorczości MOF Malbork-Sztum – systemowe wsparcie inwestora/ przedsiębiorcy „All in one”	CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF KL 3.1.2. Promocja gospodarcza MOF w kraju i za granicą D 3.1.2.2. Rozwój zintegrowanego systemu wsparcia inwestorów polskich i zagranicznych D 3.1.2.3. Wsparcie przedsiębiorstw w zakresie wdrażania i rozwoju strategii ESG, w tym w zakresie zrównoważonego rozwoju D 3.1.2.4. Uczestnictwo w międzynarodowych i krajowych targach o tematyce gospodarczej/ inwestycyjnej CO 3.2. Edukacja a rynek pracy KI 3.2.1. Wsparcie kształcenia zawodowego w branżach kluczowych dla gospodarki MOF	Stowarzyszenie Wspierania Przedsiębiorczości w Malborku Malbork/ m.in. lokalne szkoły wyższe, szkoły ponadpodstawowe, organizacje gospodarcze, Partnerzy MOF Malbork-Sztum, Gminy o statusie obserwatora	MOF Malbork-Sztum + obszar gmin o statusie obserwatora	<ul style="list-style-type: none"> – Wsparcie pakietowe – operacyjne i doradcze dla przedsiębiorstw na wszystkich etapach rozwoju – Wynajem powierzchni biurowej/ konferencyjnej „na godzinę” – Dostęp do usług księgowych, prawnych, podatkowych – Współpraca z szkołami ponadpodstawowymi i wyższymi z terenu MOF – kształcenie kadry dla lokalnej gospodarki – Kompleksowe działania promocyjne pod spójną marką inwestycyjną MOF – Kompleksowa obsługa inwestora zagranicznego 	Do oszacowania / środki własne Partnerów projektu, finansowanie UE (EFS/ EFRR)

	D 3.2.1.1. Realizacja kompleksowych projektów szkół ponadpodstawowych z terenu MOF w partnerstwie z lokalnym biznesem i/lub fundacjami wspierającym rozwój kompetencji wymaganych na lokalnym rynku pracy				
2. Inkubator przedsiębiorczości osób z niepełno- sprawnościami i ograniczeniami funkcjonalnymi MOF Malbork-Sztum	<p>CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF</p> <p>KL 3.1.2. Promocja gospodarcza MOF w kraju i za granicą</p> <p>D 3.1.2.3. Wsparcie przedsiębiorstw w zakresie wdrażania i rozwoju strategii ESG, w tym w zakresie zrównoważonego rozwoju</p> <p>CO 2.1. Włączenie społeczne</p> <p>KI 2.1.1. Włączenie zawodowe i społeczne osób zagrożonych ubóstwem, wykluczeniem społecznym</p> <p>D 2.1.1.1. Aktywizacja społeczna osób starszych, zagrożonych ubóstwem, osób w tym osób z</p>	Wybrane NGOs z terenu MOF Malbork-Sztum/ przedsiębiorcy, organizacje gospodarcze, Partnerzy MOF Malbork-Sztum, Gminy o statusie obserwatora	MOF Malbork-Sztum + obszar gmin o statusie obserwatora	<ul style="list-style-type: none"> – Utworzenie dostępnego miejsca pracy dla osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami funkcjonalnymi we współpracy z lokalnymi biznesem – zlecenie w różnych obszarach (m.in. księgowość, IT, controlling, catering, tłumaczenia, itp.) – Możliwe połączenie z działalnością Aktywatora przedsiębiorczości – Wypracowanie systemowego badania potrzeb (infrastrukturalnych, szkoleniowych – kompetencyjnych, społecznych, innych) osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami 	Do oszacowania / środki własne Partnerów projektu, finansowanie UE (EFS/ EFRR)

Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030+

	niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami			<p>funkcjonalnymi – współpraca z Urzędami pracy z terenu MOF</p> <ul style="list-style-type: none"> – Budowanie polityki ESG w przedsiębiorstwach, w połączeniu z aspektami środowiskowymi 	
3. Sieć wsparcia seniora MOF Malbork-Sztum	<p>CO 2.1. Włączenie społeczne</p> <p>KI 2.1.1. Włączenie zawodowe i społeczne osób zagrożonych ubóstwem, wykluczeniem społecznym</p> <p>D 2.1.1.1. Aktywizacja społeczna osób starszych, zagrożonych ubóstwem, osób w tym osób z niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami</p>	<p>Wybrane NGOs z terenu MOF Malbork-Sztum/ szkoły podstawowe, ponadpodstawowe, wyższe z terenu MOF, Partnerzy MOF Malbork-Sztum, Gminy o statusie obserwatora</p>	<p>MOF Malbork-Sztum + obszar gmin o statusie obserwatora</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Organizacja zajęć aktywizacyjnych i włączających dla seniorów z całego MOF (wymiana doświadczeń, poprawa kondycji psychofizycznej seniorów, rozwój kompetencji społecznych, aktywizacja) – Wprowadzenie barterowej współpracy ze szkołami- „korepetycje za nowe umiejętności” (np. korepetycje z matematyki za naukę obsługi komputera, czy social mediów) – Zapewnienie dowozu osób z poszczególnych gmin MOF na zajęcia animowane, wspierające rozwój kompetencji społecznych – Możliwa współpraca z inkubatorem przedsiębiorczości osób z niepełnosprawnościami ograniczeniami funkcjonalnymi 	<p>Do oszacowania / środki własne Partnerów projektu, finansowanie UE (EFS/ EFRR)</p>

Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030+

<p>4. Całoroczna oferta well-being MOF Malbork-Sztum</p>	<p>CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF K 3.1.1. Poprawa dostępności i jakości całorocznej oferty czasu wolnego na terenie MOF D 3.1.1.2. Zintegrowana informacja i promocja utworzonej oferty czasu wolnego dla turystów polskich i zagranicznych D. 3.1.1.1. Stworzenie sieciowego pakietu produktów turystycznych MOF w oparciu o tożsamość regionalną, w tym w zakresie lokalnych kulinariów D 3.1.1.3. Rozwój współpracy interesariuszy branży czasu wolnego w oparciu o modele zarządzania ruchem turystycznym</p>	<p>Lokalne organizacje turystyczne/ przedsiębiorcy z branży turystycznej z terenu MOF Malbork-Sztum, Partnerzy MOF Malbork-Sztum, Gminy o statusie obserwatora</p>	<p>MOF Malbork-Sztum + obszar gmin o statusie obserwatora</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Wypracowanie kompleksowej całorocznej oferty wypoczynku „ekologicznego” na terenie MOF Malbork-Sztum – wykorzystanie istniejącej infrastruktury turystycznej, w tym szlaków wodnych, rowerowych, certyfikowanych gospodarstw agroturystycznych, kulturowych atrakcji turystycznych oraz stworzenie nowej – wypożyczalnia rowerów, turystyka kulinarna itp. – Utworzenie aplikacji – On stop shop – 1 miejsce do wykupienia/ organizacji całego pakietu (pobytu) – co najmniej 3 pakiety, różne scenariusze w zależności od pogody i pory roku dla firm i osób fizycznych – Współpraca B2B – organizacja imprez firmowych 	<p>Do oszacowania / środki własne Partnerów projektu, finansowanie UE (EFS/ EFRR)</p>
--	--	--	---	--	---

Źródło: Opracowanie własne

7. Opis udziału partnerów w przygotowaniu strategii i jej realizacji

Partnerzy społeczno-gospodarczy byli zaangażowani w całym procesie tworzenia strategii, zarówno w części diagnostycznej, jak i planistycznej. 20 stycznia 2023 roku Zarządzeniem nr 14/2023 roku Burmistrza Miasta Malborka, jako Przewodniczącego Komitetu Sterującego Związku ZIT, powołany został Komitet Doradczy Związku ZIT. Członkowie Komitetu są reprezentantami środowisk lokalnego społeczeństwa w zakresie spraw społecznych, gospodarczych, w tym w szczególności w zakresie spraw związanych z mobilnością, zdrowiem, integracją społeczną, ochroną środowiska naturalnego, efektywnością energetyczną, gospodarką i innych obszarów funkcjonalnych istotnych z punktu widzenia lokalnej społeczności. Członkowie Komitetu zostali wytypowani przez Partnerów MOF, z zachowaniem zasady dywersyfikacji obszarów merytorycznych, których reprezentantami, i w ramach których ekspertami są poszczególni przedstawiciele Komitetu. Do zadań Zespołu należy opiniowanie projektu Strategii ZIT oraz jej zmian, opiniowanie sprawozdań z realizacji Strategii, opiniowanie innych dokumentów strategicznych wymaganych przez właściwe ministerstwo ds. rozwoju regionalnego, Zarząd Województwa Pomorskiego, jak również postulowanie propozycji związanych z kierunkiem rozwoju ZIT oraz opiniowanie propozycji zmian w tym zakresie.⁶⁸

Poszczególni członkowie Komitetu uczestniczyli w spotkaniach, na których omawiane były poszczególne etapy prac nad Strategią, w tym w zakresie wypracowania misji, wizji MOF, celów strategicznych i operacyjnych, a także kierunków interwencji i rodzajów działań. Członkowie Komitetu brali również czynny udział w konstruowaniu i wewnętrznym wyborze projektów strategicznych, finansowanych w ramach ZIT (tzw. „projekty nazwane”), jak również w tworzeniu regulaminów

i kryteriów otwartych naboru projektów strategicznych w obszarach dedykowanych takowym naborom. Przedstawiciele poszczególnych środowisk społeczno-gospodarczych brali udział w konstruowaniu projektów uzupełniających w obszarze społecznym i gospodarczym, uczestnicząc w kreatywnych warsztatach z wykorzystaniem narzędzia Design Thinking, które odbyły się 13 września 2022 roku (Rysunek 26).

Rysunek 27. Warsztaty Zespołu Strategicznego MOF Malbork-Sztum



Źródło: Materiały własne MOF Malbork-Sztum

⁶⁸ Opisano w Rozdziale 8. System wdrażania

Ponadto 03.03.2022 roku, 24.03.2022 roku, 06.04.2022 roku, 27.04.2022 roku 27.05.2022 roku, 12.01. 2023 roku odbyły się spotkania strategiczne i warsztatowe, wypracowujące kolejne uszczegółowienia projektu Strategii, projektów strategicznych ZIT. Podczas w/w spotkań przedstawione zostały zakresy i obszary projektów strategicznych MOF, które mogą być realizowane w formule ZIT – omówiono szczegółowo tzw. „projekty nazwane”, możliwe do realizacji wyłącznie przez partnerów publicznych MOF, zidentyfikowane co do szczegółowego zakresu, budżetu, zgodne z dokumentami strategicznymi województwa pomorskiego, wynikające z opracowanej diagnozy MOF Malbork-Sztum, w tym wyników badania ankietowego. Przedstawiono również obszary potencjalnych projektów/ przedsięwzięć strategicznych w blokach tematycznych, w ramach których po zatwierdzeniu przedmiotowej Strategii organizowane będą otwarte nabory potencjalnych przedsięwzięć/ projektów ZIT, wraz ze wskazaniem budżetów na poszczególne bloki tematyczne.⁶⁹ Każdy uczestnik spotkania mógł wyrazić swoje spostrzeżenia, uwagi, sugestie rozszerzenia bądź zmniejszenia zakresu danego przedsięwzięcia, co w uzasadnionych przypadkach, po konsultacjach Partnerów MOF i Komitetu Doradczego Związku ZIT, ujęto w ostatecznych kształcie projektów strategicznych ZIT, wskazanych w Strategii.

Społeczność MOF została zaangażowana w proces tworzenia Strategii zarówno na etapie diagnostycznym- w ramach przeprowadzonego badania ankietowego, w ramach którego lokalna społeczność mogła ocenić poszczególne obszary funkcjonalne MOF, jak również wskazać priorytetowe kierunki interwencji, które brane były pod uwagę w tworzeniu kierunków interwencji i działań w Strategii.⁷⁰

Kolejnym elementem włączenia społecznego były konsultacje społeczne projektu Strategii, których pierwszym etapem były spotkania z mieszkańcami MOF, zorganizowane w dniach:

– ...,
– ...

w ramach których przedstawiono raz jeszcze projekt całego dokumentu, wraz z wypracowanymi „nazwanymi” projektami strategicznymi ZIT, wysłuchano uwag i spostrzeżeń odnośnie całego dokumentu, jak również zaprezentowano wstępny harmonogram otwartych naborów na przedsięwzięcia strategiczne, nie mającego charakteru nazwanego. Drugim etapem w/w konsultacji społecznych było zamieszczenie projektu strategii na stronach internetowych Partnerów MOF z formularzem zgłaszania uwag do projektu dokumentu, co miało miejsce w dniach Przesłane uwagi zostały przeanalizowane przez Partnerów MOF z członkami Komitetu Doradczego Związku ZIT, uwagi zasadne zostały uwzględnione w ostatecznym kształcie Strategii.

Ponadto Strategia została udostępniona i skonsultowana z następującymi podmiotami:

- podmioty wspierające ochronę środowiska naturalnego,
- podmioty wspierające włączenie osób z niepełnosprawnościami, osób ze specjalnymi potrzebami, zagrożone wykluczeniem społecznym,
- jednostki organizacyjne samorządów MOF, w tym jednostki budżetowe, spółki komunalne, samorządowe instytucje kultury,
- uczelnie wyższe,

⁶⁹ Wskazano w Rozdziale 6. przedmiotowej Strategii

⁷⁰ Szczegóły badania ankietowego wskazano w załączniku nr 1 do niniejszej Strategii

- instytucje otoczenia biznesu, w tym działające w obszarze rozwoju lokalnej przedsiębiorczości i rozwoju gospodarczego MOF,
- organizacje pozarządowe,
- Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

8. System wdrażania

8.1. Założenia wdrożeniowe

W dniu 17 listopada 2022 roku zawarto Porozumienie w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum.

Stronami Porozumienia są: Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Gmina Malbork, Gmina Nowy Staw, Gmina Stare Pole, Powiat Malborski, Powiat Sztumski oraz Gmina Miłoradz (na prawach Obserwatora).

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

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

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

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

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

8.2. Opis procesu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych

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

Zasadniczym dokumentem wskazującym partnerów i ich udział w procesie tworzenia strategii jest Porozumienie z dnia 17 listopada 2022 r. Strony Porozumienia powierzyły Miastu Malbork rolę

Lidera, który będzie je reprezentował w procesie programowania, negocjacji i przygotowania dokumentów strategicznych oraz wszelkich innych dokumentów niezbędnych do realizacji ZIT.

Na podstawie powyższego Porozumienia, Zarządzeniem nr 14/2023 Przewodniczącego Komitetu Sterującego Związku ZIT z dnia 20 stycznia 2023 r. powołano Komitet Doradczy Związku ZIT. Komitet Doradczy stanowi forum wymiany informacji, przeprowadzania konsultacji oraz opiniowania spraw związanych z opracowaniem Strategii ZIT oraz wspólnej realizacji ZIT na obszarze MOF Malbork-Sztum.

Jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Malbork-Sztum podjęły szereg działań skierowanych na włączenia jak najszerszego grona partnerów społeczno-gospodarczych w proces tworzenia Strategii. Celem tych działań było zidentyfikowanie potencjału i potrzeb, jak również prawidłową identyfikację problemów, czy barier MOF zarówno wśród mieszkańców, organizacji pożytku publicznego oraz podmiotów społeczno-gospodarczych. Proces konsultowania został przeprowadzony między innymi z:

- podmiotami wspierającymi ochronę środowiska naturalnego,
- podmiotami wspierającymi włączenie osób z niepełnosprawnościami, osób ze specjalnymi potrzebami, osób zagrożonych wykluczeniem społecznym,
- jednostkami organizacyjnymi samorządów MOF, w tym jednostkami budżetowymi, spółkami komunalnymi, samorządowymi instytucjami kultury,
- uczelniami wyższymi,
- instytucjami otoczenia biznesu, w tym działającymi w obszarze rozwoju lokalnej przedsiębiorczości i rozwoju gospodarczego MOF,
- organizacjami pozarządowymi,
- Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego.

Szeroki zasięg konsultacji pozwolił na zgromadzenie opinii i pomysłów wykorzystanych na etapie identyfikowania kluczowych dla zrównoważonego rozwoju MOF zadań i przedsięwzięć strategicznych oraz projektów uzupełniających (wypracowywanych m.in. w trakcie warsztatów kreatywnych metodą Design Thinking).

Partnerzy społeczno-gospodarczy uczestniczyli aktywnie w opiniowaniu i zbieraniu uwag do projektów poszczególnych części dokumentu strategicznego, jeszcze przed etapem konsultacji społecznych.

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

8.3. Struktura i mechanizmy zarządzania

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

Struktura zarządzania procesem strategicznym na etapie opracowania Strategii została oparta o następujące organy:

1. Lidera MOF,
2. Komitet Sterujący,
3. Biuro ZIT,
4. Komitet Doradczy,
5. Koordynatorzy gminni.

Do kompetencji poszczególnych organów należy:

Lider MOF:

- udział w programowaniu perspektywy finansowej 2021-2027,
- programowanie, negocjowanie i przygotowanie dokumentów strategicznych oraz wszelkich innych dokumentów niezbędnych do realizacji ZIT oraz uzgadnianie ich z właściwym ministerstwem ds. rozwoju regionalnego, Zarząd Województwa Pomorskiego oraz innymi organami,
- przedkładanie Strategii ZIT do zaopiniowania Zarządowi Województwa Pomorskiego oraz właściwemu ministrowi ds. rozwoju regionalnego,
- zapewnienie funkcjonowania biura ZIT.

Komitet Sterujący:

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

Komitet Doradczy:

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

Biuro ZIT:

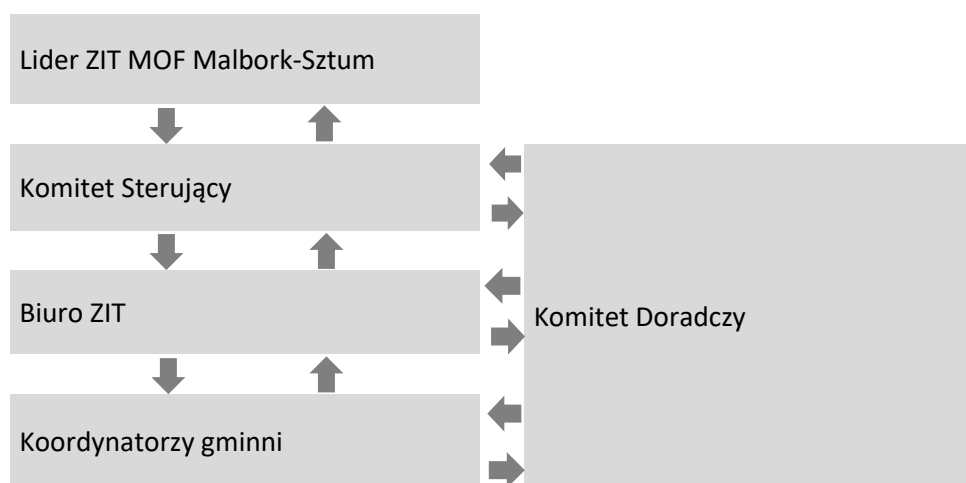
- obsługa Komitetu Sterującego oraz Przewodniczącego Komitetu Sterującego, w tym:
 - a) organizacja posiedzeń Komitetu Sterującego,
 - b) przygotowywanie dokumentów związanych z działalnością Komitetu Sterującego, w tym porządków obrad, protokołów, komunikatów i sprawozdań,
 - c) współpraca z koordynatorami wyznaczonymi przez Strony porozumienia,
- organizacja i koordynacja, a także merytoryczny udział w pracach związanych z przygotowaniem Strategii ZIT w oparciu o istniejącą dokumentację strategiczną i logistyczną, a także:
 - a) przygotowanie projektu sprawozdania z realizacji Strategii ZIT,
 - b) monitoring i ewaluacja wdrażania Strategii ZIT

- przygotowanie projektów dokumentów strategicznych oraz wszelkich innych dokumentów niezbędnych do realizacji ZIT wymaganych przez właściwe ministerstwo ds. rozwoju regionalnego, Zarządu Województwa Pomorskiego oraz inne organy,
- realizacja innych zadań powierzonych przez Komitet Sterujący wynikających z Ustawy,
- uczestnictwo w negocjacjach portfela projektów MOF/ZIT,
- podejmowanie czynności niezbędnych do podpisania i renegotjacji ZIT,
- monitorowanie gotowości realizacyjnej projektów w ramach ZIT,
- promocja działań związanych z realizacją ZIT.

Koordynatorzy gminni:

- ścisła współpraca z Biurem ZIT w celu zapewnienia sprawnej realizacji ZIT MOF.

Rysunek 28. Struktura zarządzania procesem strategicznym na etapie opracowania Strategii



Źródło: Opracowanie własne

Na etapie wdrożenia, monitoringu oraz ewaluacji Strategii struktura zarządzania nie ulegnie zmianie.

8.4. Monitoring i ewaluacja

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

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

Monitoring obejmował będzie cele w określonych obszarach priorytetowych Strategii.

Za działania monitoringowe odpowiedzialne będzie biuro ZIT.

Obiektywna i stała ocena postępu realizacji celów umożliwi:

- podjęcie decyzji odnośnie kontynuacji lub zaprzestania realizacji działań,

- zaplanowanie ewentualnych działań zapobiegawczych, które mogą prowadzić do aktualizacji Strategii w okresie jej obowiązywania,
- zweryfikowanie wpływu realizowanych projektów na otoczenie społeczno-gospodarcze,
- zweryfikowanie stopnia wpływu realizowanych projektów na rozwiązywanie problemów MOF Malbork-Sztum.

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

Etapy monitoringu:

- zbieranie danych,
- analiza danych wraz z identyfikacją odchyleń od planu,
- przygotowanie raportu,
- propozycje zmian i działań korygujących (aktualizacja Strategii).

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

Ewaluacja działań wynikających ze Strategii będzie realizowana na trzech poziomach:

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

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

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

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

9. Zbieżność Strategii z obowiązującymi dokumentami strategicznymi w kraju i regionie

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

Poniżej wskazano zbieżność celów Strategii Terytorialnej ZIT MOF Malbork-Sztum 2030+ z zapisami zawartymi w analizowanych dokumentach.

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

Europejski Zielony Ład

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

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

Tabela 23. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Europejski Zielony Ład

Europejski Zielony Ład	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030+	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
<p>Główne elementy Europejskiego Zielonego Ładu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dostarczanie czystej i bezpiecznej energii • wdrażanie gospodarki o obiegu zamkniętym • budynki o niższym zapotrzebowaniu na energię • przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność • ochrona i odbudowa ekosystemów oraz bioróżnorodności • przystosowanie się do zmiany klimatu • ochrona zdrowia. 	CS.1. Przyjazne miejsce do życia	<p>CO.1.1. Bezpieczne środowisko</p> <p>CO.1.2. Bezpieczna energetyka</p> <p>CO.1.3. Bezpieczna i dostępna infrastruktura społeczna</p>

Źródło: https://www.pois.gov.pl/media/98573/zielony_lad_broszura_wersja_dostepna.pdf

https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pl

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

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

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

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

1. Cel 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym – kierunki interwencji:

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

Tabela 24. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030+	
Cele szczegółowe polityki regionalnej	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym	CS.2. Zaangażowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne
	CS.3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF
Cel 2. Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych	CS.2. Zaangażowana społeczność MOF	CO.2.2. Kapitał społeczny i wspólna tożsamość MOF
	CS.3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF
	CS.2. Zaangażowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne

Cel 3. Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie	CS.3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF
---	---	--

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

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

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

1. Cel szczegółowy I: Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną, z Obszarami:
 - Reindustrializacja
 - Rozwój innowacyjnych firm
 - Małe i średnie przedsiębiorstwa
 - Kapitał dla rozwoju
 - Ekspansja zagraniczna
2. Cel szczegółowy II: Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony, z Obszarami:
 - Spójność społeczna
 - Rozwój zrównoważony terytorialnie
3. Cel szczegółowy III: Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu, z Obszarami:
 - Prawo w służbie obywatelom i gospodarce
 - Instytucje prorozwojowe i strategiczne zarządzanie rozwojem
 - E-państwo
 - Finanse publiczne
 - Efektywność wykorzystania środków UE

Cele zawarte w strategii ZIT odpowiadają celom szczegółowym wraz z obszarami (Tabela 25).

Tabela 25. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznym – Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel szczegółowy I: Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną	CS.3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF
Cel szczegółowy II: Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony	CS.2. Zaangażowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne
		CO.2.2. Kapitał społeczny i wspólna tożsamość MOF
Cel szczegółowy III: Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu	CS.2. Zaangażowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne
	CS.3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF

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

Krajowa Polityka Miejska 2030

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

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

1. Miasto kompaktowe – oznacza dążenie do rozwoju obszarów miejskich (w zwartości strukturalnej) w sposób zrównoważony i odpowiedzialny oraz do racjonalnego wykorzystania przestrzeni i dostępnych zasobów,
2. Miasto zielone – oznacza przeciwstawianie się pogłębianiu kryzysu klimatycznego, przeciwdziałanie skutkom zmian klimatu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza oraz odbudowywanie ekosystemów na obszarach miejskich (zwiększanie terenów zieleni oraz ciągłość ekosystemów przenikających się z obszarami zurbanizowanymi),
3. Miasto produktywne – oznacza oparcie rozwoju obszarów miejskich na zdywersyfikowanej gospodarce, która zapewnia mieszkańcom miejsca pracy, tworząc solidną inwestycyjną podstawę zrównoważonego rozwoju miejskiego,

4. Miasto cyfrowe – oznacza wykorzystanie procesów transformacji cyfrowej na rzecz wzmocnienia wzajemnych relacji pomiędzy zarządzającymi obszarem miejskim, mieszkańcami, organizacjami pozarządowymi i przedsiębiorcami, aby efektywnie zarządzać rozwojem miejskim,
5. Miasto dostępne – oznacza nie tylko niwelowanie barier poprzez racjonalne usprawnienia organizacyjne i funkcjonalne, ale także gwarancję zapewnienia równych szans wszystkim mieszkańcom i pełnego ich uczestnictwa w życiu społeczności oraz w dostępie do usług publicznych niezależnie od wielkości i umiejscowienia w strukturze osadniczej,
6. Miasto sprawne – oznacza zdolność skutecznego zarządzania, efektywnego wykorzystania zasobów własnych, ale także umiejętność współpracy między wszystkim uczestnikami procesów rozwoju miejskiego (współpraca partnerska między instytucjami, organizacjami społecznymi i gospodarczymi, mieszkańcami, i innymi – nie tylko w obrębie miast, ale także w ich obszarze - funkcjonalnym).

Tabela 26. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Polityka Miejska 2030

Krajowa Polityka Miejska 2030	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel 2	CS.1. Przyjazne miejsce do życia	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
Cel 3	CS.3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF
Cel 5 i Cel 6	CS.2. Zaangażowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne
		CO.2.2. Kapitał społeczny i wspólna tożsamość MOF

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

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030

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

1. Trwałe bezpieczeństwo
 - 1.1 Bezpieczeństwo środowiskowe
 - 1.2 Bezpieczeństwo energetyczne
 - 1.3 Bezpieczeństwo zdrowotne
 - 1.4 Bezpieczeństwo cyfrowe
2. Otwarta wspólnota regionalna
 - 2.1 Fundamenty edukacji

2.2 Wrażliwość społeczna

2.3 Kapitał społeczny

2.4 Mobilność

3. Odporna gospodarka

3.1 Pozycja konkurencyjna

3.2 Rynek pracy

3.3 Oferta turystyczna i czasu wolnego

3.4 Integracja z globalnym systemem transportowym

Tabela 27. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel strategiczny 1	CS.1. Przyjazne miejsce do życia	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
		CO.1.2. Bezpieczna energetyka
Cel strategiczny 2	CS.2. Zaangażowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne
		CO.2.2. Kapitał społeczny i wspólna tożsamość MOF
		CO.2.3. Mobilność MOF
Cel strategiczny 3	CS.3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	CO.3.2. Edukacja a rynek pracy
		CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF
		CO.3.2. Edukacja a rynek pracy

Źródło: https://strategia2030.pomorskie.eu/wp-content/uploads/2021/06/Zalacznik-do-uchwaly_SWP_376_XXXI_21_SRWP2030_120421.pdf

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030

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

C.1. Wysoka jakość przestrzeni zamieszkania i pracy

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

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

K.1.2. Kształtowanie wysokiej jakości środowiska mieszkaniowego

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

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

- Określenie minimalnego programu usług publicznych właściwego dla rangi poszczególnych ośrodków (zgodnie z hierarchią sieci osadniczej)
- Racjonalizacja rozmieszczenia infrastruktury usług publicznych w odniesieniu m.in. do: specyfiki sieci osadniczej, efektywności ekonomicznej oraz indywidualnych predyspozycji poszczególnych ośrodków
- Określenie uniwersalnych zasad lokalizacji i warunków dostępności infrastruktury usług publicznych

- Zapewnienie "fizycznej", powszechnej dostępności infrastruktury usług publicznych (uwzględnieniu potrzeb wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji).

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

- Dążenie do zapewnienia bezpieczeństwa powodziowego przez budowę i rozbudowę infrastruktury przeciwpowodziowej, w tym zwiększanie pojemności retencyjnej
- Maksymalne zagospodarowanie i zatrzymywanie wód opadowych i roztopowych w miejscu opadu i ochronie ekosystemów istotnych dla retencji naturalnej
- Utrzymanie brzegu morskiego na całej długości w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska

C.2. Konkurencyjna ora wielofunkcyjna przestrzeń gospodarcza i bezpieczeństwo

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

- Kształtowanie i wzmacnianie istniejących struktur przestrzennych, wspierających osiąganie oraz utrzymanie wysokiej jakości zasobów i walorów przestrzeni
- Ochrona i racjonalne gospodarowanie zasobami kopalin oraz wód
- Racjonalne wykorzystanie zasobów rolniczej przestrzeni produkcyjnej
- Ochrona zasobów leśnych oraz na trwałej, zrównoważonej i wielofunkcyjnej gospodarce leśnej

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

- Zwiększanie potencjału gospodarczego i podnoszeniu atrakcyjności inwestycyjnej województwa
- Ukształtowanie warunków przestrzennych rozwoju największego węzła transportowo-logistycznego w Regionie Morza Bałtyckiego
- Wzmacnianie i rozwijanie funkcji małych portów i przystani morskich
- Rozwijanie infrastruktury sieci szerokopasmowej umożliwiającej rozwój usług cyfrowych

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

- Zrównoważone wykorzystanie zasobów i walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych dla rozwoju oferty turystycznej
- Kształtowanie zintegrowanej i kompleksowej sieci szlaków turystycznych

K.2.4. Kształtowanie racjonalnej struktury przestrzennej sieci transportowej

- Poprawa zewnętrzna dostępności transportowej województwa
- Wzmacnianie wewnątrzregionalnych powiązań transportowych województwa poprawiających jego spójność przestrzenną
- Kształtowanie warunków rozwoju sprawnego i efektywnego transportu zbiorowego

- Usprawnianie powiązań węzłów multimodalnych z infrastrukturą dostępności zewnętrznej warunkującej rozwój węzła transportowo-logistycznego w województwie

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

- Ukształtowanie w regionie hubu paliwowo-energetycznego
- Wzrost produkcji energii elektrycznej ze źródeł zlokalizowanych na obszarze województwa
- Przekształcenie regionu w krajowego lidera produkcji zielonej energii
- Rozwój sieci przesyłowych i dystrybucyjnych elektroenergetycznych
- Zwiększenie możliwości i zdolności przesyłowych i magazynowych gazu ziemnego i produktów naftowych
- Zwiększenie możliwości i efektywności wykorzystania infrastruktury ciepłowniczej

K.2.6. Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa

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

C.3. Zachowane zasoby i walory środowiska

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

- Utrzymanie i polepszanie stanu i właściwości komponentów środowiska (hydrosfery, pedosfery, atmosfery i biosfery)
- Ochrona obszarów cennych przyrodniczo i krajobrazowo
- Ochrona, rewitalizacja, pielęgnacja i odtwarzanie zasobów biosfery o charakterze cennym, unikatowym i zagrożonym
- Utrzymanie i odtwarzanie łączności przestrzennej ekosystemów, umożliwiającej stabilność procesów przyrodniczych, migrację organizmów i spójność wyznaczonego systemu osnowy ekologicznej regionu
- Promocja i dydaktyka ochrony przyrody, ukierunkowanej na zachowanie cennych i charakterystycznych dla regionu walorów

K.3.2. Ochrona obszarów o charakterystycznym krajobrazie kulturowym lub znaczeniu historycznym

- Zachowanie, ochrona tożsamości historyczno-kulturowej oraz promocja zasobów i walorów kulturowych województwa, a w szczególności obiektów zabytkowych i zespołów przestrzennych
- Rewitalizacja zdegradowanych przestrzeni o bogatej tradycji historycznej oraz obiektów zabytkowych
- Rozwijanie i promowanie szlaków kulturowych ukształtowanych w oparciu o zasoby kulturowe

K.3.3. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń środowiska

- Rozwój zbiorczych i indywidualnych systemów kanalizacji sanitarnej i oczyszczania ścieków w celu zmniejszenia ładunku zanieczyszczeń odprowadzonego ze ściekami do wód i ziemi
- Zmniejszenie i utrzymanie poziomów substancji w powietrzu poniżej poziomów dopuszczalnych przez właściwe kształtowanie terenów zieleni oraz działania techniczne
- Kształtowanie odpowiednich warunków przestrzennych dla poprawy jakości klimatu akustycznego
- Zapewnienie dostępnego i sprawnie funkcjonującego systemu gospodarki odpadami

C.4. Uruchomione potencjały rozwojowe obszarów funkcjonalnych

K.4.1. Wzmacnianie relacji funkcjonalno-przestrzennych miejskich obszarów funkcjonalnych z wykorzystaniem ich zróżnicowanych potencjałów

K.4.2. Koordynacja polityki przestrzennej na obszarach szczególnych zjawisk w skali makroregionalnej

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

K.4.4. Przeciwdziałanie postępującej marginalizacji przez poprawę dostępu do dóbr i usług i rozwijanie nowych funkcji

K.4.5. Kształtowanie warunków przestrzennych dla rozwoju strategicznych funkcji gospodarczych

Tabela 28. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
C.1	CS.1. Przyjazne miejsce do życia	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
	CS.2. Zaangażowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne
		CO.2.3. Mobilność MOF
C.2	CS.1. Przyjazne miejsce do życia	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
	CS.2. Zaangażowana społeczność MOF	CO.2.3. Mobilność MOF
C.3	CS.1. Przyjazne miejsce do życia	CO.1.1. Bezpieczne środowisko CO.2.2. Bezpieczna i dostępna infrastruktura społeczna
C.4	CS.1. Przyjazne miejsce do życia	CO.2.2. Bezpieczna i dostępna infrastruktura społeczna
	CS.3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	CO.3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF

Źródło: <https://pomorskie.eu/plan-zagospodarowania-przestrzennego-wojewodztwa-pomorskiego-2030/>

Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym

Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły stanowi podstawę podejmowania decyzji kształtujących stan zasobów wodnych i zasady gospodarowania nimi w przyszłości.

Natomiast Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym obejmują wszystkie elementy zarządzania ryzykiem powodziowym, ze szczególnym uwzględnieniem działań służących zapobieganiu powodzi i ochronie przed powodzią oraz informacji na temat stanu należytego przygotowania w przypadku wystąpienia powodzi. Plany te określają 3 cele główne, którym odpowiada 13 celów szczegółowych:

1. Zahamowanie wzrostu ryzyka powodziowego:
 - utrzymanie oraz zwiększenie istniejącej zdolności retencyjnej zlewni w regionie wodnym,
 - wyeliminowanie lub unikanie wzrostu zagospodarowania na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią,
 - określenie warunków możliwego zagospodarowania obszarów chronionych obwałowaniami,
 - unikanie wzrostu oraz określenie warunków zagospodarowania na obszarach o niskim (Q0,2%) prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi;
2. Obniżenie istniejącego ryzyka powodziowego:
 - ograniczenie istniejącego zagrożenia powodziowego,
 - ograniczenie istniejącego zagospodarowania,
 - ograniczenie wrażliwości obiektów i społeczności na zagrożenie powodziowe;
3. Poprawa systemu zarządzania ryzykiem powodziowym:
 - doskonalenie prognozowania i ostrzegania o zagrożeniach meteorologicznych i hydrologicznych,
 - doskonalenie skuteczności reagowania ludzi, firm i instytucji publicznych na powódź,
 - doskonalenie skuteczności odbudowy i powrotu do stanu sprzed powodzi,
 - wdrożenie i doskonalenie skuteczności analiz popowodziowych,
 - budowa instrumentów prawnych i finansowych zniechęcających lub skłaniających do określonych zachowań zwiększających bezpieczeństwo powodziowe,
 - budowa programów edukacyjnych poprawiających świadomość i wiedzę na temat źródeł zagrożenia i ryzyka powodziowego.

Tabela 29. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym

Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzeczy i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym	Strategia terytorialna ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030	
	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Cel 1	CS.1. Przyjazne miejsce do życia	CO.1.1. Bezpieczne środowisko

Źródło: <https://www.wody.gov.pl/nasze-dzialania/plany-zarzadzania-ryzykiem-powodziowym>

Źródło: <https://apgw.gov.pl/pl/l-cykl-materiały-do-pobrania-wisla>

10. Spis tabel

Tabela 1. Dostępne tereny inwestycyjne na obszarze MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz	49
Tabela 2. Planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz	62
Tabela 3. Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r. [osoby]	64
Tabela 4. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat malborski [osoby]	67
Tabela 5. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat sztumski [osoby]	68
Tabela 6. Dane na temat zdarzeń drogowych w powiatach malborskim i sztumskim w latach 2014-2020	75
Tabela 7. Czas przejazdu komunikacją kolejową z Malborka do Gdańska Głównego	82
Tabela 8. Liczba i czasy bezpośrednich połączeń kolejowych na terenie MOF Malbork-Sztum	83
Tabela 9. Istniejące i rekomendowane do realizacji/modernizacji Rowerowe trasy transportowe na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz	93
Tabela 10. Odległości i czasy przejazdu samochodem osobowym do Malborka z wybranych miejscowości MOF Malbork-Sztum	99
Tabela 11. Analiza SWOT – sfera społeczna MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz	127
Tabela 12. Analiza SWOT – sfera gospodarcza MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz	128
Tabela 13. Analiza – sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa SWOT MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz	129
Tabela 14. Cel strategiczny (CS) 1.- Przyjazne miejsce do życia, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji	136
Tabela 15. Wskaźniki dla CS1	137
Tabela 16. Cel strategiczny (CS) 2.- Zaangażowana społeczność MOF, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji	138
Tabela 17. Wskaźniki dla CS2	139
Tabela 18. Cel strategiczny (CS) 3.- Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji	140
Tabela 19. Wskaźniki dla CS3	141
Tabela 20. Alokacja ZIT dla MOF Malbork-Sztum wg obszarów interwencji	142
Tabela 21. „Nazwane” projekty strategiczne MOF Malbork-Sztum wskazane do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych	143
Tabela 22. Projekty uzupełniające MOF Malbork-Sztum w obszarze gospodarczym i społecznym	148
Tabela 23. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Europejski Zielony Ład	161
Tabela 24. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030	162
Tabela 25. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku	164
Tabela 26. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Polityka Miejska 2030	165
Tabela 27. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030	166
Tabela 28. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030	170
Tabela 29. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym	172

11. Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności MOF Malbork-Sztum wg płci w latach 2014-2021 (osoba)	12
Wykres 2. Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)	13
Wykres 3. Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoby)	14
Wykres 4. Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)	14
Wykres 5. Saldo migracji ogółem (wewnętrznych i zewnętrznych) w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)	15
Wykres 6. Liczba pracujących na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 (osoba)	16
Wykres 7. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych na terenie MOF Malbork w latach 2014-2021 (osoba).....	17
Wykres 8. Udział osób bezrobotnych w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (%)	17
Wykres 9. Udział absolwentów poszczególnych typów szkół w ogólnej liczbie absolwentów szkół ponadgimnazjalnych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020.....	19
Wykres 10. Liczba absolwentów poszczególnych typów szkół na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 (osoba)	20
Wykres 11. Zdawalność egzaminu maturalnego w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020(%).....	20
Wykres 12. Liczba absolwentów szkół podstawowych i gimnazjów na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 (osoba)	21
Wykres 13. Liczba dzieci w przedszkolach na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (osoba)	22
Wykres 14. Wydatki ogółem na oświatę i wychowanie na 1 mieszkańca w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (PLN)	24
Wykres 15. Liczba imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w latach 2014-2021 (sztuka)	25
Wykres 16. Liczba uczestników imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (osoba).....	25
Wykres 17. Ludność przypadająca na 1 obiekt kultury w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba).....	26
Wykres 18. Ludność przypadająca na 1 placówkę biblioteczną w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)	27
Wykres 19. Wydatki na 1 mieszkańca na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (PLN).....	27
Wykres 20. Współczynnik zgonów na 100 000 mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021	28
Wykres 21. Przyczyny zgonów na terenie powiatu malborskiego i sztumskiego w roku 2020	29
Wykres 22. Zaburzenia psychiczne i zaburzenia zachowania (bez uzależnień) ogółem na terenie województwa pomorskiego w latach 2014-2019 (osoba)	30
Wykres 23. Liczba ludności przypadająca na 1 przychodnię w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)	31
Wykres 24. Liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (osoba)	32

Wykres 25. Liczba ludności przypadająca na 1 aptekę ogólnodostępną w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)	32
Wykres 26. Liczba imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (sztuka).....	34
Wykres 27. Liczba uczestników imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (osoba)	34
Wykres 28. Wybory samorządowe w roku 2018 – frekwencja na poszczególnych obszarach	35
Wykres 29. Wybory do Sejmu i Senatu w roku 2019 – frekwencja na poszczególnych obszarach	35
Wykres 30. Wybory prezydenckie 2020 - I tura – frekwencja na poszczególnych obszarach	36
Wykres 31. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (sztuki).....	36
Wykres 32. Rodziny otrzymujące zasiłki rodzinne na dzieci na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (rodzina)	37
Wykres 33. Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem w wyszczególnionych obszarach w latach 2016-2020 (%)	38
Wykres 34. Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w latach 2014-2021.....	39
Wykres 35. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014 – 2021 w podziale na sektory własnościowe.....	40
Wykres 36. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014 – 2021 według klas wielkości	41
Wykres 37. Podmioty gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności.....	42
Wykres 38. Podmioty gospodarki narodowej na terenie Gminy Miłoradz w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności.....	43
Wykres 39. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021.....	45
Wykres 40. Podmioty gospodarki narodowej nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021	46
Wykres 41. Podmioty gospodarki narodowej wykreślone z rejestru REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021.....	46
Wykres 42. Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 1000 ludności wieku produkcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021	47
Wykres 43. Instytucje otoczenia biznesu na 10 tys. podmiotów gospodarki narodowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021.....	48
Wykres 44. Miejsca noclegowe na 1000 ludności na terenie powiatu malborskiego i sztumskiego, województwa pomorskiego oraz Polski w latach 2014 - 2021.....	55
Wykres 45. Drogi publiczne powiatowe w powiecie malborskim i sztumskim w latach 2014-2020 [km]	59
Wykres 46. Drogi publiczne gminne w powiecie malborskim i sztumskim w latach 2014-2020 [km] .	59
Wykres 47. Wskaźnik – długość dróg publicznych powiatowych i gminnych na 10 tys. mieszkańców w powiatach malborskim i sztumskim, województwie pomorskim i kraju [km].....	60
Wykres 48. Liczba pracujących na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminie Miłoradz [tys. osób]	63
Wykres 49. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej miasta w powiecie malborskim, sztumskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]	69
Wykres 50. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej wsie w powiecie malborskim, sztumskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]	69
Wykres 51. Liczba wypadków drogowych w powiatach malborskim i sztumskim łącznie [szt.]	74

Wykres 52. Ofiary śmiertelne na 100 tys. pojazdów w powiatach malborskim i sztumskim [osoby] ..	74
Wykres 53. Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych w powiecie malborskim i sztumskim, województwie pomorskim i Polsce w latach 2014-2020 [osoby]	75
Wykres 54. Liczba i struktura wiekowa autobusów w powiatach malborskim i sztumskim	81
Wykres 55. Drogi rowerowe na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz [km]	91
Wykres 56. Struktura dróg rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w 2020 r. [km, %]	91
Wykres 57. Drogi rowerowe na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz, przypadające na 10 tys. ludności, na tle województwa pomorskiego i kraju [km]	92
Wykres 58. Liczba samochodów osobowych w powiatach malborskim i sztumskim	99
Wykres 59. Liczba przystanków autobusowych na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w 2020 r. [szt.]	101
Wykres 60. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz dotyczące transportu zbiorowego	102
Wykres 61. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz dotyczące tras rowerowych, ciągów pieszych, dróg i bezpieczeństwa	103
Wykres 62. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie sołtysów oraz radnych gmin, miast oraz powiatów funkcjonujących na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz, dotyczące tras rowerowych i ciągów pieszych	104
Wykres 63. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie sołtysów oraz radnych gmin, miast oraz powiatów funkcjonujących na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz, dotyczące transportu zbiorowego	105
Wykres 64. Udział korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%)	107
Wykres 65. Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w ogólnej liczbie ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%)	107
Wykres 66. Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%)	108
Wykres 67. Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%)	109
Wykres 68. Sprzedaż energii cieplnej na obszarze MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 (GJ) ...	110
Wykres 69. Zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca w miastach MOF Malbork-Sztum, Polski, województwa pomorskiego, powiatu malborskiego i sztumskiego w roku 2020 (kWh)	111
Wykres 70. Struktura przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w Polsce (w % wydatków ogółem) w 2020 r.	112
Wykres 71. Udział ludności korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie ludności narodowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%)	116
Wykres 72. Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni ogółem w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%)	119
Wykres 73. Masa odpadów komunalnych wytworzonych przez 1 mieszkańca w wyszczególnionych obszarach w latach 2019-2020 (kg)	120
Wykres 74. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w wyszczególnionych obszarach w latach 2017-2020 (%)	121
Wykres 75. Poziom recyklingu, przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych-papieru, metali,, tworzyw sztucznych i szkła na terenie gmin MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w roku 2014 i 2021	121

12. Spis rysunków

Rysunek 1. Obszar MOF Malbork-Sztum wraz z Gminą Miłoradz ze statusem obserwatora	9
Rysunek 2. Miasto i Gmina Sztum na tle powiatu sztumskiego	9
Rysunek 3. Miasto i Gmina Nowy Staw, Gmina Stare Pole, Gmina Malbork, Miasto Malbork, Gmina Miłoradz na tle powiatu malborskiego	10
Rysunek 4. Schemat systemu Pętli Żuławskiej- rozwój turystyki wodnej	54
Rysunek 5. Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego – MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz na tle województwa pomorskiego.....	56
Rysunek 6. Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego – MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz	57
Rysunek 7. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz	58
Rysunek 8. Sieć linii kolejowych na terenie MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz	61
Rysunek 9. Wskaźnik domknięcia rynku pracy (efektywność dojazdów do pracy) [%]	65
Rysunek 10. Kluczowe lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży, oddziałujących na mobilność mieszkańców	70
Rysunek 11. Rozkład przestrzenny wewnętrznych podróży w województwie pomorskim w typowym dniu tygodnia roku 2019	71
Rysunek 12. Natężenie pasażerskiego ruchu drogowego w województwie pomorskim.....	72
Rysunek 13. Natężenie pasażerskiego ruchu kolejowego w województwie pomorskim	73
Rysunek 14. Schemat linii komunikacyjnych MZK w Malborku	77
Rysunek 15. Projektowana sieć linii komunikacyjnych w gminie Sztum	77
Rysunek 16. Udział potoków w ogóle potoków pasażerskich autobusowych linii komunikacyjnych w powiatach malborskim i sztumskim dla dnia roboczego.....	79
Rysunek 17. Więźba ruchu dla podróży pieszych, wykonywanych wszystkimi rodzajami środków transportu w powiatach malborskim i sztumskim w ciągu dnia roboczego	80
Rysunek 18. Dostępność czasowa 60 minut do Trójmiasta – indywidualny transport samochodowy .	84
Rysunek 19. Dostępność czasowa 90 minut do Trójmiasta – transport zbiorowy	86
Rysunek 20. Dostępność czasowa 30 minut do Malborka i Sztumu – indywidualny transport samochodowy.....	87
Rysunek 21. Dostępność czasowa 45 minut do Malborka i Sztumu – transport zbiorowy	88
Rysunek 22. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – indywidualny transport samochodowy	89
Rysunek 23. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – transport zbiorowy.....	90
Rysunek 24. Przebieg istniejących i rekomendowanych do realizacji/modernizacji rowerowych tras transportowych na terenie MOF Malbork-Sztum.....	97
Rysunek 25. Obszary zagrożone powodzią – Gmina Malbork, Miasto Malbork, Miasto i Gmina Nowy Staw, Gmina Miłoradz, Gmina Stare Pole	117
Rysunek 26. Obszary zagrożone powodzią – Miasto i Gmina Sztum	117
Rysunek 27. Warsztaty Zespołu Strategicznego MOF Malbork-Sztum	152
Rysunek 28. Struktura zarządzania procesem strategicznym na etapie opracowania Strategii.....	158

13. Bibliografia

1. Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego, Gdańsk, marzec 2013
2. Aktualizacja delimitacji miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, listopad 2019
3. Wpływ pandemii COVID-19 na zdrowie psychiczne, Janusz Heitzman, Instytut Psychiatrii i Neurologii, Klinika Psychiatrii Sądowej, 2020
4. Polska Strefa Inwestycji, Colliers International, PAIH, EY, 2019, s. 4
5. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.
6. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, 2015 r.
7. Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r.
8. Wieloletnie Plany Inwestycyjne Gmin MOF Malbork-Sztum
9. Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, 2019 r.
10. Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych (ścieżek rowerowych) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, 2014 r.
11. Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim, 11. 2021
12. Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta i Gminy Sztum
13. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Malborskiego na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028, Malbork 2021 r.
14. Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Sztum na lata 2018-2020 z perspektywą do roku 2024
15. Program Rewitalizacji Miasta Malborka na lata 2017-2023 MALBORK na+

14. Załączniki

14.1. Raport z konsultacji społecznych

14.2. Fiszki projektowe (ZIT)