UCHWAŁA NR LIII/411/2024
RADY GMINY MALBORK

z dnia 3 kwietnia 2024 r.

w sprawie przyjęcia aktualizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030

na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.) oraz art. 34 ust. 6 pkt. 2 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021 – 2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 1079) w związku z §3 ust. 2 Porozumienia zawartego w dniu 17 listopada 2022r. w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2023r. poz. 504) Rada Gminy Malbork uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się dokument strategiczny pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030" stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Malbork.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Gminy
Malbork

Michał Błachut

Załącznik do uchwały Nr LIII/411/2024
Rady Gminy Malbork
z dnia 3 kwietnia 2024 r.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030

Malbork, marzec 2024

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 ... 13
3.2.1. Demografia ... 13
3.2.2. Rynek pracy ... 17
3.2.3. Edukacja ... 19
3.2.4. Kultura ... 24
3.2.5. Ochrona zdrowia ... 28
3.2.6. Sport i rekreacja ... 36
3.2.7. Integracja społeczna ... 38
3.3. Sfera gospodarcza ... 43
3.3.1. Liczba i struktura podmiotów gospodarki narodowej ... 44
3.3.2. Podmioty gospodarki narodowej ... 46
3.3.3. Przedsiębiorczość mieszkańców ... 49
3.3.4. Oferta inwestycyjna MOF Malbork-Sztum ... 53
3.3.5. Oferta turystyczna ... 57
3.4. Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa ... 61
3.4.1. Transport i dostępność komunikacyjna ... 61
3.4.1.1. Zagospodarowanie przestrzenne – infrastruktura transportowa ... 61
3.4.1.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze ... 77
3.4.1.3. Natężenie ruchu ... 83
3.4.1.4. Zachowania transportowe mieszkańców ... 89
3.4.1.5. Transport zbiorowy ... 92
3.4.1.6. Dostępność komunikacyjna ... 104
3.4.1.7. Indywidualny transport samochodowy ... 111
3.4.1.8. Transport towarów ... 112
3.4.1.9. Bezpieczeństwo ruchu drogowego ... 112
3.4.1.10. Transport rowerowy ... 117
3.4.1.11. Węzły przesiadkowe i parkingi ... 125
3.4.1.12. Ocena funkcjonowania obszaru transportu i mobilności – Wyniki badań społecznych 126
3.4.2. Infrastruktura techniczna ... 131

3.4.3. Energetyka ... 134
3.4.4. Środowisko naturalne ... 140
4. Wyniki badania ankietowego ... 149
5. Bilans strategiczny ... 150
5.1. Sfera społeczna ... 150
5.2. Sfera gospodarcza ... 151
5.3. Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa ... 151
5.3.1. Transport i dostępność komunikacyjna ... 151
5.3.2. Infrastruktura techniczna i środowisko ... 154
5.4. Analiza SWOT ... 156
5.5. Identyfikacja obszarów wsparcia oraz wspólnych celów rozwojowych ... 162
6. Założenia rozwojowe ... 165
6.1. Misja i wizja rozwoju MOF Malbork-Sztum do roku 2030 ... 165
6.2. Cele strategiczne, operacyjne i kierunki interwencji ... 166
6.3. Projekty rozwojowe i źródła finansowania projektów ... 175
6.3.1. Projekty strategiczne ... 175
6.3.2. Projekty uzupełniające ... 198
6.4. Plan finansowy ... 211
7. Opis udziału partnerów w przygotowaniu strategii i jej realizacji ... 215
8. System wdrażania ... 218
8.1. Założenia wdrożeniowe ... 218
8.2. Opis procesu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych ... 219
8.3. Struktura i mechanizmy zarządzania ... 219
8.4. Monitoring i ewaluacja ... 221
9. Zbieżność Strategii z obowiązującymi dokumentami strategicznymi w kraju i regionie ... 222
10. Spis tabel ... 235
11. Spis wykresów ... 237
12. Spis rysunków ... 241
13. Bibliografia ... 242
14. Załączniki ... 243
14.1. Raport z konsultacji społecznych ... 243
14.2. Odniesienie do zapisów oczekiwań wobec powiatów i gmin określonych w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji (RPT) ... 243

1. Wprowadzenie

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

Strategia powstała na podstawie przepisów art. 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. i zawiera wszelkie niezbędne elementy, 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 uczestniczącej 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. Przeanalizowane dane stanowiły podstawę do wypracowania wniosków i wskazania rekomendacji dotyczących kierunków rozwoju i wyzwań strategicznych dla MOF Malbork-Sztum do roku 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 procesem wdrażania Strategii i jej ewaluacji.

Sprawna realizacja 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. Prace diagnostyczne i koncepcyjne w obszarze transportu i mobilności zostały przeprowadzone wraz z interesariuszami polityki transportowej MOF Malbork-Sztum podczas spotkań grup roboczych, konsultacji dokumentu. W ramach prac organizowane były warsztaty, spotkania robocze oraz

konsultacje, podczas których zdiagnozowane zostały problemy związane z transportem i mobilnością oraz wskazane cele, działania i projekty poprawiające sytuację w tym zakresie. Proces budowy Strategii wsparty został metodą konsultacji i partycypacji społecznej. Opracowanie Strategii obejmowało szereg analiz i wyodrębnienie działań strategicznych dla lokalnego rozwoju, przy aktywnym udziale szerokiej grupy odbiorców z terenów MOF 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 ZIT dla 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, wojewódzkie, powiatowe i gminne, w tym m.in. strategie rozwoju oraz raporty,
- publicznie dostępne dane statystyczne.

Analiza desk research uzupełniona została badaniem ankietowym zrealizowanym na obszarze MOF 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 roku[1] i została potwierdzona w aktualnych dokumentach strategicznych województwa pomorskiego:

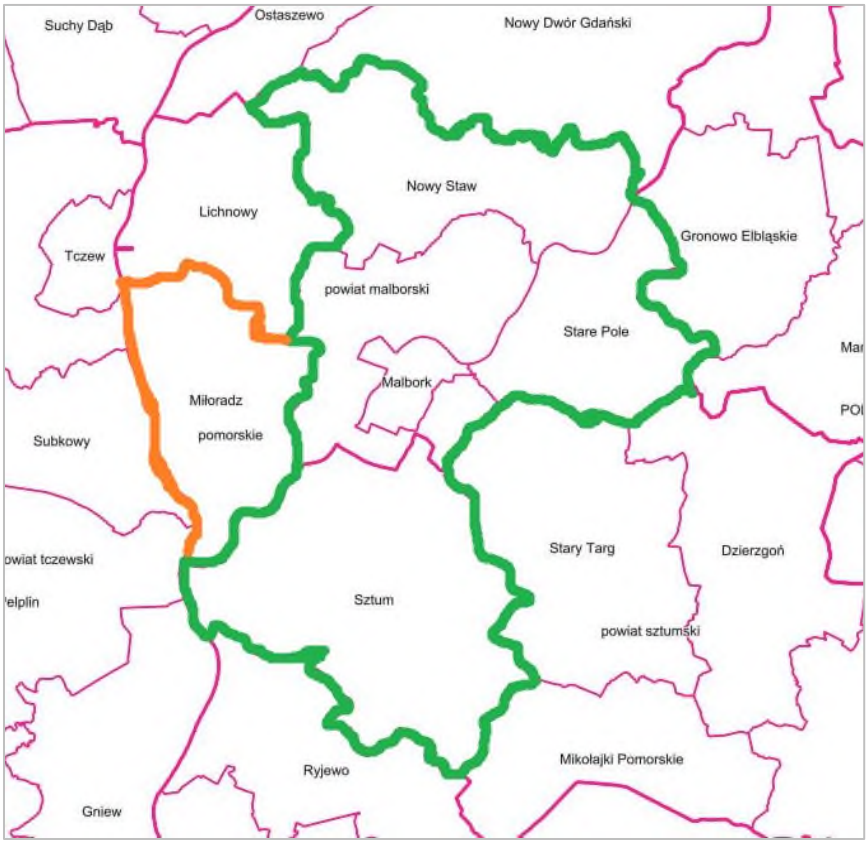
- Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030,
- Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030.

Delimitacja wskazuje, iż obszar funkcjonalny przy 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 km^2 oraz oddziałuje na obszar 1 gminy (Gmina Miłoradz) powiatu malborskiego o powierzchni 94 km^2 (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



Legenda: kolorem zielonym zaznaczono obszar MOF Malbork-Sztum, zaś kolorem pomarańczowym obszar gminy Miłoradz o statusie obserwatora

Źródło: Opracowanie własne na podstawie https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/Imgp_2.html

Miasto i Gmina Sztum o powierzchni ponad 181 km^2 położne 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

Legenda: kolorem czerwonym zaznaczono obszar Miasta i Gminy Sztum

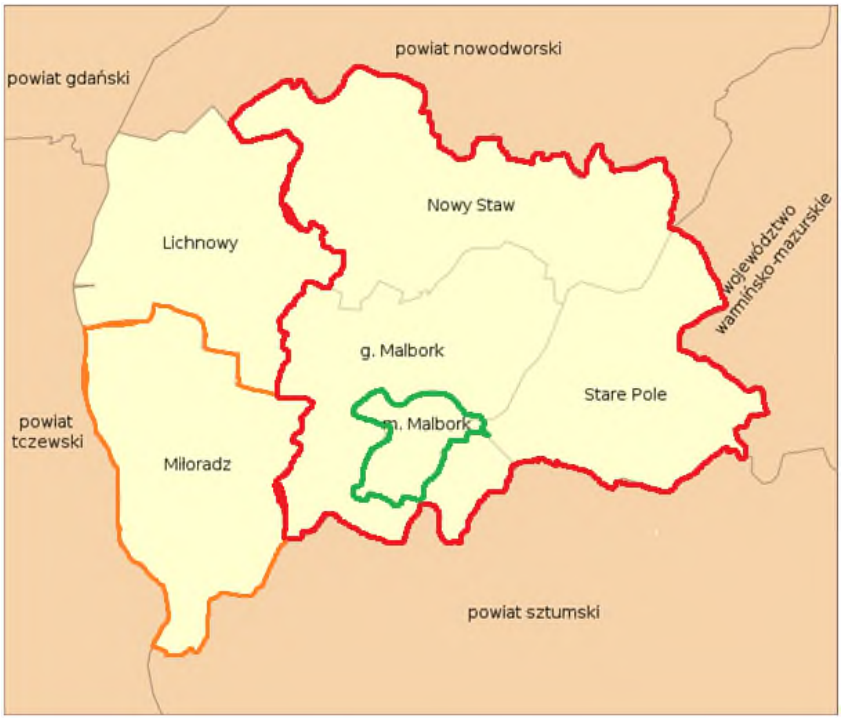
Źródło: Opracowanie własne na podstawie http://pl.wikipedia.org/

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 km^2, 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 umiarkowanie zła sytuacja społeczno-gospodarcza w roku 2018 w stosunku do roku 2008).[2]

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

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



Legenda: kolorem zielonym zaznaczono obszar Miasta Malbork, czerwonym gminy Nowy Staw, Stare Pole i Malbork, zaś pomarańczowym obszar gminy Miłoradz.

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,
- 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 powiazań 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 Wiślana Trasa Rowerowa R9 – projekt realizowany przez Gminę Miłoradz w partnerstwie z Miastem i Gminą Sztum oraz 3 gminami powiatu kwidzyńskiego.

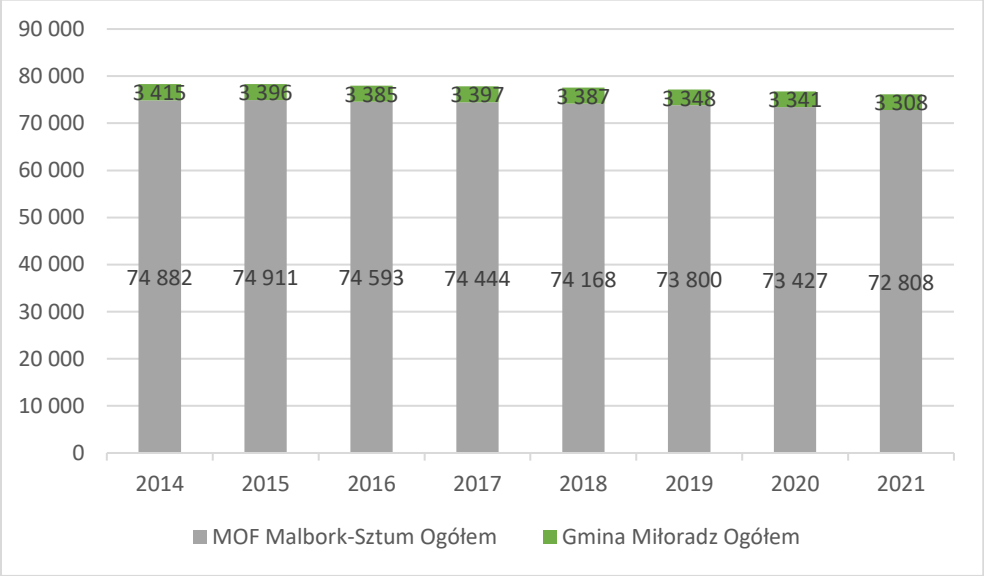
Bardziej szczegółowa analiza powiązań funkcjonalnych w poszczególnych obszarach (społecznym, gospodarczym i przestrzenno-infrastrukturalnym) wynikająca z analizy desk research została przedstawiona w dalszej części diagnozy MOF.

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 latach 2014-2021) – Wykres 1. Gęstość zaludnienia wynosi 130 mieszkańców na 1 km^2. [3]

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

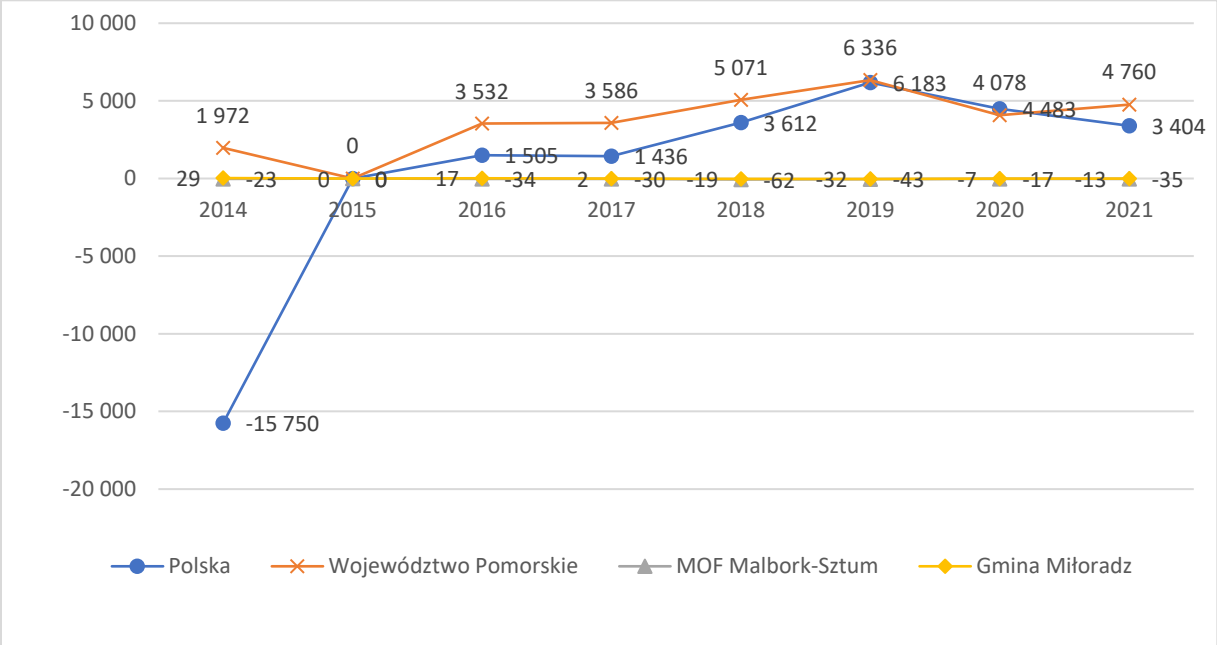


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W celu przedstawienia ruchów migracyjnych na terenie MOF 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.

[3] Dane Bank Danych Lokalnych GUS, 2021 r.

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



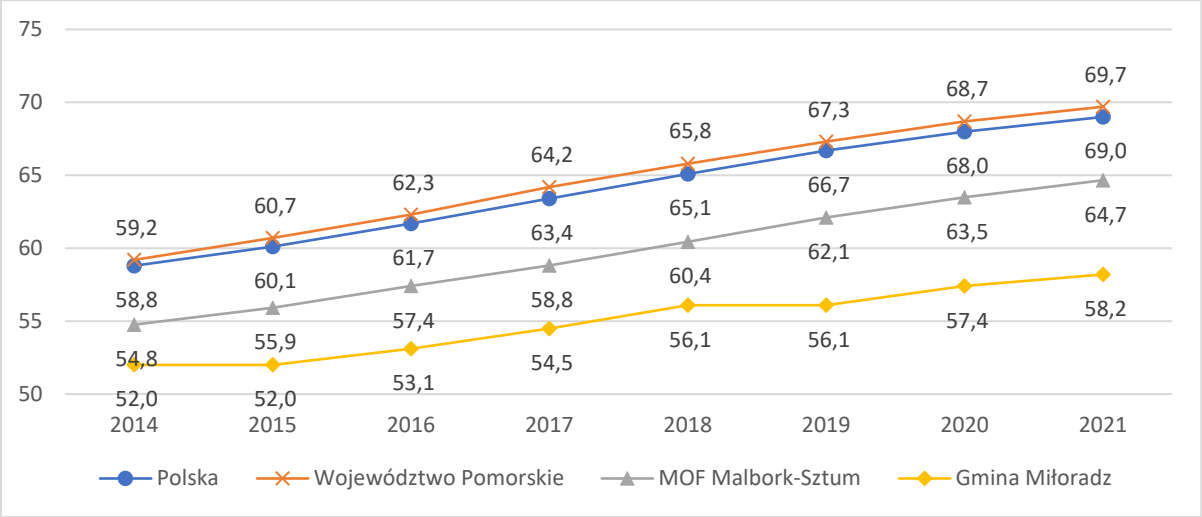
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Analizując wskaźnik obciążenia demograficznego[4] 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, wynikający głównie ze zjawiska 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), 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).

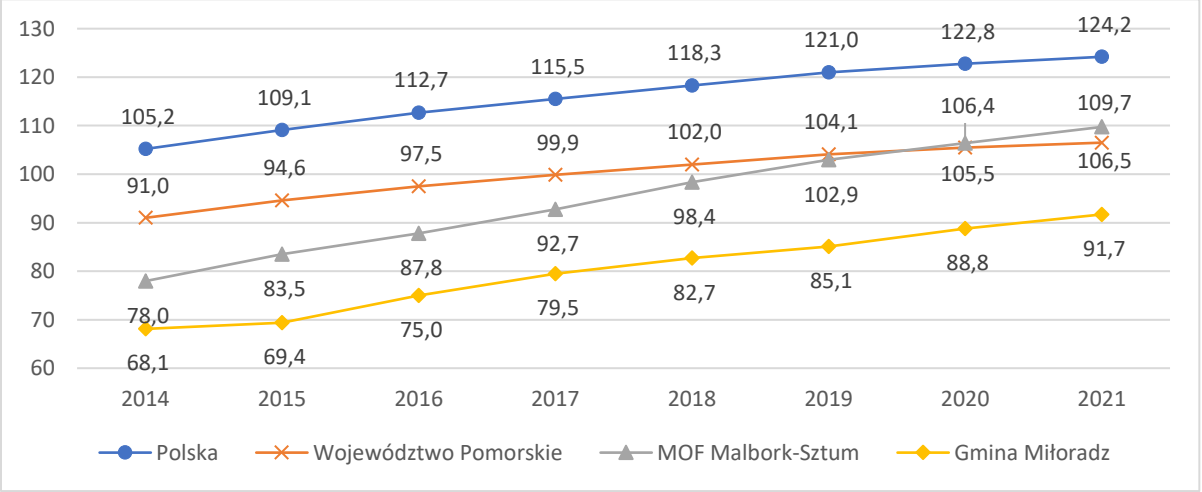
[4] Współczynnik obciążenia demograficznego wyrażony jest jako stosunek liczby osób w wieku, gdy są one nieaktywne lub bierne zawodowo, czyli w wieku nieprodukcyjnym (liczba dzieci w wieku 0-14 lat, liczba osób w wieku 60 lub 65 lat i więcej) do liczby osób będących w wieku produkcyjnym (liczba osób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

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)

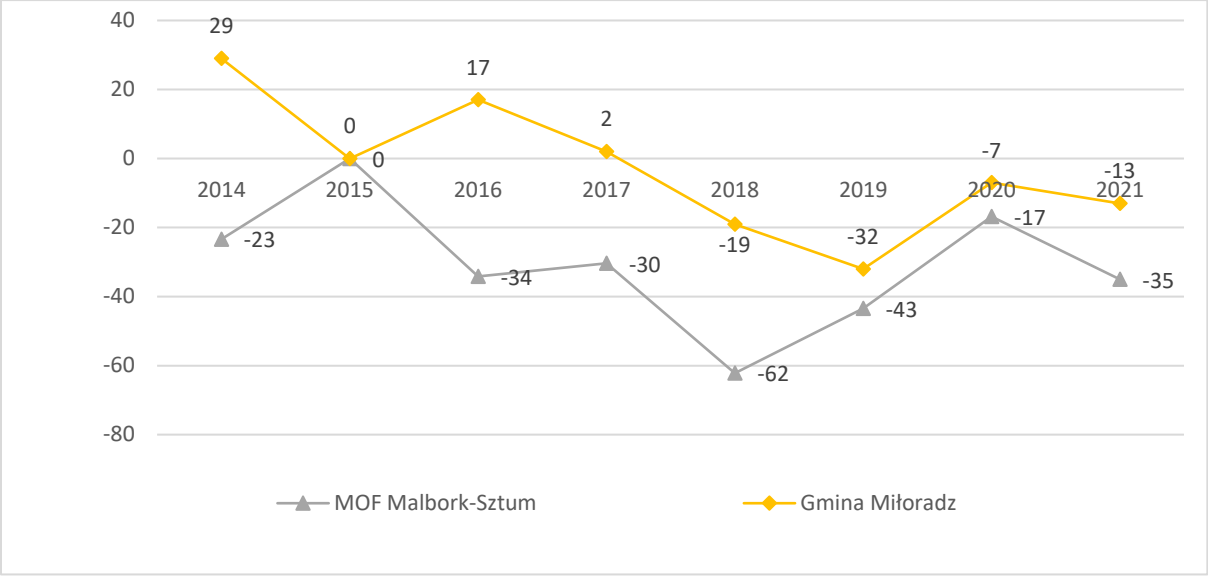


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Imigranci

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 2018 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 Polski[5], 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. W roku 2021 saldo migracji zagranicznych wyniosło 107 osób[6]. Na podstawie danych podanych przez Partnerów MOF Malbork-Sztum szacuje się, iż na stan 08.2022 r. na terenie MOF przebywało ok. 400 uchodźców (saldo migracji) z Ukrainy (ponad 90% to kobiety i dzieci). W związku z faktem, iż konflikt zbrojny w Ukrainie może trwać jeszcze od kilku miesięcy do kilku lat, co może spowodować wzrost liczby uchodźców z tamtych terenów na obszarze MOF Malbork-Sztum, niezwykle ważnym aspektem jest budowanie systemu integracji imigrantów w MOF, który obejmować będzie zarówno część infrastrukturalną, jak i usługową (pakiety usług).

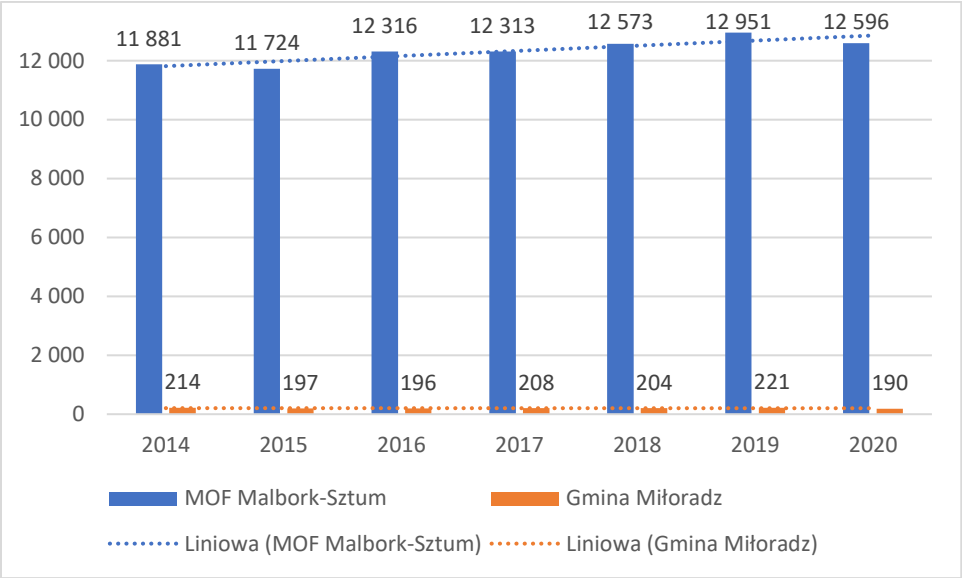
[5] Saldo na dzień 7 lipca 2022 r. wyniosło 1,934 mln osób
[6] Dane GUS

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 2014-2020[7] (osoba)



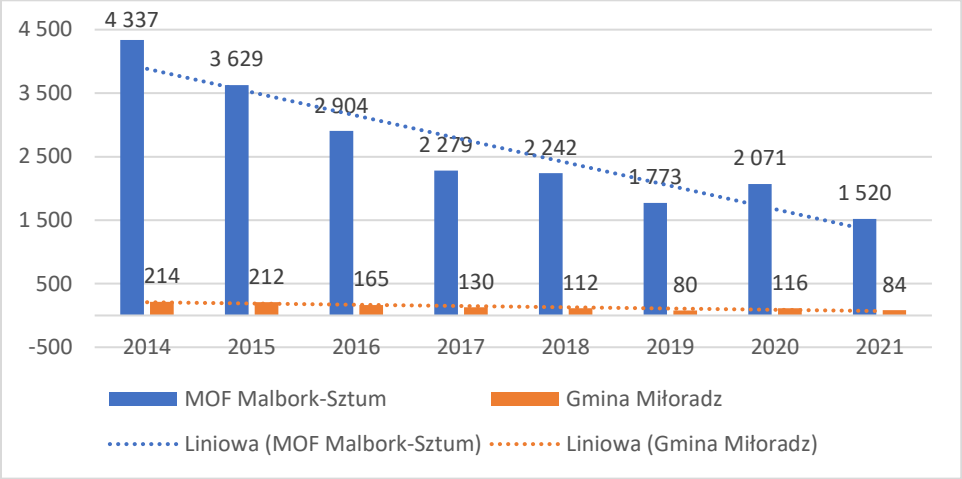
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS i Statystycznego Vademecum Samorządowca

Negatywne zmiany demograficzne przejawiające się zwiększeniem liczby 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.

[7] Brak danych za rok 2021

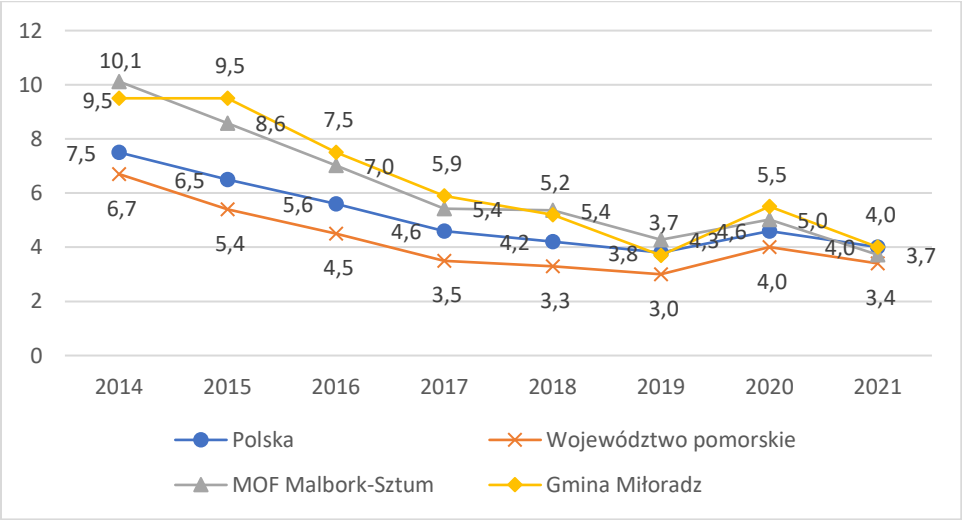
Wykres 7. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych na terenie MOF Malbork w latach 2014-2021 (osoba)



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 ternie 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 wielu 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

Badanie ankietowe przeprowadzone wśród mieszkańców MOF Malbork-Sztum w ramach konsultacji społecznych wykazało, iż kluczowy aspekt dotyczący rynku pracy został oceniony negatywnie przez respondentów, tj. niespełna połowa ankietowanych źle bądź bardzo źle oceniła możliwość uzyskania zatrudnienia na terenie MOF Malbork-Sztum. Pozostałe aspekty dotyczące rynku pracy, tj. jakość i dostępność wsparcia dla osób bezrobotnych, dostępność kształcenia ustawicznego oraz potencjał zasobów pracy, został oceniony umiarkowanie.[8]

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, robotnicy budowlani,
- pracownicy robót wykończeniowych w budownictwie,
- nauczyciele,
- operatorzy i mechanicy sprzętu do robót ziemnych,

[8] Raport z konsultacji społecznych, s. 20

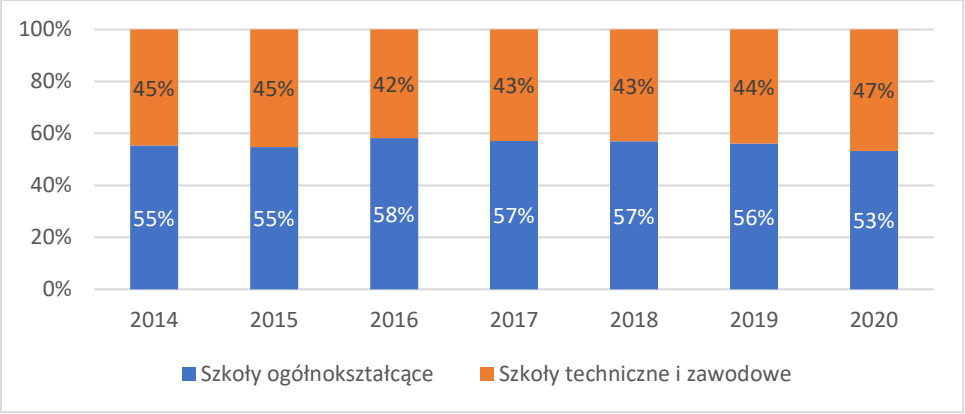
- operatorzy maszyn rolniczych i ogrodniczych,
- operatorzy urządzeń dźwigowo-transportowych,
- opiekunowie osoby starszej lub z niepełnosprawnościami,
- pracownicy służb mundurowych,
- spawacze, ślusarze.

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 (tj. technika i szkoły branżowe).

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.

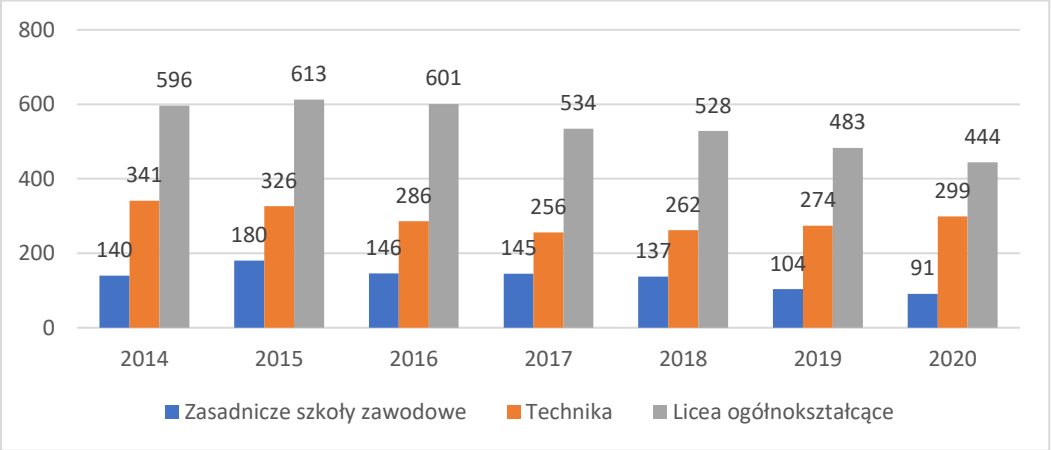
Wykres 9. Udział absolwentów poszczególnych typów szkół w ogólnej liczbie absolwentów szkół branżowych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020[9]



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%). 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 2014-2020[10] (osoba)



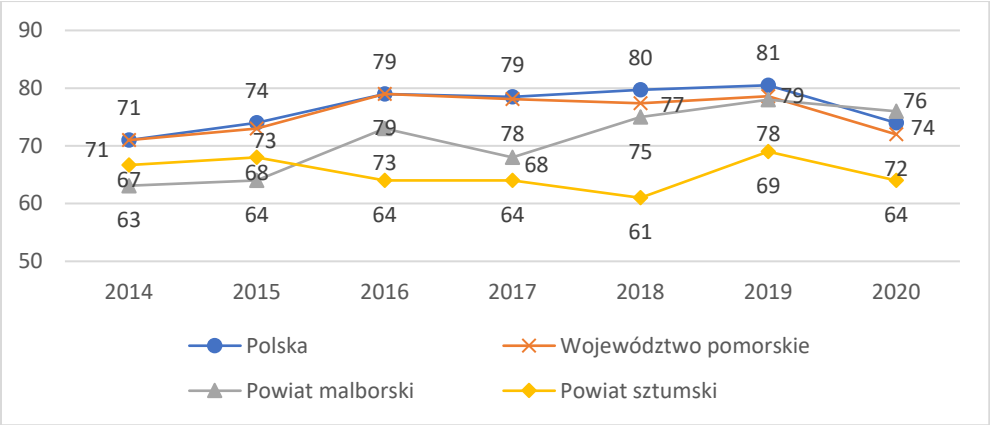
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Zdawalność egzaminów maturalnych przez uczniów z terenu MOF Malbork-Sztum (dostępność danych w układzie powiatowym) kształtuje się na poziomie niższym od średniej krajowej

[9] Brak danych za lata 2014-2015 oraz 2021
[10] Ibidem

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 2014-2020[11](%)

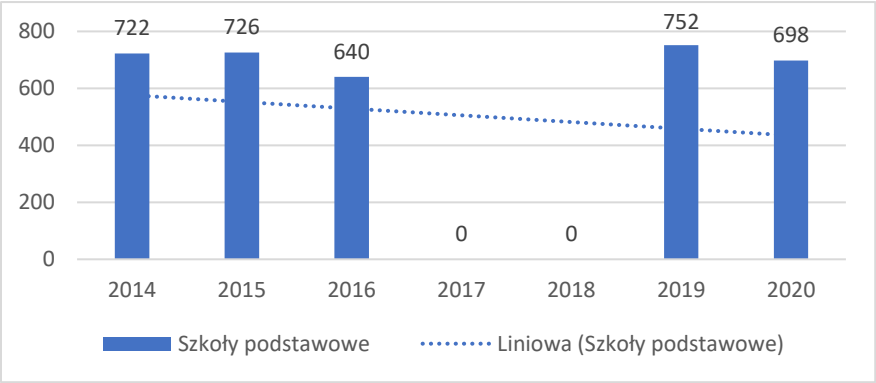


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS (dane krajowe i wojewódzkie) oraz Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej w Gdańsku (powiaty)

Edukacja podstawowa

Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonuje 21 szkół podstawowych (dane z 2020 roku), zaś w Gminie Miłoradz 2 placówki. W 2020 r. wystąpił 7% spadek liczby absolwentów wobec 2019 r.

Wykres 12. Liczba absolwentów szkół podstawowych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020[12] (osoba)



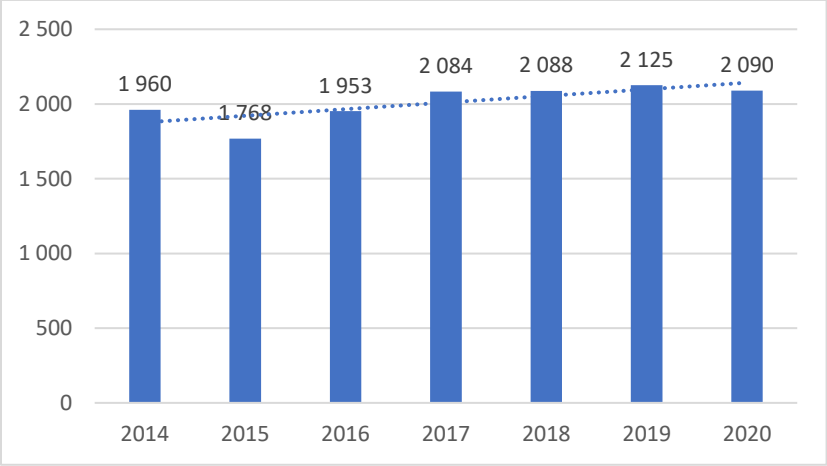
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS (brak danych za lata 2017-2018).

[11] Brak danych za lata 2014-2015 oraz 2021
[12] Brak danych za lata 2014-2015 oraz 2021

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 o wzroście liczby placówek, a także zainteresowania wśród rodziców.

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).

Z uwagi na wielkość obszaru, jego oddziaływanie i bliskość Trójmiasta i uczelni wyższych tam funkcjonujących, obecna oferta szkolnictwa wyższego MOF jest wystarczająca.

Kształcenie ustawiczne oraz doszkalające

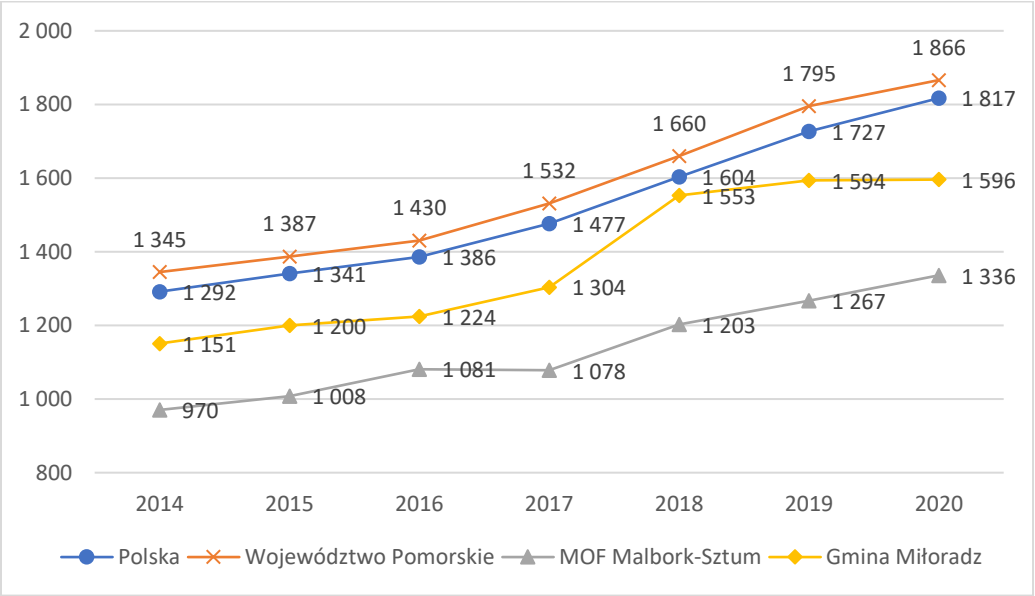
Należy również zaznaczyć, iż na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonują:

- 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 one tendencję rosnącą (37,7% w badanym okresie 2014-2020). 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).

Wykres 14. Wydatki ogółem na oświatę i wychowanie na 1 mieszkańca w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020[13] (PLN)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Zdaniem ankietowanych mieszkańców MOF dostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy wymaga poprawy – ponad 27% badanych oceniło negatywnie wskazany element.[14]

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:

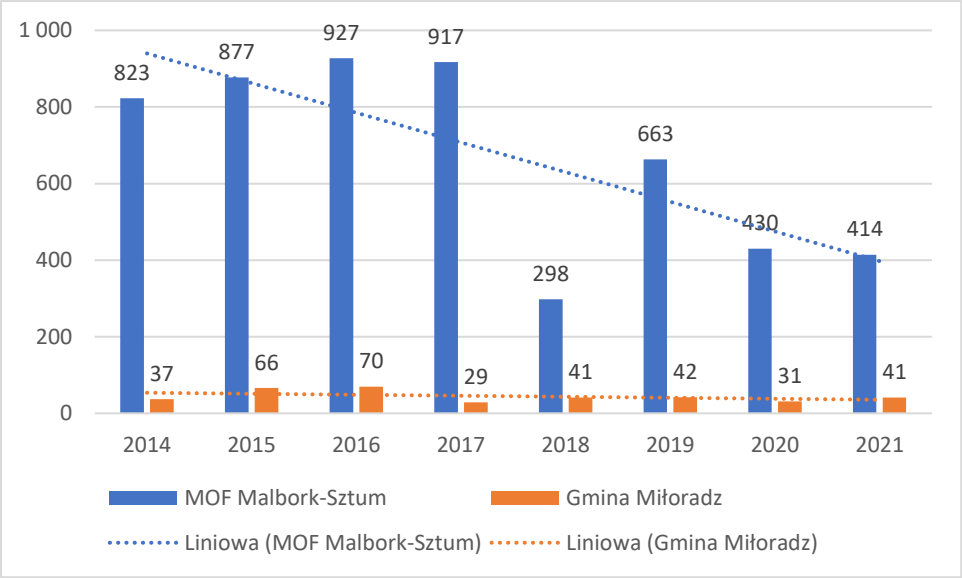
- Oblężenie Malborka,
- Magic Malbork,
- Międzynarodowy Festiwal Kultury Dawnej „Wspólne Dziedzictwo Kultury”,
- Dni Malborka, Dni Ziemi Sztumskiej, Dzień Nowego Stawu, Dni Starego Pola,

[13] Brak danych za rok 2021
[14] Raport z konsultacji społecznych, s. 16

- 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.

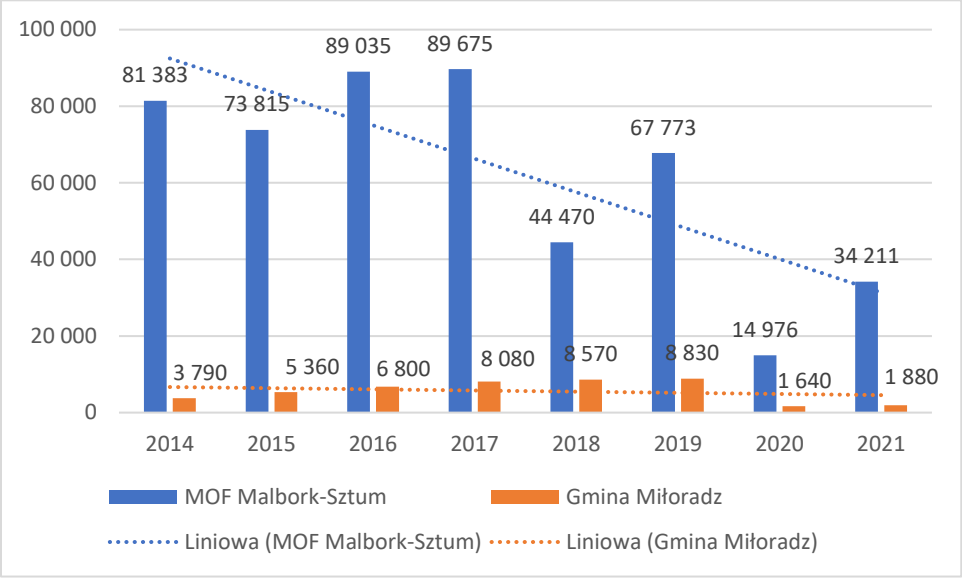
Liczba imprez kulturalnych organizowanych na terenie MOF Malbork-Sztum wykazuje tendencję malejącą, podobnie jak malejąca liczba uczestników tychże imprez. Dane roku 2020 uwzględniają już ograniczenia w organizacji imprez masowych z powodu pandemii COVID-19. Jednak dane z lat wcześniejszych wskazują na negatywne zjawisko zmniejszającej się liczby 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)

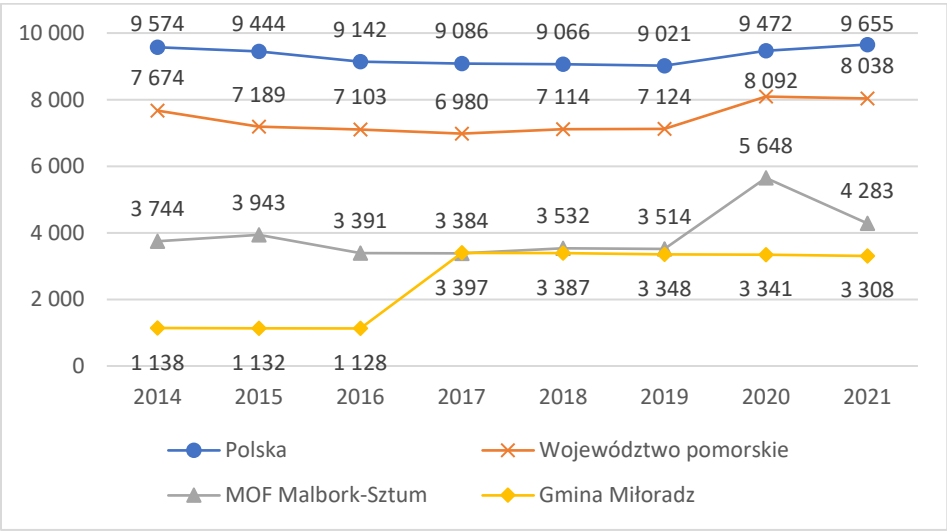


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Statystycznego Vademecum Samorządowca

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

Liczba ludności przypadająca na 1 obiekt kultury na ternie 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)

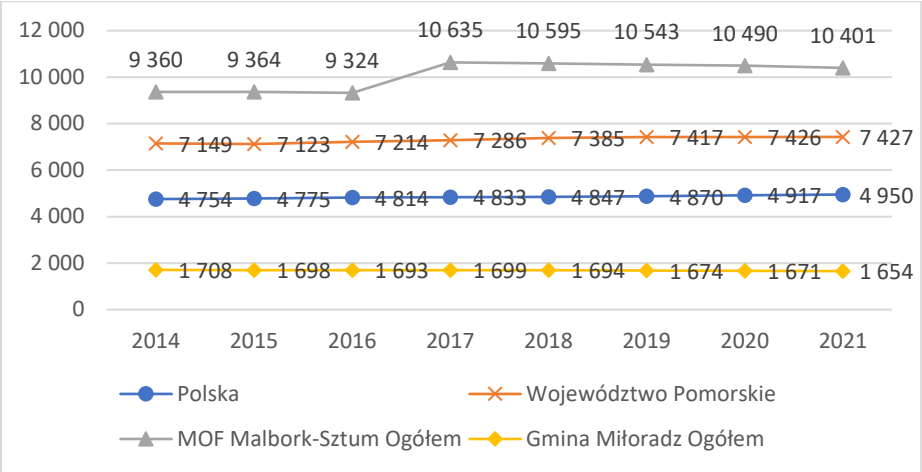


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Biblioteki

W 2020 roku na ternie 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)

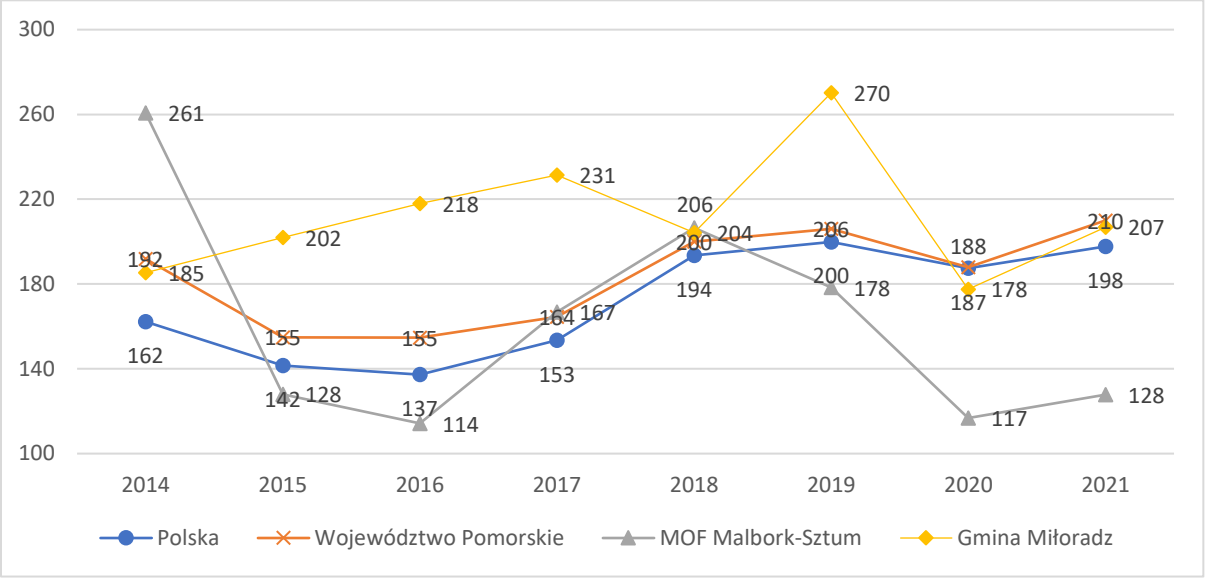


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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

Nawiązując do wyników badania ankietowego zwrócić należy szczególną uwagę na atrakcyjność oferty kulturalno-rozrywkowej, gdyż 26% ankietowanych oceniło wskazany aspekt negatywnie. Atrakcyjność oferty może być powiązana z poziomem uczestnictwa mieszkańców w kulturze, która także została umiarkowanie nisko oceniona, tj. niecałe 27% ankietowanych źle oceniło wskazany aspekt. Wartym odnotowania jest fakt, iż respondenci bardzo wysoko ocenili jakość i ofertę obiektów kulturalno-edukacyjnych.[15]

3.2.5. Ochrona zdrowia

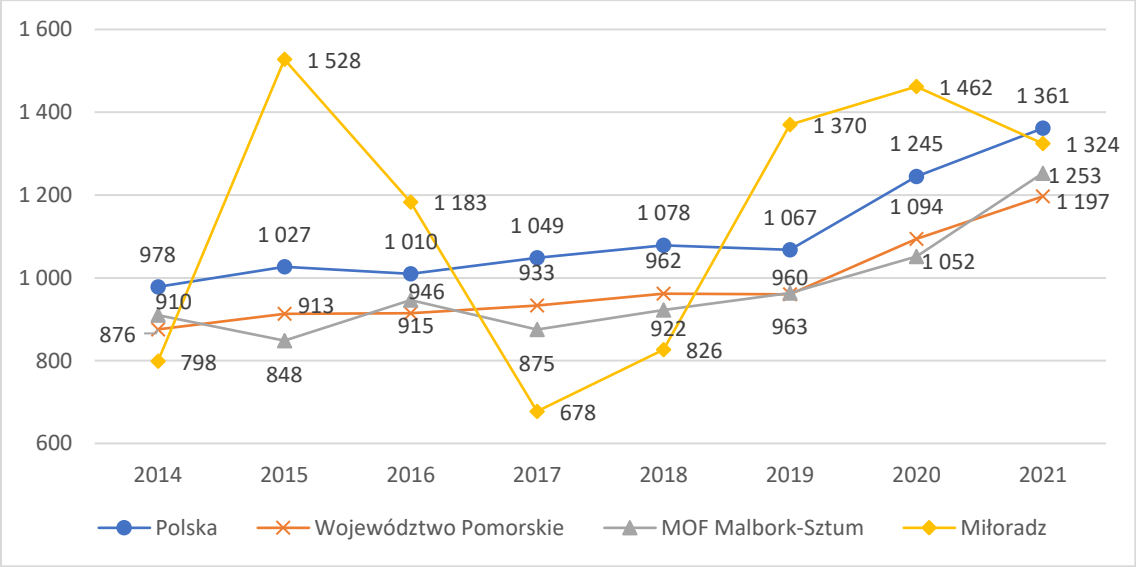
Stan zdrowia

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.

[15] Raport z konsultacji społecznych, s. 17

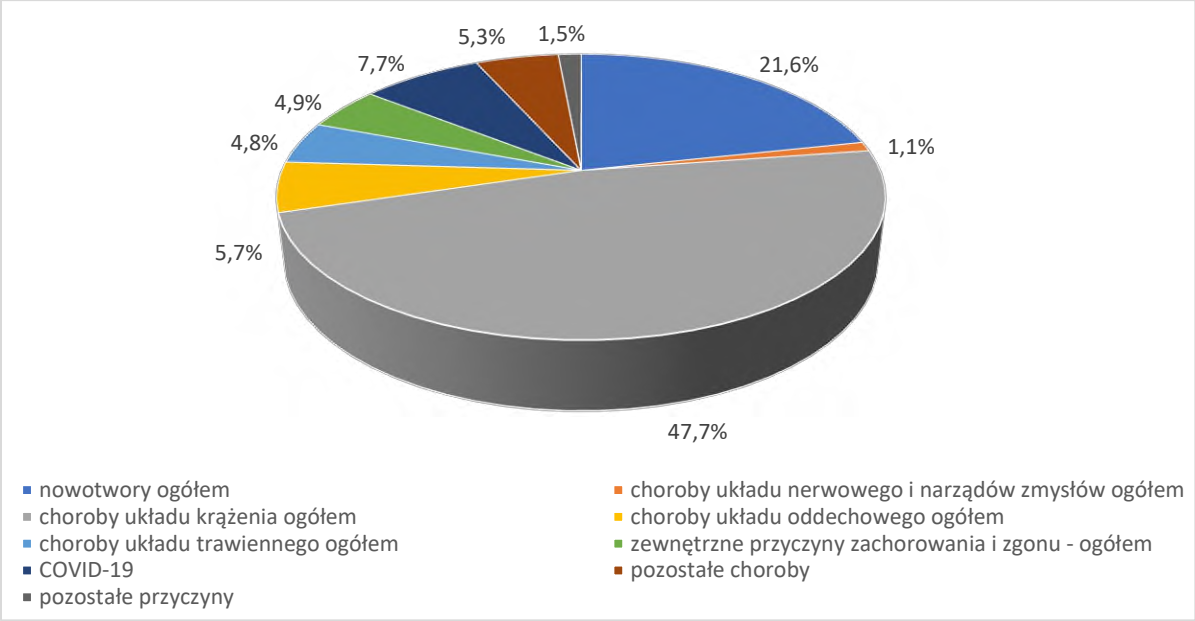
Wykres 20. Współczynnik zgonów na 100 000 mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021



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

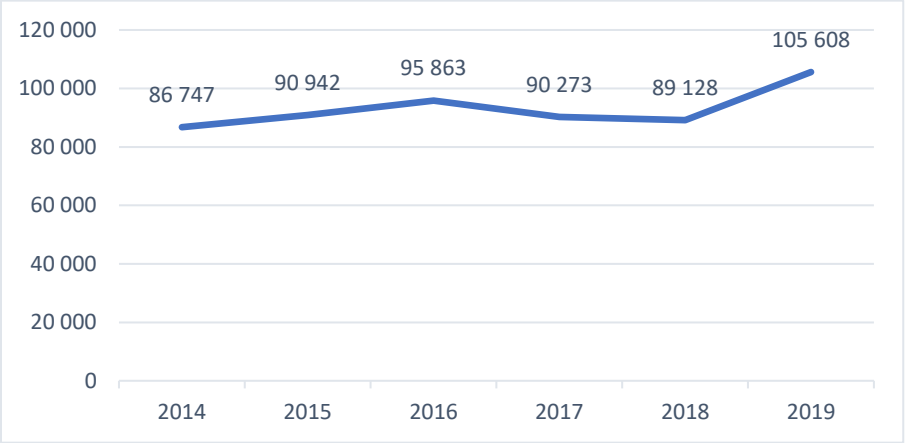


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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)[16]. Dane dotyczące województwa pomorskiego odzwierciedlają de facto trendy krajowe (wzrost o prawe 10% w roku 2019 w porównaniu do roku 2014), a tym samym trendy na terenie MOF Malbork-Sztum[17]. 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 zdrowa 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 określić. Jest to nieodzowne do zaplanowania krótko- i długoterminowej interwencji w obszarach: organizacyjnym, informacyjnym, medycznym.[18] Niezwykle ważnym aspektem jest więc konieczność rozwoju systemu, w tym w obszarze infrastrukturalnym, ochrony zdrowia psychicznego na terenie MOF Malbork-Sztum.

Wykres 22. Zaburzenia psychiczne i zaburzenia zachowania (bez uzależnień) ogółem na terenie województwa pomorskiego w latach 2014-2019 (osoba)[19]



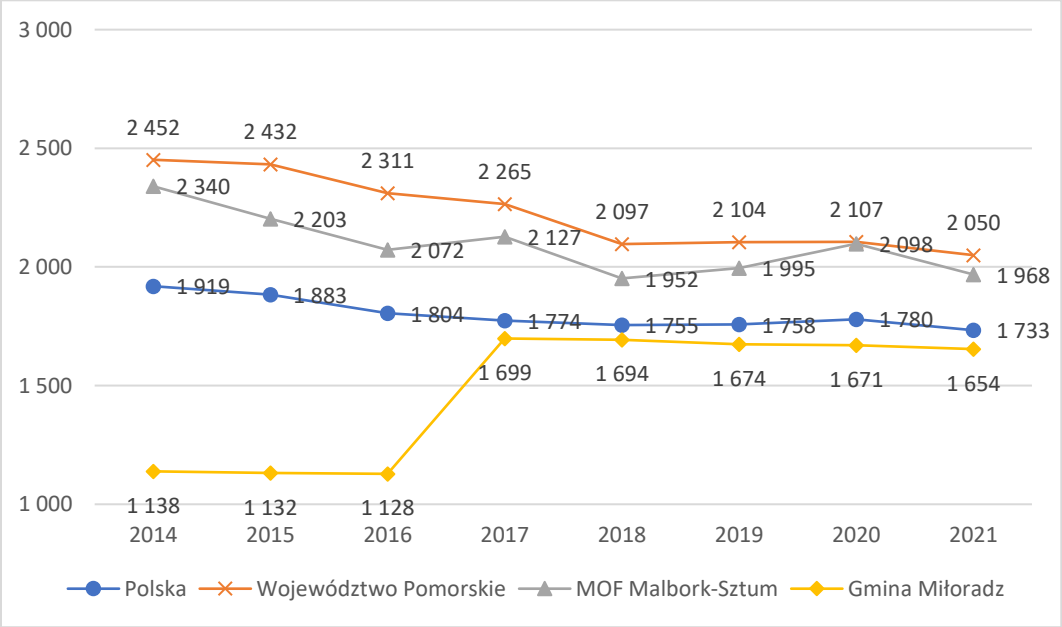
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

[16] Brak danych
[17] Brak danych wyłącznie dla gmin tworzących MOF.
[18] Wpływ pandemii COVID-19 na zdrowie psychiczne, Janusz Heitzman, Instytut Psychiatrii i Neurologii, Klinika Psychiatrii Sądowej, 2020
[19] Brak danych za lata 2020-2021

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 liczba 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.

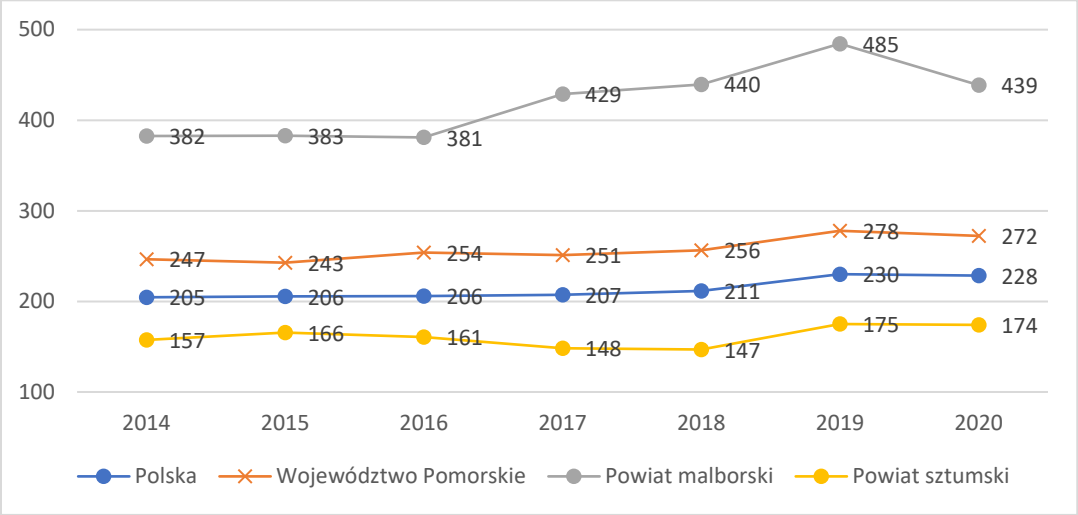
Wykres 23. Liczba ludności przypadająca na 1 przychodnię w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)



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 liczba 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 tendencja wzrostu liczby osób na 1 łóżko szpitalne (Wykres 24).

Wykres 24. Liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020[20] (osoba)



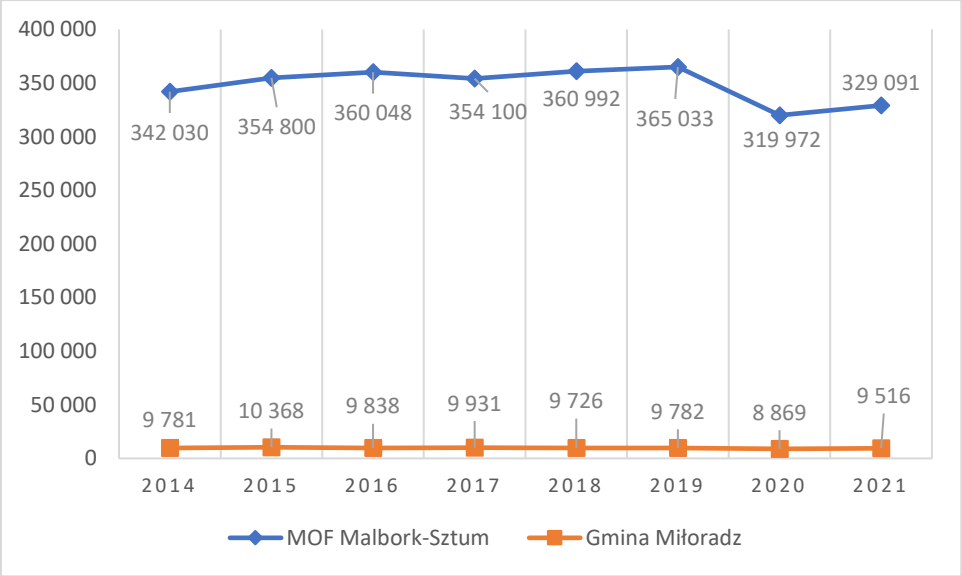
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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

W latach 2014 -2021 liczba porad udzielonych pacjentom w ramach podstawowej opieki zdrowotnej (POZ) na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz kształtowały się na stosunkowo stabilnym poziomie (Wykres 25). Wsparcie rozwoju POZ ma wpłynąć na wzrost liczby tychże porad, aby odciążyć system zdrowotny i zapewnić wymagany poziom profilaktyki zdrowotnej

[20] Brak danych za rok 2021

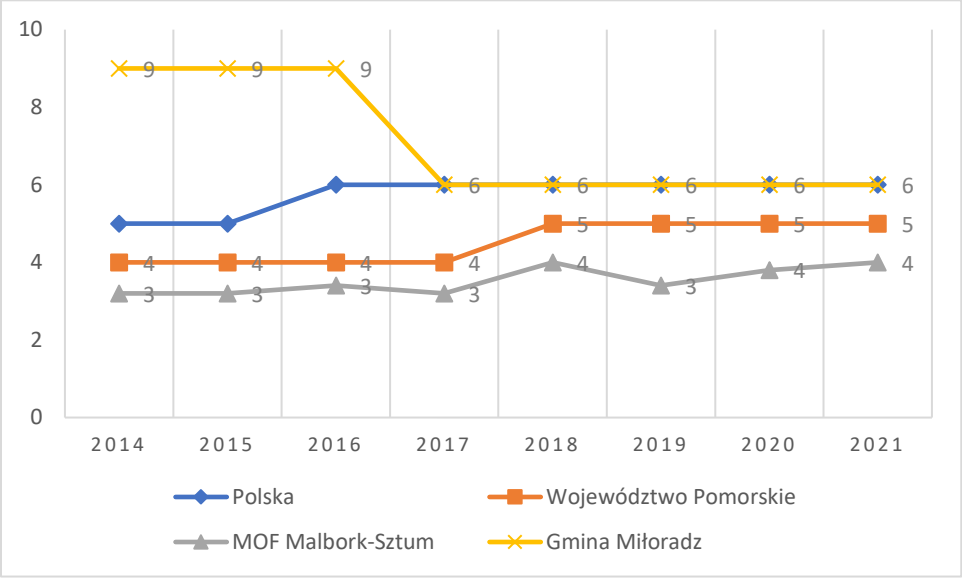
Wykres 25. Liczba udzielonych porad w ramach podstawowej opieki zdrowotnej w latach 2014-2021 (w tys. sztuk)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

W latach 2014-2021 liczba podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej przypadająca na 10 tys. mieszkańców na terenie MOF kształtowała się na stabilnym poziomie, zbliżonym do poziomu wskaźnika dla województwa pomorskiego, poniżej wskaźnika dla Polski i Gminy Miłoradz (Wykres 26). Rozwój ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, w tym ambulatoryjnej opieki specjalistycznej (AOS) umożliwić ma poprawę jakości i efektywności leczenia i odciążenia podmiotów szpitalnych. Poprawa dostępu do AOS będzie możliwa nie tylko dzięki inwestycjom w infrastrukturę zdrowotną w tym obszarze, a przede wszystkim w poprawie dostępu do lekarzy specjalistów, przy czym gminy nie mają bezpośredniego wpływu na poprawę sytuacji w tym właśnie zakresie – problem ten powinien zostać rozwiązany systemowo, na szczeblu centralnym.

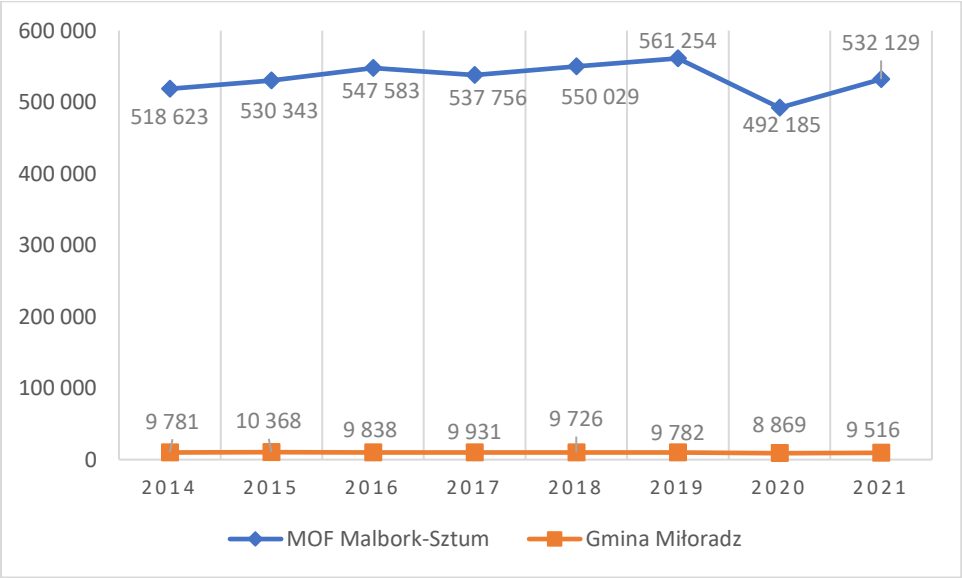
Wykres 26. Liczba podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej przypadających na 10 tys. mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (sztuki)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Liczba porad w ramach opieki ambulatoryjnej udzielonych w MOF w roku 2021 wyniosła 532 129, tj. o jedynie 3% więcej w porównaniu do roku 2014 (Wykres 27) – wzrost ten powinien charakteryzować się większą dynamiką i powinien być wspierany, również w obszarze infrastrukturalnym.

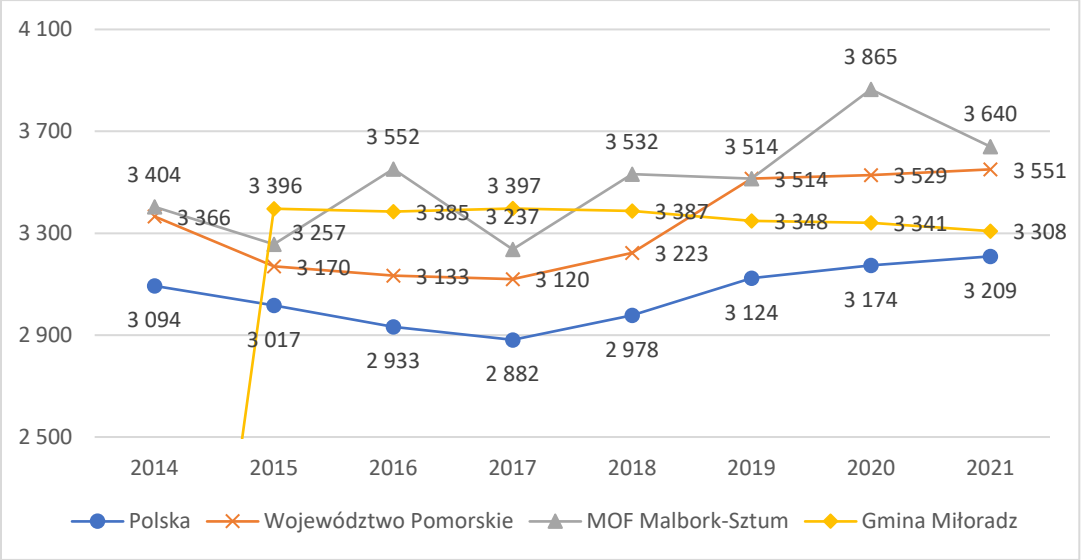
Wykres 27. Liczba udzielonych porad w ramach opieki ambulatoryjnej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (w tys. sztuk)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Średnia liczba ludności przypadającej na 1 aptekę ogólnodostępną na terenie MOF 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 liczby mieszkańców przypadających na jedną aptekę ogólnodostępną. Taka tendencja jest wypadkową zmniejszającej się populacji oraz spadkiem liczby aptek (Wykres 28).

Wykres 28. 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

Nawiązując do badania ankietowego wśród mieszkańców MOF wskazać należy, iż prawie połowa badanych (48%) negatywnie oceniła dostęp do infrastruktury zdrowotnej oraz usług z zakresu ochrony zdrowia na terenie MOF Malbork-Sztum.[21]

[21] Raport z konsultacji społecznych, s. 23

3.2.6. Sport i rekreacja

Na terenie MOF Malbork-Sztum w 2022 roku zarejestrowane były 42 kluby i stowarzyszenia sportowe[22], przy czym żaden nie występował w najwyższej klasie rozgrywkowej w swojej dyscyplinie.

Główna infrastruktura sportowa i rekreacyjna znajduje się w największym 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.

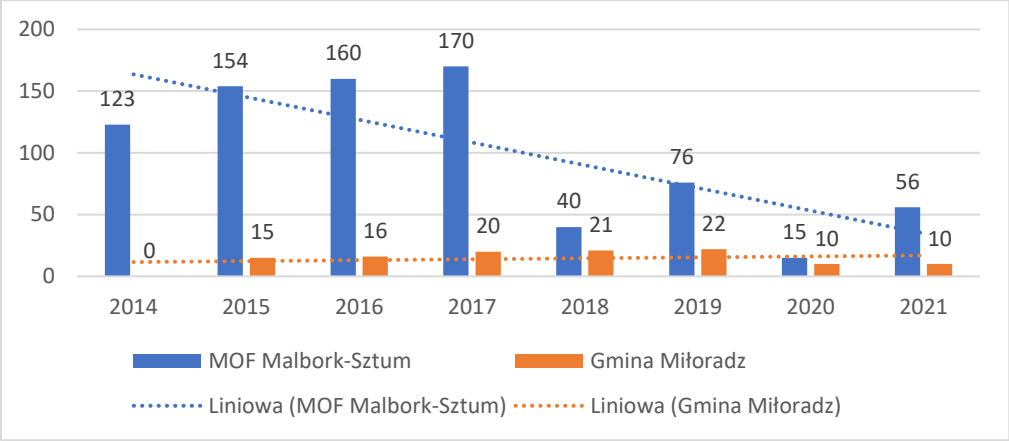
Miasta i wsie na terenie MOF Malbork-Sztum oferują szereg obiektów sportowych, m.in.:

- 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 29) przy trendzie wzrostowym liczby uczestników tychże imprez (Wykres 30). Okres pandemii COVID-19, szczególnie rok 2020, wpłynął na zmniejszenie zarówno liczby imprez turystycznych i sportowo-rekreacyjnych, jak i liczby ich uczestników. Natomiast w roku 2021 obserwujemy wzrost liczby imprez i dynamiczny wzrost liczby uczestników (5 764 osób – najwięcej w badanym okresie czasu).

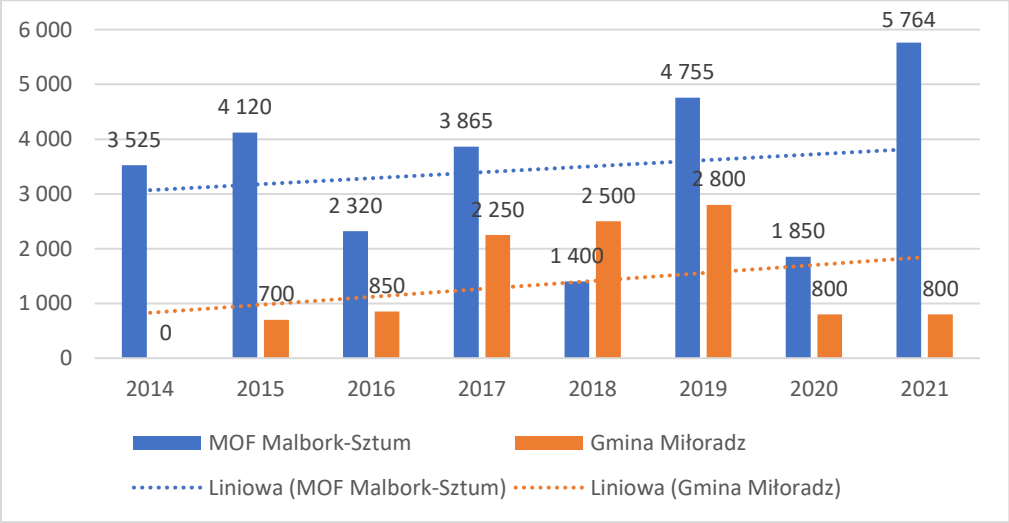
[22] Dane Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 29. 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 30. 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

Wartym zaznaczenia jest bardzo niska ocena mieszkańców MOF dostępności i jakości basenów. Ponad połowa respondentów oceniła negatywnie dostępność basenów (27,4% bardzo źle, 32,6% źle), natomiast jakość dostępnych basenów źle bądź bardzo źle oceniło 35,1% badanych. Pozostałe elementy infrastruktury sportowej zostały zdecydowanie pozytywnie ocenione. Dostępność i jakość boisk sportowych oraz kompleksów sportowych została oceniona pozytywnie przez respondentów (ponad 50% ocen dobrze lub bardzo dobrze).[23]

[23] Raport z konsultacji społecznych, s. 17

W nawiązaniu do powyższego ważnych jest pobudzanie aktywności sportowej, rekreacyjnej mieszkańców MOF, z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury i rozwojem brakującej, w tym basenów i ścieżek pieszo-rowerowych.

3.2.7. Integracja społeczna

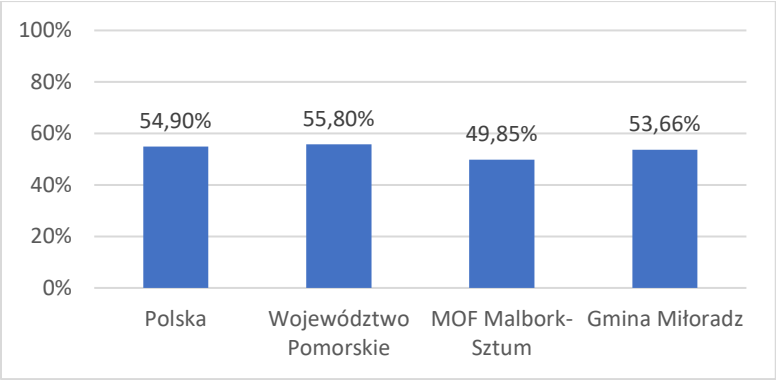
Aktywność społeczna

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 31).

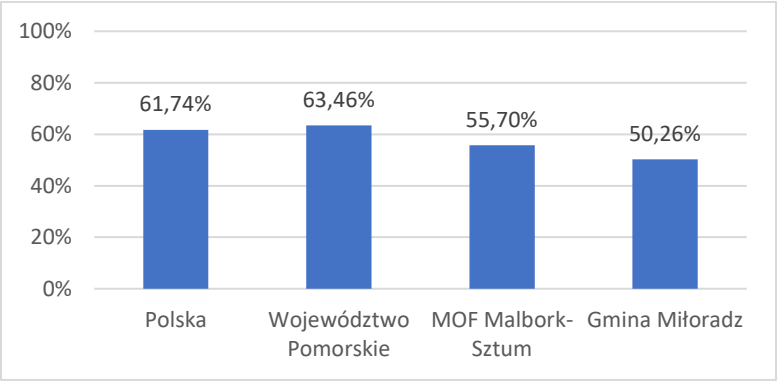
Wykres 31. Wybory samorządowe w roku 2018 – frekwencja na poszczególnych obszarach



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 32).

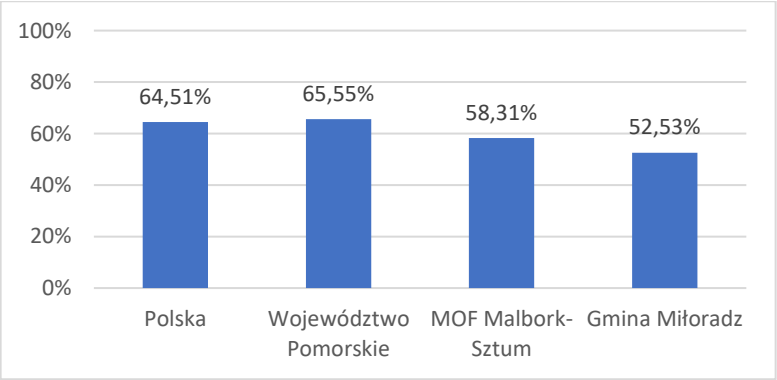
Wykres 32. Wybory do Sejmu i Senatu w roku 2019 – frekwencja na poszczególnych obszarach



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 33).

Wykres 33. 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.

Na podstawie dotychczasowych doświadczeń Partnerów MOF mieszkańcy terenu MOF i gminy mającej status obserwatora nie wykazują dużego zaangażowania w działania społeczne, strategiczne organizowane przez poszczególne samorządy- mieszkańcy MOF indywidualnie nie chcą aktywnie

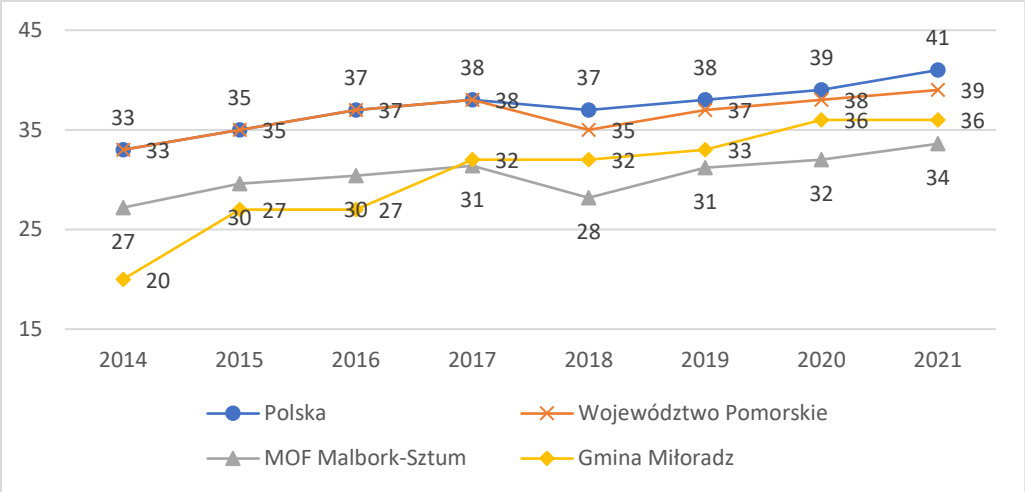
uczestniczyć w konsultacjach społecznych poszczególnych działań, przedsięwzięć strategicznych poszczególnych gmin MOF, jak również działań partnerskich w ramach MOF (m.in. niska frekwencja na spotkaniach konsultacyjnych, brak wiedzy dotyczącej zasad i celu funkcjonowania MOF).

Badanie ankietowe wśród mieszkańców MOF wskazało 48% respondentów ocenia na poziomie umiarkowanym aktywność społeczną mieszkańców MOF, aż 23% ocenia ten aspekt źle.[24]

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 34). 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 34. 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

Na podstawie raportu z badania przeprowadzonego przez Stowarzyszenie Klon/Jawor w roku 2021 pn. „Kondycja organizacji pozarządowych - najważniejsze fakty", wskazać można, iż organizacje pozarządowe w Polsce działają na rzecz dzieci i młodzieży (74%), lokalnej społeczności (63%), seniorek i seniorów (44%), osób chorych, osób z niepełnosprawnością (27%), co odzwierciedla również strukturę działania NGO działających na terenie MOF.[25] Raport wskazuje również, iż organizacje pozarządowe mierzą się głównie z problemami finansowymi (67%), nadmiernym poziomem komplikacji w obszarze pozyskania grantów (64%) i biurokracji publicznej (63%),

[24] Raport z konsultacji społecznych, s. 23
[25] Kondycja organizacji pozarządowych - najważniejsze fakty, Stowarzyszenie Klon/Jawor, 2021 r.

a także brak osób chcących angażować się w działania organizacji pozarządowych (62%), co świadczy o małym zaangażowaniu społeczeństwa w lokalne działania.

Raport pn. „Kondycja III sektora w województwie pomorskim 2020/2021" wskazuje, iż organizacje najczęściej działają w takich obszarach, jak: edukacja i wychowanie, sport i turystyka oraz kultura i sztuka. Dominującymi formami działań są: organizowanie wydarzeń, bezpośrednie świadczenie usług członkom i klientom oraz działalność informacyjna. Odbiorcami oferty organizacji najczęściej są dzieci i młodzież oraz seniorzy. Organizacje utrzymują się głównie ze składek członkowskich, źródeł samorządowych i darowizn finansowych od osób indywidualnych. Nieznacznie rośnie skłonność organizacji do podejmowania działań z zakresu fundraisingu. Jedynie co piąty podmiot dysponuje rezerwą finansową. Tylko co dwudziesty posiada środki na działanie na okres dłuższy niż 6 miesięcy. Organizacje najczęściej współpracują z lokalną społecznością, urzędem gminy lub organizacjami działającymi w tej samej branży. Zmniejszyła się skłonność do budowania relacji z biznesem. Wśród organizacji, które nie współpracują z administracją, najczęściej argumentem jest brak zainteresowania budowaniem relacji. Ocena większości elementów obecnej sytuacji organizacji jest gorsza niż 3 lata temu. Gorzej oceniana jest też ogólna kondycja organizacji. Mimo to organizacje chcą się rozwijać i spodziewają się lepszych niż gorszych warunków działania w najbliższym roku.[26]

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

Badanie ankietowe wśród mieszkańców MOF wskazało iż 48% respondentów umiarkowanie ocenia poziom współpracy mieszkańców MOF oraz organizacji społecznych, np. w zakresie wspólnych inicjatyw, przy 18% oceniających ten aspekt źle i 28% dobrze.[27]

Pomoc społeczna

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

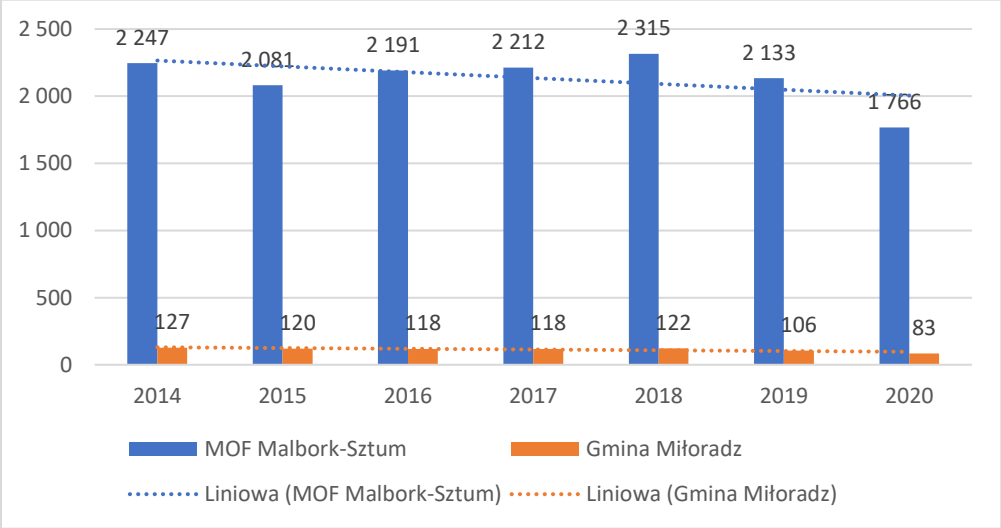
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Malborku,
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Sztumie
- Gminne, Miejsko – Gminne oraz Miejskie Ośrodki Pomocy Społecznej,
- Centrum Profilaktyki i Terapii Uzależnień w Malborku,
- Poradnie Psychologiczno-Pedagogiczne w Malborku i Sztumie,
- Ośrodek AGAPE w Sztumie.

[26] Kondycja III sektora w województwie pomorskim 2020/2021, województwo pomorskie, grudzień 2022, s. 3,4
[27] Raport z konsultacji społecznych, s. 23

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 35), 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.

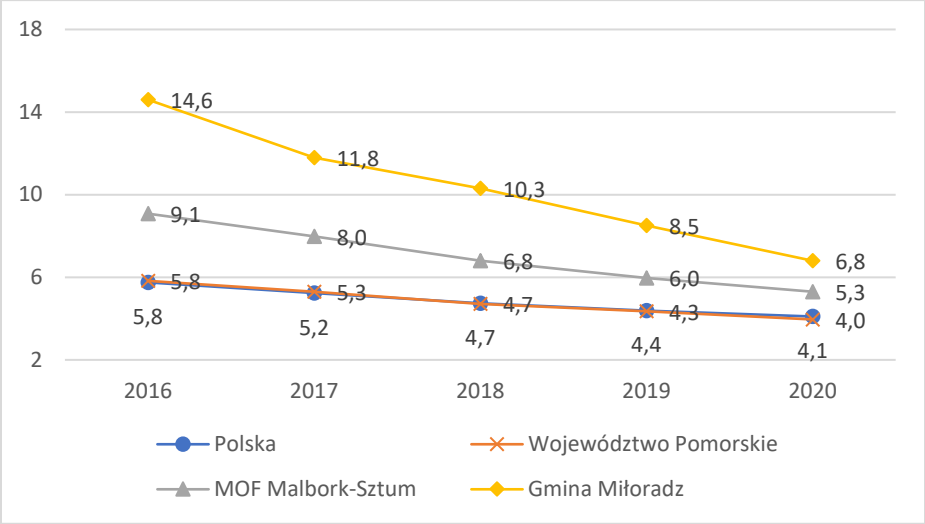
Wykres 35. Rodziny otrzymujące zasiłki rodzinne na dzieci na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (rodzina)



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 36).

Wykres 36. Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem w wyszczególnionych obszarach w latach 2016-2020[28] (%)[29]



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 roku zarejestrowanych było 289 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 98% stanowiły przedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników. W ostatnich ośmiu latach liczba podmiotów gospodarczych charakteryzowała się liniowym trendem wzrostowym.

[28] Brak danych za lata 2014-2015 oraz 2021

[29] 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.

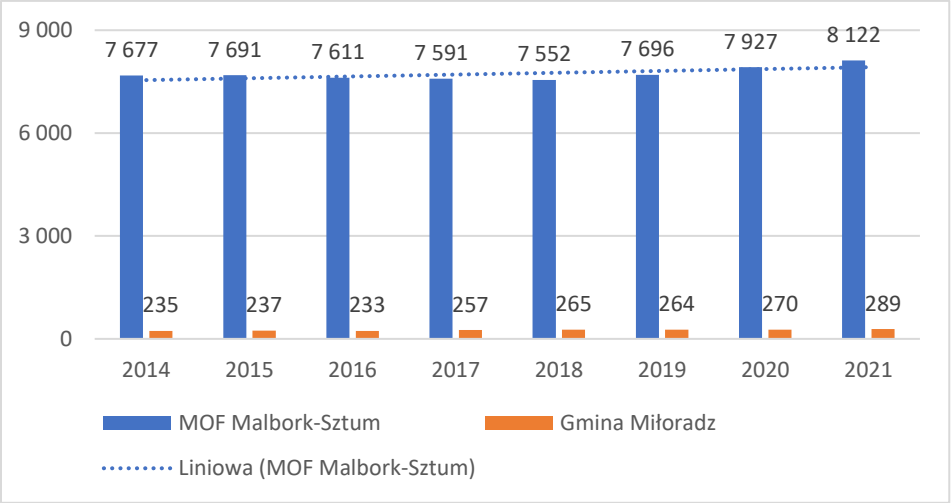
Najliczniej reprezentowany sektor na terenie MOF Malbork-Sztum, a jednocześnie Gminy Miłoradz, dotyczy działalności związanej z handlem hurtowym i detalicznym, naprawą pojazdów samochodowych, włączając motocykle, budownictwem i przetwórstwem przemysłowym.

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 37). 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 diagnozy odnotowano coroczny wzrost liczby przedsiębiorstw. Skumulowany roczny wskaźnik wzrostu CAGR w latach 2014-2021 dla województwa pomorskiego wyniósł 2,33%.

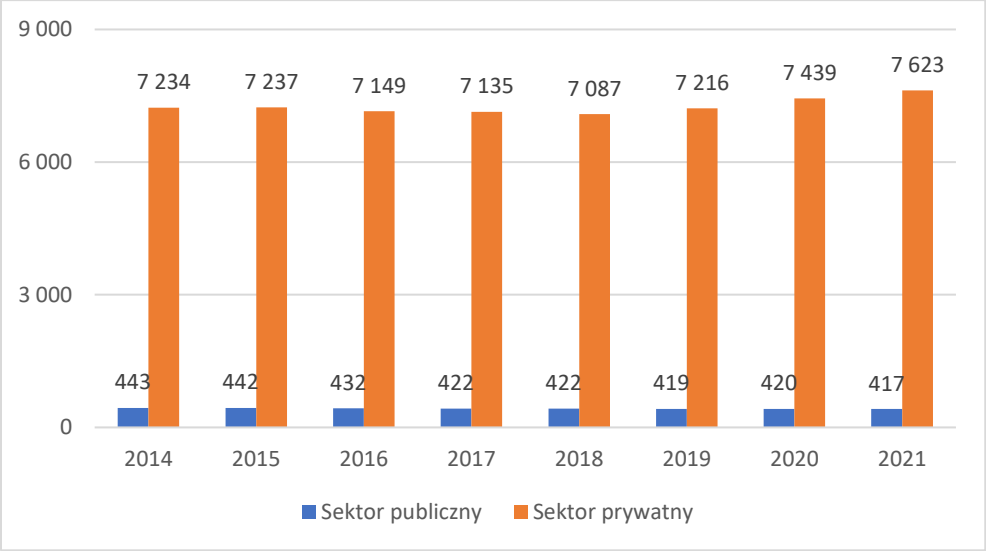
Wykres 37. Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w latach 2014-2021



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 38).

Wykres 38. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 w podziale na sektory własnościowe

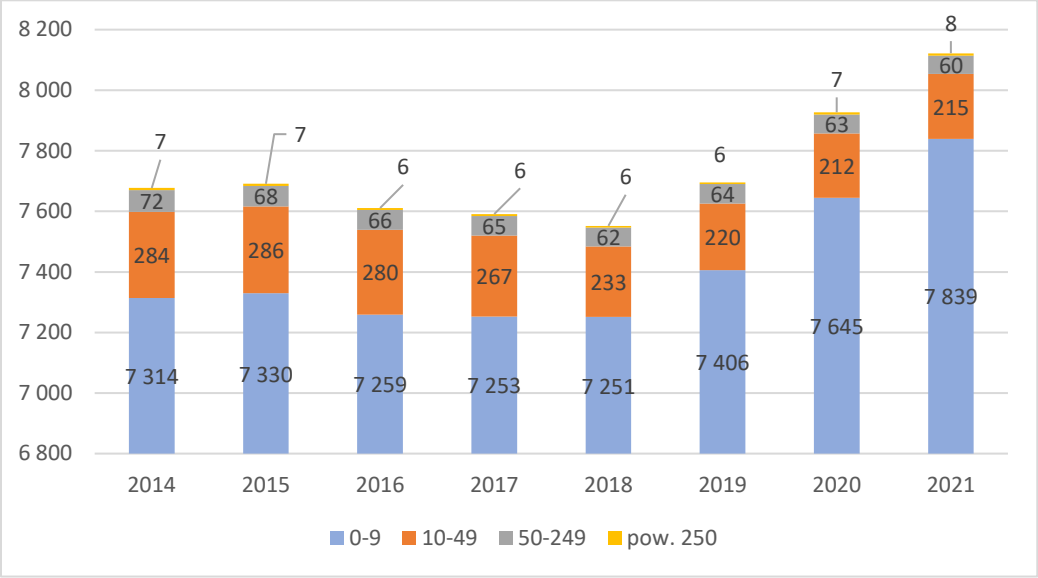


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

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 39) 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 39. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 według klas wielkości



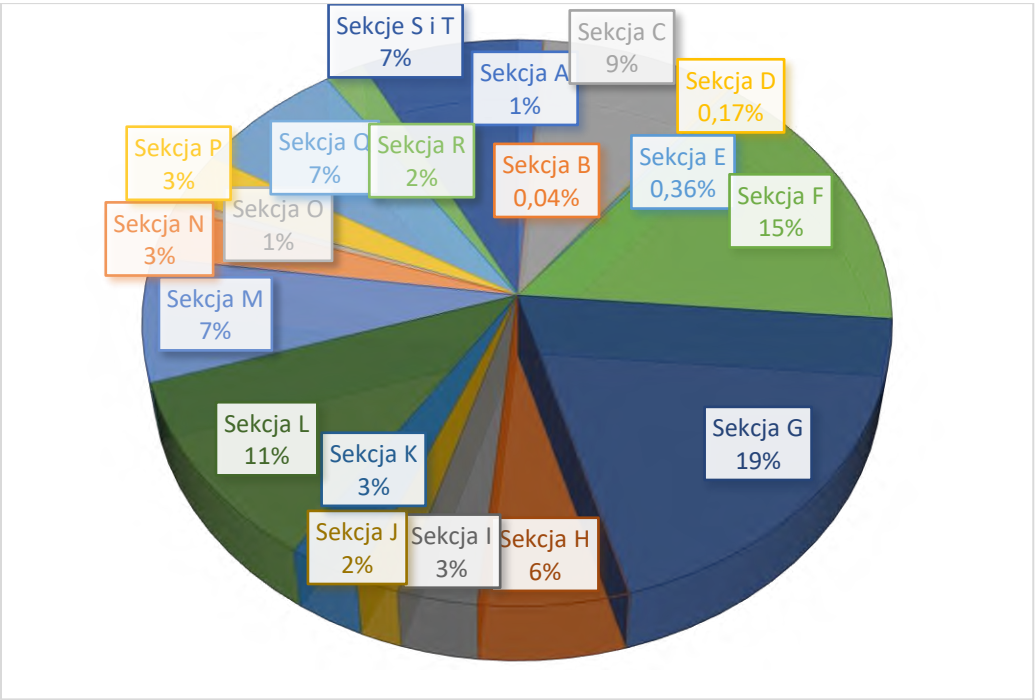
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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 zamknięcie zakładu lub przeniesienie produkcji nie są obarczone 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 40).

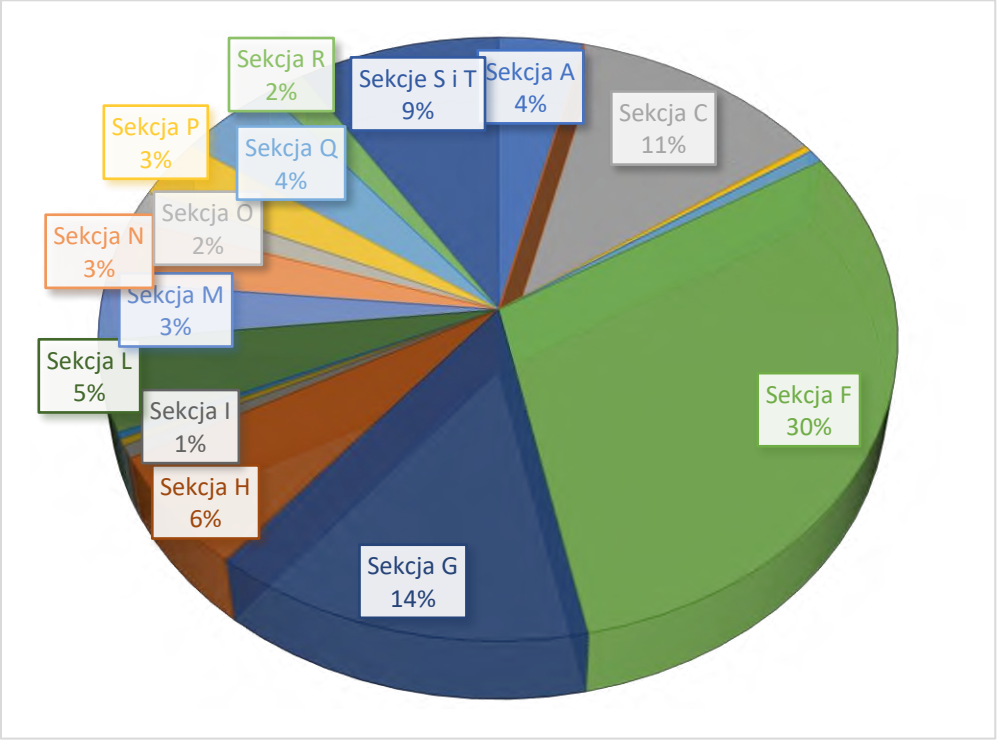
Wykres 40. Podmioty gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności



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 41). Wyżej wymienione 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 41. 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,

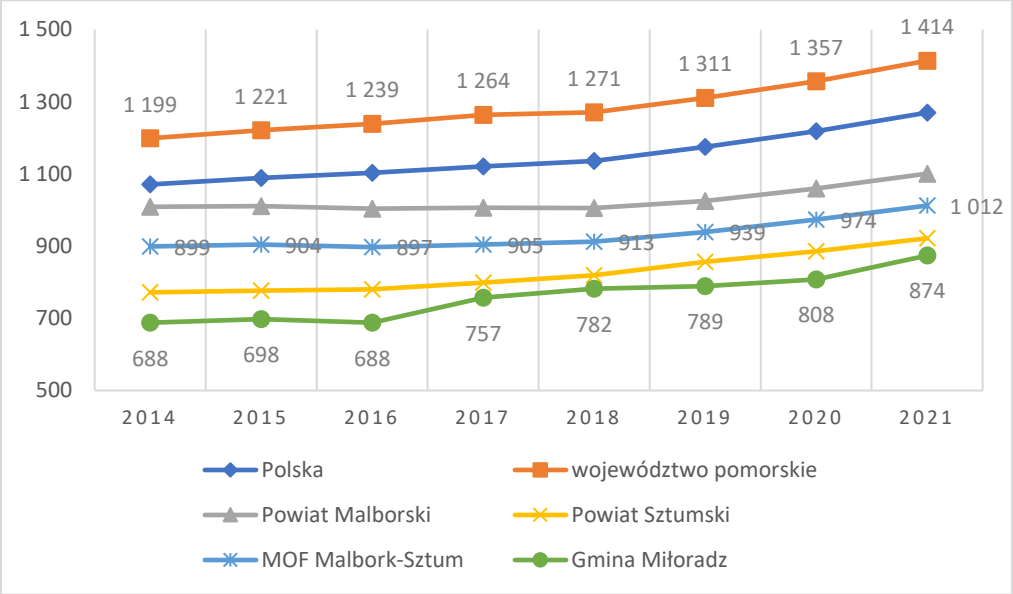
U. organizacje i zespoły eksterytorialne.

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 42). 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 (Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot).

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 42. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021

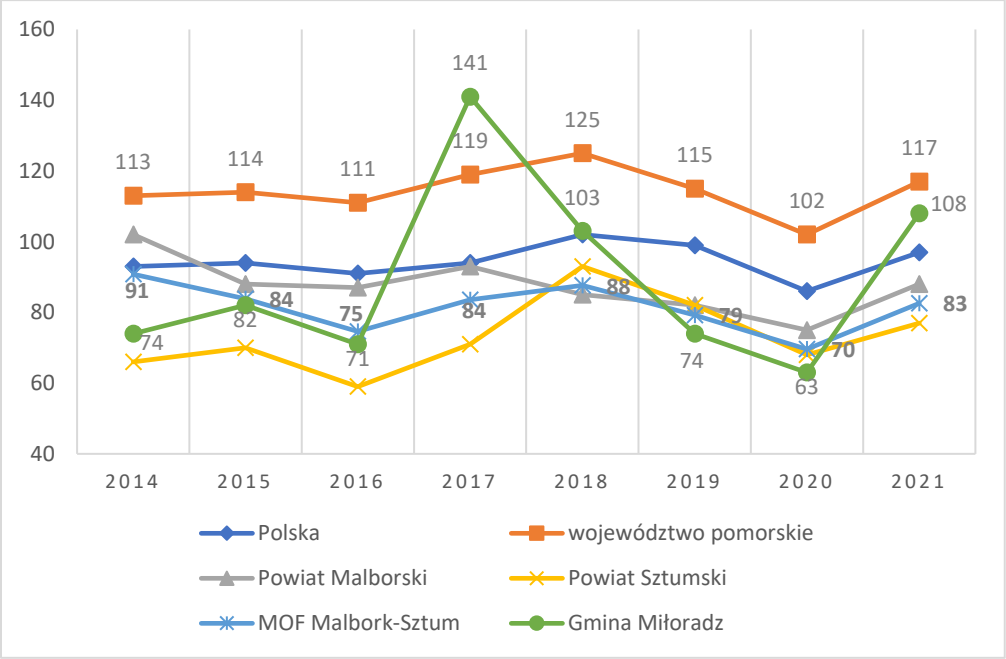


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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 43), jednak w tożsamym okresie liczba podmiotów wykreślonych z rejestru REGON spadła w roku 2021 w porównaniu do roku 2014 o ponad 36% (Wykres 44), co świadczy o stabilizacji w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej w oparciu o różne formy prawne, przy stosunkowo niskiej aktywności gospodarczej mieszkańców.

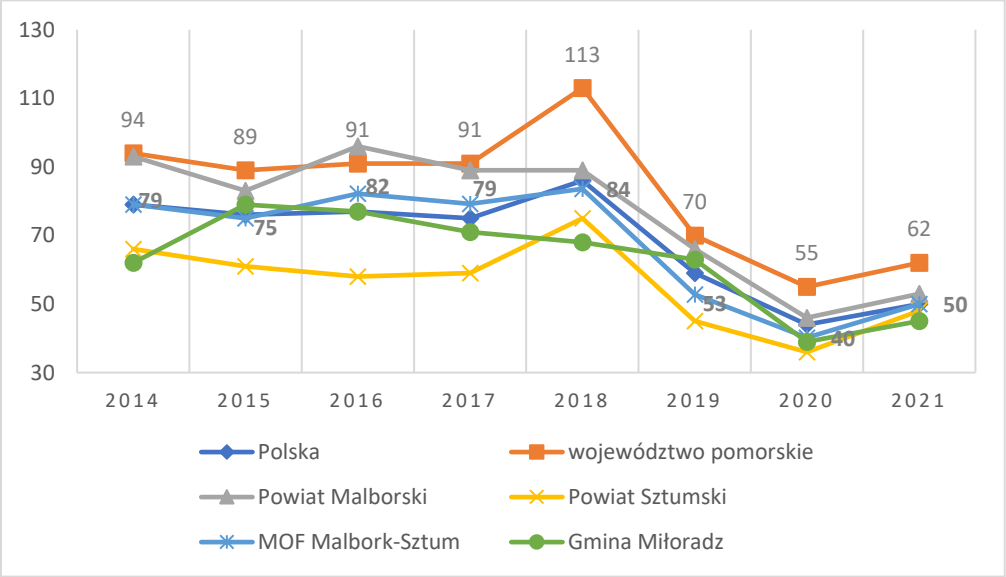
Sytuacja na terenie MOF Malbork-Sztum nie jest podobna do trendów odnotowanych na obszarze województwa pomorskiego, analizowanych powiatów, Polski, czy też Gminy Miłoradz, gdzie w analizowanym okresie odnotowano wzrost liczby nowo zarejestrowanych podmiotów w rejestrze REGON na 10 tys. mieszkańców, przy jednoczesnym spadku wartości wskaźnika liczby wyrejestrowanych podmiotów na 10 tys. ludności. Konieczne 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 43. Podmioty gospodarki narodowej nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

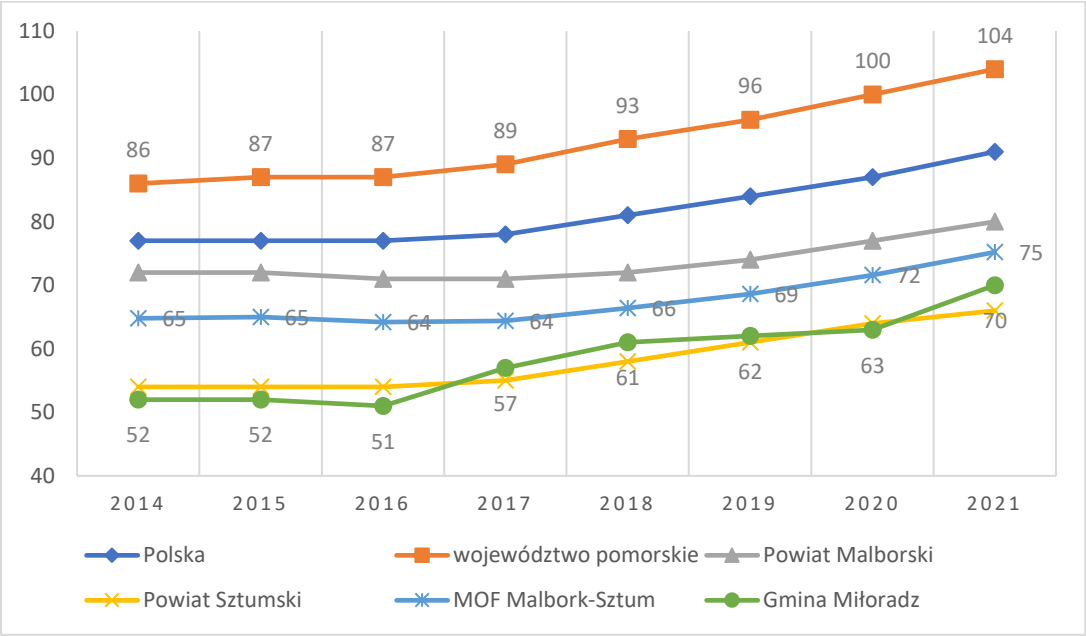
Wykres 44. Podmioty gospodarki narodowej wykreślone z rejestru REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021



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 45). 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 45. Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 1000 ludności wieku produkcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021



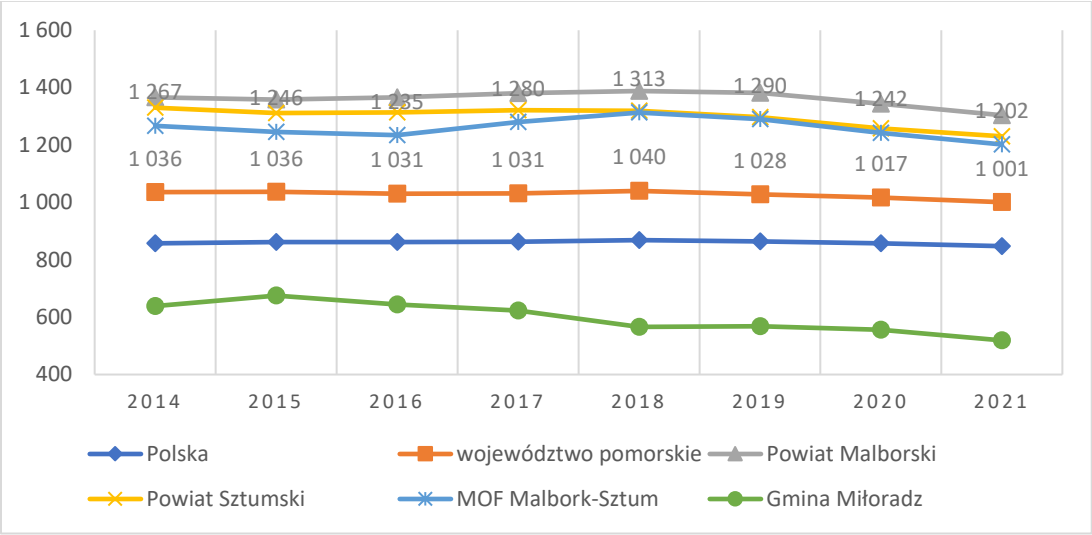
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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 poszczególnej działalności gospodarczej. Organizacje pozarządowe, w tym będące Instytucjami Otoczenia Biznesu (IOB), otrzymały 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 tworzeniu warunków sprzyjających przedsiębiorcom jest wsparcie samych instytucji otoczenia biznesu, głównie tych lokalnych, jak również regionalnych. Wartość wskaźnika liczby instytucji otoczenia biznesu na 10 tys. podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF 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 46). 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 46. 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

Poziom przedsiębiorczości na terenie MOF został umiarkowanie oceniony w badaniu ankietowym przeprowadzonym wśród mieszkańców. Negatywnie oceniono poziom przedsiębiorczości oraz promocję przedsiębiorczości przez odpowiednio około 39% oraz 35% mieszkańców. Warta odnotowania jest wysoka ocena warunków do prowadzenia działalności rolniczej (blisko 39% odpowiedzi pozytywnych).[30]

3.3.4. Oferta inwestycyjna MOF Malbork-Sztum[31]

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).

[30] Raport z konsultacji społecznych, s. 21
[31] 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

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, w 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.[32]

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.[33] 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 – podmioty te realizują szereg projektów wspierających pozyskanie inwestycji, w tym m.in. w zakresie dystrybucji grantów na uzbrojenie terenów inwestycyjnych, czy też grantów relokacyjnych. W latach 2019-2022 Gmina Miasta Malbork, Miasto i Gmina Nowy Staw oraz Miasto i Gmina Sztum uczestniczyły w projekcie realizowanym przez

[32] Polska Strefa Inwestycji, Colliers International, PAIH, EY, 2019, s. 4
[33] Dane Partnerów MOF Malbork-Sztum

Agencję Rozwoju Pomorza S.A. pn. „Podniesienie standardów obsług 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 roku), miejską farę pod wezwaniem św. Jana, Wysokie i Niskie Podcienia oraz system murów obronnych z bramami Mariacką i Garncarską, ochraniający zabudowę mieszkalną.[34]

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.[35] 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 branże kreatywne związane z rzemiosłem i twórczość artystyczną stanowi o unikalnym 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

[34] http://www.visitmalbork.pl/
[35] http://www.pomorskie.eu/pl/turystyka/obiekty_przyrodnicze/rezerwaty_przyrody/

turystyczną dla turystów aktywnie spędzających wolny czas, ale również stanowią o poprawie dostępności komunikacyjnej MOF, zostały szerzej opisane w rozdziale 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 – Dobre 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 prze 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 stanowić o dalszym rozwoju potencjału turystycznego (i komunikacyjnego[36]) MOF Malbork Sztum

- Wiślana Trasa Rowerowa R9 (EuroVelo 9) szlak rowerowy biegnący wzdłuż Wisły, łączący Beskidy z Bałtykiem. Na terenie MOF Malbork-Sztum przebiega przez Gminę Sztum (Biała Góra-Piekło), a także przez Gminę Miłoradz.

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.[37]

Największą atrakcją turystyczną położoną nad Nogatem 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 do zimowania jednostek, zaplecze sanitarne, bosmanat żeglarski, baza gastronomiczna oraz sieć dróg dojazdowych i lokalnych ścieżek turystycznych.

[36] Opisane szerzej w punkcie 3.4 przedmiotowej Strategii.
[37] [37] http://petla-zulawska.pl/

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.[38] 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 Inteligentne Specjalizacji Pomorza, który wszakże jest regionem turystycznym.

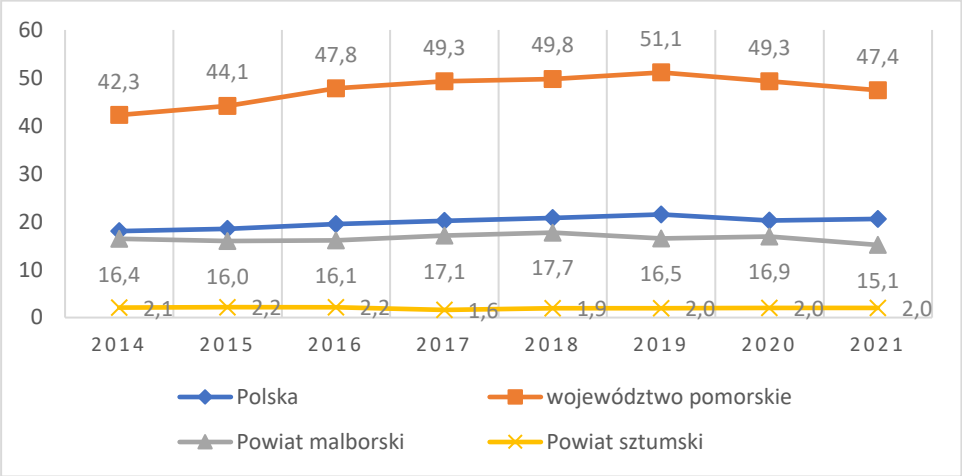
Mimo dużego znaczenia turystyki dla MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz, głównie w kontekście dalszego rozwoju ścieżek pieszo-rowerowych przy drodze krajowej DK 22 oraz wojewódzkiej DW 603 łączącej się z WTR 9, możliwości obsługi ruchu turystycznego są ograniczone z powodu słabo rozwiniętej infrastruktury.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

[38] Planowana realizacja przedsięwzięcie pn. „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej, Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego".

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, prezentujemy poniższy wykres analizujący powiat malborski i sztumski, jako Partnerów MOF. Liczba miejsc noclegowych na terenie powiatu malborskiego, dzięki bazie noclegowej Miasta Malborka jest zdecydowanie wyższa niż na terenie powiatu sztumskiego (Wykres 47). 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 47. 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

Turystyka w badaniu ankietowym skierowanym do mieszkańców MOF została oceniona umiarkowanie przez ponad 44% respondentów. Ankietowani pozytywnie ocenili jakość zabytków na terenie MOF Malbork-Sztum, a także dostępność miejsc atrakcyjnych pod względem przyrodniczym, odpowiednio 52,9% oraz 43,43% ocen pozytywnych. Elementem wymagającym poprawy z pewnością jest jakość promocji oferty turystyczno-rekreacyjnej, niecałe 30% badanych źle oceniło wskazany aspekt.[39]

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.

[39] Raport z konsultacji społecznych, s. 25

3.4. Sfera przestrzenna, infrastrukturalna i środowiskowa

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

3.4.1. Transport i dostępność komunikacyjna

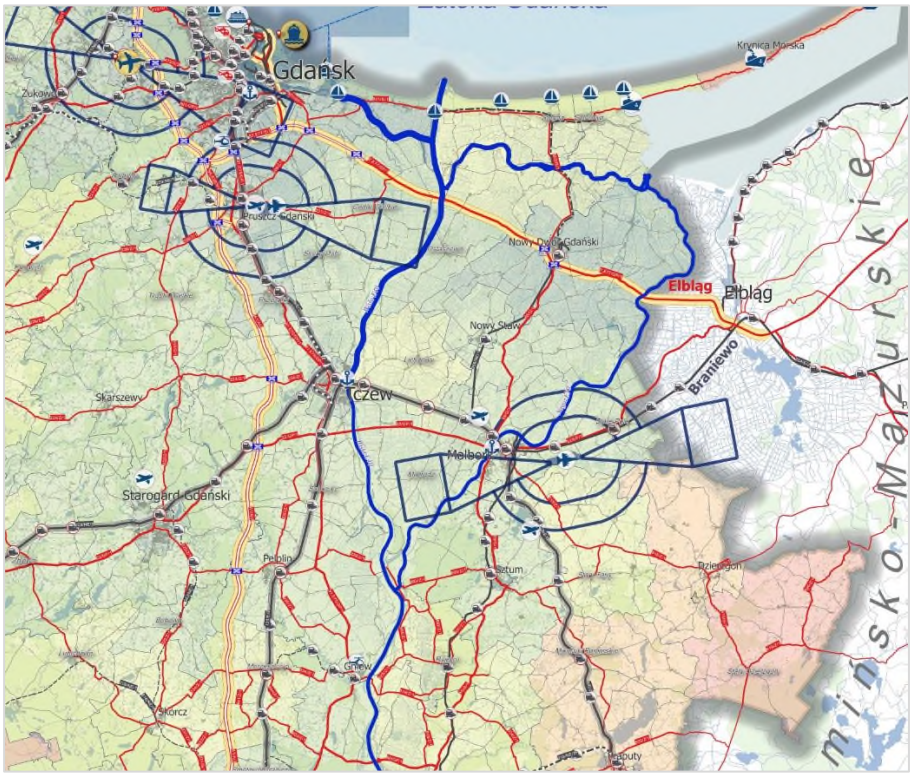
W ramach prac nad Strategią ZIT przeprowadzono – zgodnie z wytycznymi – kompleksowe analizy obszaru transportu i dostępności komunikacyjnej w oparciu o badania wtórne i pierwotne (wśród mieszkańców oraz radnych gmin i sołectw MOF Malbork-Sztum) oraz dialog ze wszystkimi interesariuszami polityki transportowej MOF (w tym przedstawicielami zarządców infrastruktury, organizatorów transportu, przewoźników kolejowych i autobusowych, policji, organizacji rowerowych), w wyniku którego zidentyfikowano i omówiono problemy transportowe, przyczyny, potrzeby (przedstawione w poniższych podrozdziałach) oraz wizję i potrzebne przedsięwzięcia rozwojowe (ujęte w rozdziale 6).

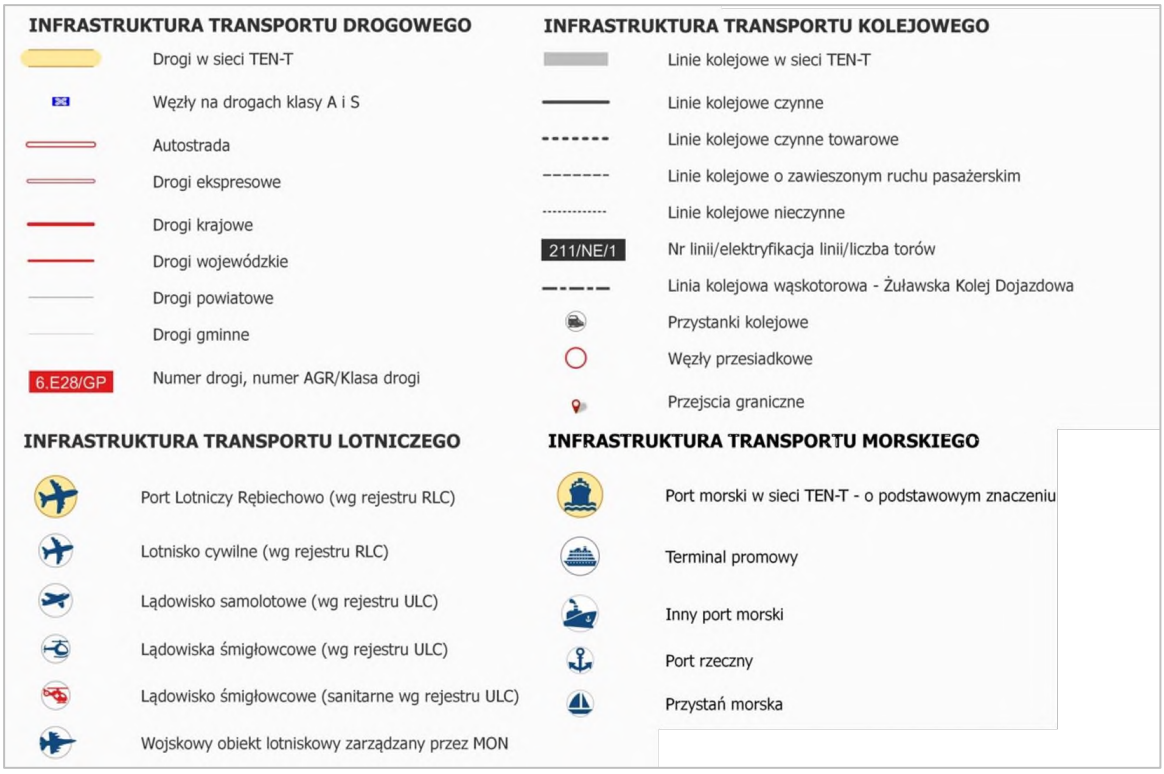
3.4.1.1. Zagospodarowanie przestrzenne – infrastruktura transportowa

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





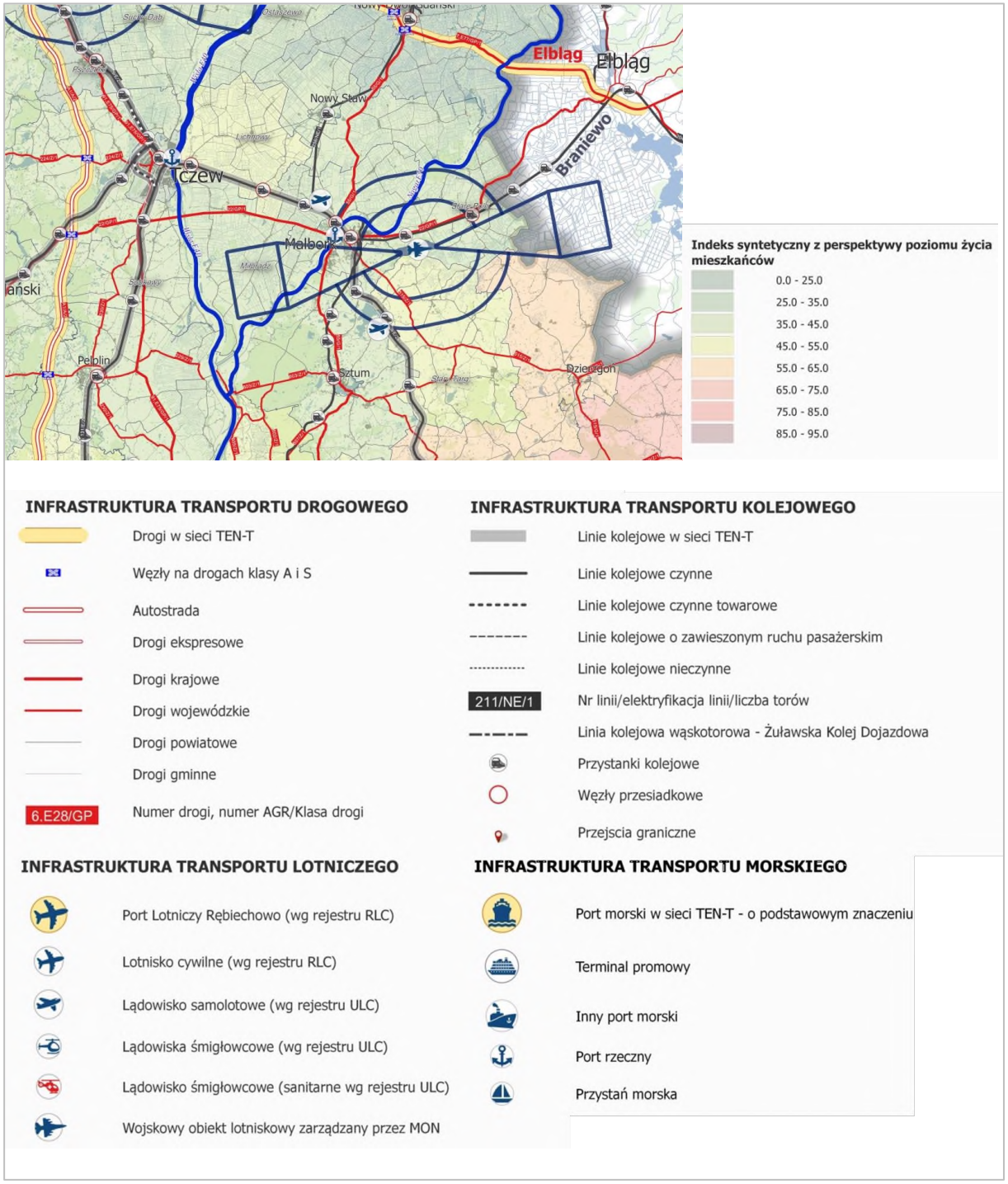
Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.

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 Dzierzgoń,
- 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)
- DW 607 Sztumska Wieś – Ryjewo – Jałowiec – Gurcz.

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

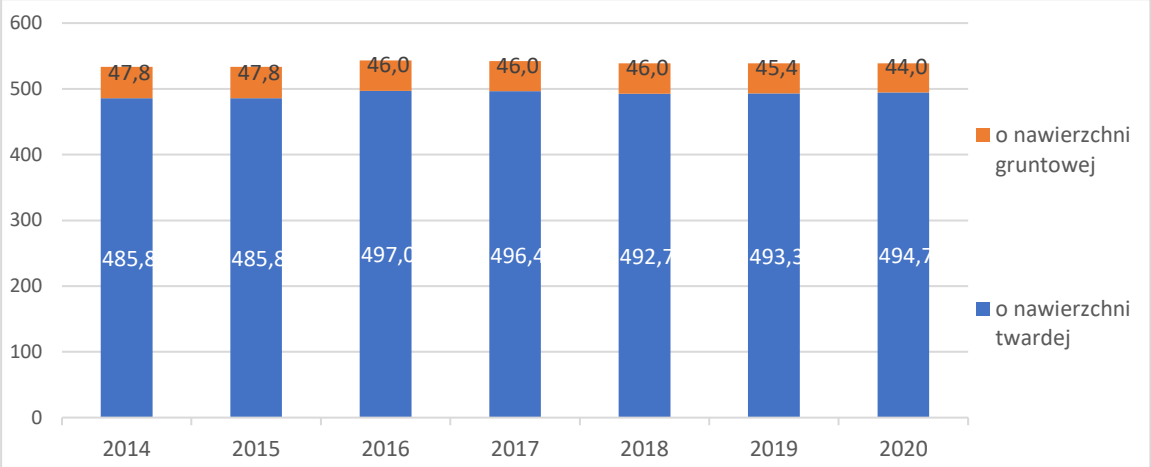
Źródło: opracowanie własne na podstawie https://conadrogach.pl/wojewodztwo/pomorskie/

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 możliwość dojazdu do szkół, pracy, miejsc rekreacyjnych.

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 48). Zwiększeniu uległa długość dróg o nawierzchni twardej (o 8,9 km), zaś zmniejszeniu długość dróg gruntowych (o 3,8 km).

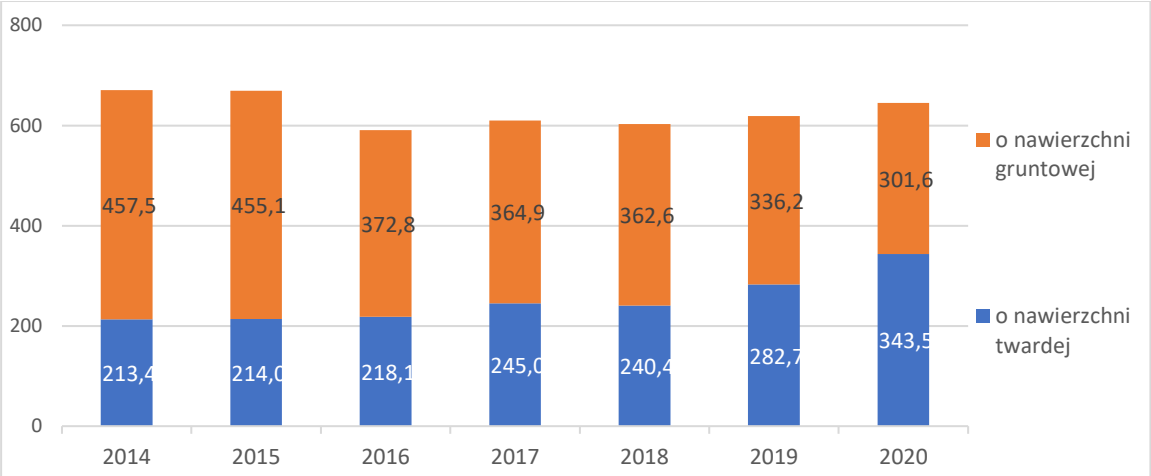
Wykres 48. Drogi publiczne powiatowe w powiecie malborskim i sztumskim w latach 2014-2020 [km]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Odmienna sytuacja jest w przypadku dróg gminnych (Wykres 49). 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).

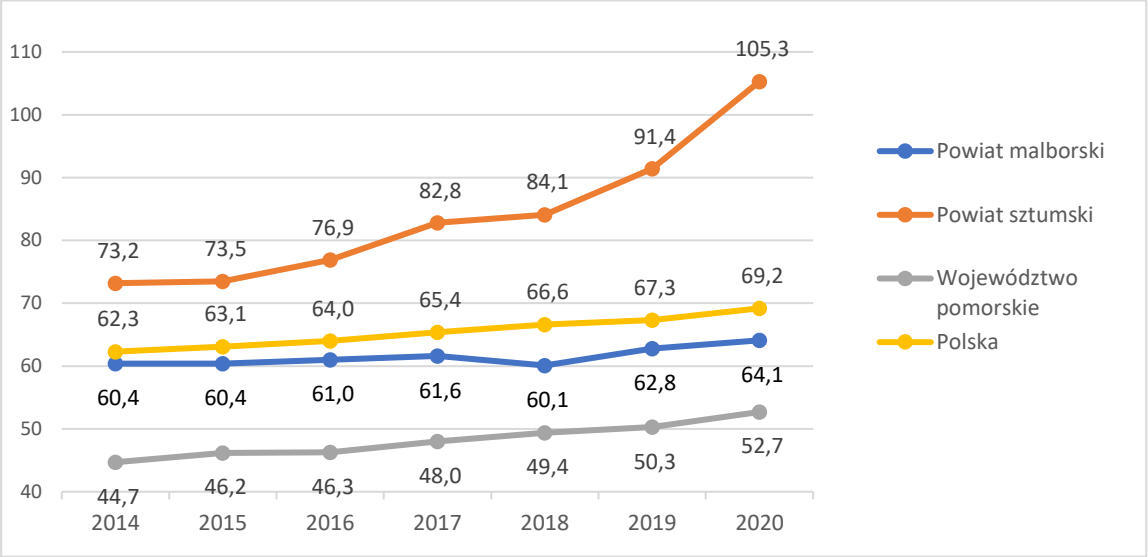
Wykres 49. Drogi publiczne gminne w powiecie malborskim i sztumskim w latach 2014-2020 [km]



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 50). Oznacza to poprawę dostępności 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 50. 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.

Większość dróg, będących z zarządzie powiatu malborskiego, znajduje się w stanie zadowalającym (Tabela 2). Jedynie 30% dróg z nawierzchnią bitumiczną jest w stanie dobrym, podczas gdy w powiecie sztumskim 55%. Należy jednak wskazać, iż 72,5 km dróg w powiecie sztumskim (31% wszystkich dróg) jest w stanie niezadawalającym.

Tabela 2. Stan nawierzchni dróg na terenie powiatów malborskiego i sztumskiego

Powiat	Rodzaj nawierzchni	km	dobry	zadowalający	niezadowalający	zły
malborski	bitumiczna	218,3	30%	70%	-	-
	betonowa	1,5	100%		-	-
	z bruku	16	-	100%	-	-
	z kostki kamiennej	0,6	-	100%	-	-
	gruntowa	4,6	-	100%	-	-
sztumski	bitumiczna	234,5	55%	8%	7%	-
	betonowa	-	-	-	-	-
	z bruku	20,1	-	-	100%	-
	z kostki kamiennej	7	-	100%	-	-
	gruntowa	36	-	-	100%	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatów malborskiego i sztumskiego, 07.2023.

Tabela 3. Stan nawierzchni dróg gminnych na terenie MOF Malbork-Sztum

Gmina	Rodzaj nawierzchni	km	dobry	zadowalający	niezadowalający	zły
Miasto Malbork	bitumiczna	45,3	84%	16%	-	-
	Z płyt betonowych	24	83%	17%	-	-
	z kostki betonowej	3,8	100%	-	-	-
	z kostki kamiennej	3,4	51%	49%	-	-
	gruntowa/szutrowa	10	-	100%	-	-
Gm. Malbork	Drogi asfaltowe	7,7	40%	30%	20%	-
	Drogi betonowe	18,9	15%	30%	30%	-
	Drogi gruntowe	13,2	20%	20%	10%	-
Gm. Nowy Staw	bitumiczna	12,6	51% i 10% bardzo dobry	29%	-	5% i 5% bardzo zły
	z płyt betonowych	4,5	3%	84%	-	13%
	z prefabrykatów betonowych	1		71%	-	29%
	z kostki betonowej	0,4	100%	-	-	-
	z kostki kamiennej	0,5	58% i 42% bardzo dobry	-	-	-
	z bruku kamiennego	0,4	-	61%	-	39%
	gruntowa/żwirowa	8,2	-	100%	-	
	żwirowa tłuczniowa	5,1	-	95%	-	5%
Gm. Stare Pole	wszystkie	15,4	29%	52%	19%	-
Miasto i Gmina Sztum	bitumiczna	15,7	39%	61%	-	-
	z płyt betonowych	36,7	83%	17%	-	-
	z kostki betonowej	6,3	100%	-	-	-
	z kostki kamiennej	2,1	48%	47%	5%	-
	gruntowa/szutrowa	20,3	-	100%	-	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z gmin MOF Malbork-Sztum, 07.2023.

Stan dróg na terenie MOF jest zróżnicowany, w zależności od rodzaju nawierzchni (Tabela 3). W mieście Malbork zdecydowana większość dróg jest w stanie dobrym. W gminie Malbork nawierzchnia części dróg asfaltowych i betonowych jest niezadowalająca (odpowiednio 20% i 30%). W gminie Nowych Staw znajdują się drogi z nawierzchnią w stanie dobrym i bardzo dobrym, jak i złym oraz bardzo złym. Większość dróg w gminie Stare Pole oraz gminie i mieście Sztum jest w stanie dobrym i zadowalającym.

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: niefunkcjonująca obecnie, niezelektryfikowana, jednotorowa, łącząca Szymankowo, Nowy Staw i Nowy Dwór Gdański oraz Stegnę, Sztutowo Mikoszewo poprzez skomunikowanie z siecią Żuławskiej Kolei Dojazdowej, 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 śluzę 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 Gdańsku Rębiechowo i oddalony jest o ok. 70 km od Malborka i 84 km od Sztumu. Kolejne lotniska to Warszawa Modlin, Warszawa Okęcie..

Planowany rozwój infrastruktury transportowej

W Tabeli 4 zestawiono planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie objętym analizą, umożliwiające rozwój mobilności i komunikacji w regionie.

Tabela 4. 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	Potencjalne zadania dot. remontu i odnowy odcinków dróg wojewódzkich: - odcinek drogi nr 522 Górki – Prabuty – granica województwa	Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+
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 dworca kolejowego w Sztumie	Rządowy Program Inwestycji Dworcowych 2024-2030

7	Przebudowa drogi powiatowej nr 3130G na odcinku DW515 - Szropy do 2023 r.	Wieloletni Plan Finansowy Powiatu Sztumskiego
8	Przebudowa drogi gminnej nr 218525G ul. Donimirskich w Czerninie (2023-2024)	Wieloletni Plan Finansowy Miasta i Gminy Sztum
9	Przebudowa dróg gminnych ul. Topolowej, Zielnej, Krótkiej i Okrężnej w Czerninie (2023)	Wieloletni Plan Finansowy Miasta i Gminy Sztum
10	Modernizacja dróg gruntowych z wykorzystaniem płyt Yombo (zadanie wieloletnie)	Wieloletni Plan Finansowy Miasta i Gminy Sztum
11	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
12	Budowa drogi w miejscowości Stare Pole ul. Juliana Tuwima do 2023 r.	Wieloletni Plan Finansowy Gminy Stare Pole
13	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., Planu rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+ 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. Konieczna jest ponadto budowa węzła Integracyjnego w Sztumie, który został ujęty w Regionalnym Programie Strategicznym.

W celu sprawnej realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych konieczne jest wypracowanie polityki, zasad współpracy z podmiotami Grupy PKP, szczególnie w kontekście gruntów, na terenie których prowadzone będą inwestycje w infrastrukturę transportową.

Obecnie trwa przebudowa drogi krajowej nr 22 od granicy województwa pomorskiego, przez gminę Stare Pole, do wjazdu do Malborka, która powinna zakończyć się w listopadzie 2024 r. W ramach inwestycji powstanie nowa droga, przebudowane skrzyżowania, przepusty, zjazdy i zatoki autobusowe oraz ścieżka pieszo-rowerowa wzdłuż całego odcinka wraz z odpowiednią infrastrukturą.[40]

Gmina Miłoradz jest ściśle skomunikowana z Miastem i Gminą Sztum poprzez drogi wojewódzkie nr 603 Sztum – Biała Góra i nr 605 Biała Góra – Piekło oraz drogę powiatową nr 2904 G Piekło – 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.

[40] https://malbork.naszemiasto.pl/przebudowa-drogi-krajowej-nr-22-w-powiecie-malborskim-co/ar/c4-9220481

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych realizuje obecnie projekt wykonania studium wykonalności rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej, zakładające odtworzenie połączenia linii na odcinkach Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo oraz Stegna – Nowy Dwór Gdański ze skomunikowaniem w planowanym węźle integracyjnym pod drogą nr 7 w Nowym Dworze Gdańskim. Połączenie komunikacyjne Grudziądz – Sztum – Malbork – Nowy Staw – Nowy Dwór Gd. – Stegna – Sztutowo realizowane w latach 2009-2013 przez przewoźników Arriva RP sp. z o.o. i Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych dowiodło o dużych potrzebach komunikacyjnych na tym odcinku, gdyż przewozy wynosiły nawet ponad 1000 osób w pociągu[41]. Reaktywacja linii kolejowej nr 256 i odtworzenie kolejowego połączenia komunikacyjnego na trasie Sztum – Malbork – Nowy Staw – Nowy Dwór Gdański, umożliwiłoby dojazd mieszkańców MOF na Mierzeję Wiślaną i rozwój turystyki.

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

Tabela 5. Planowane i oczekiwane zadania, przyczyniające się do poprawy stanu infrastruktury transportowej na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz

Lp.	Zadanie	
1	Budowa obwodnicy Miasta Malborka	Powiat Malborski
2	Przebudowa drogi powiatowej nr 2907G na odcinku ok. 2,2 km (2024-2027)	
3	Przebudowa drogi powiatowej nr 2914G – budowa chodnika (2023-2025)	
4	Przebudowa drogi powiatowej nr 2927G (2024 -2027)	
5	Przebudowa drogi powiatowej nr 2918G – budowa chodnika (2024-2027)	
6	Przebudowa drogi powiatowa nr 2345G wraz z budową chodnika na odcinku ok. 2,8 km (2024-2030)	
7	Remont drogi powiatowej nr 2301G na odcinku ok. 1,22 km (2024 - 2027)	
8	Remont drogi powiatowej nr 2931G na odcinku ok. 5 km (2024-2027)	
9	Przebudowa drogi powiatowej nr 2905G – budowa chodnika (2024-2030)	
10	Przebudowa drogi powiatowej nr 2337G wraz z budową chodnika (2023 -2024)	
11	Przebudowa przejścia dla pieszych na drodze powiatowej nr 2936G (2023-2025)	
12	Remont drogi powiatowej nr 2915G (2024-2027)	
13	Przebudowa drogi powiatowej nr 2904G – budowa chodnika na odcinku ok. 1,14 km (2023-2025)	
14	Przebudowa drogi powiatowej nr 2901G – budowa chodnika (2023 -2030)	

[41] Formularz konsultacyjny Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych z dn. 21.04.2023 r.

15	Przebudowa drogi powiatowej nr 2916G – budowa chodnika na odcinku ok. 1,1 km (2023-2025)	
16	Przebudowa drogi powiatowej nr 2303G – budowa chodnika na odcinku ok. 1,13 km (2023-2025)	
17	Przebudowa drogi powiatowej nr 2901G na odcinku ok. 7,8 km (2024 -2030)	
18	Przebudowa drogi powiatowej nr 2901G – budowa chodnika na odcinku ok. 1,1 km (2024-2030)	
19	Przebudowa drogi powiatowej nr 2920G – budowa chodnika na odcinku ok. 0,6 km (2024 -2030)	
20	Przebudowa drogi powiatowej nr 2935G – budowa chodnika na odcinku ok. 1,8 km (2024-2030)	
21	Przebudowa dróg gminnych Kotarbińskiego i Konopnickiej wraz z budową ronda w Malborku (zakres ukierunkowany na poprawę stanu technicznego dróg, w tym budowę ronda na skrzyżowaniu ulic oraz bezpieczeństwo ruchu pieszych i kierowców)	Wnioski Miasta Malbork złożone w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg
22	Przebudowa drogi gminnej nr 201156G – ul. Sprzymierzonych w Malborku" (zakres projektu ukierunkowany na poprawę stanu technicznego drogi oraz bezpieczeństwo ruchu pieszych i kierowców)	
23	Remont ul. Zakopiańskiej i Kwiatkowskiego w Malborku (zakres ukierunkowany na poprawę stanu technicznego drogi oraz bezpieczeństwo ruchu pieszych i kierowców)	
24	Remont sieci ulic - Tczewska, Solskiego w Malborku (zakres ukierunkowany na poprawę stanu technicznego drogi oraz bezpieczeństwo ruchu pieszych i kierowców)	
25	Remont sieci dróg dla pieszych w Malborku (zakres ukierunkowany na poprawę stanu technicznego chodników dla pieszych)	
26	Bezpieczna droga do Przedszkola nr 8 i Szkoły Podstawowej nr 1 - budowa bezpiecznego przejścia dla pieszych przez ul. Mickiewicza w Malborku	Wnioski Miasta Malbork złożone do Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego o dofinansowanie przejść dla pieszych w ramach Rządowego Programu Ograniczania Przestępczości i Aspołecznych Zachowań RAZEM BEZPIECZNIEJ im. Władysława Stasiaka
27	Poprawa bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych uczniów Szkoły Podstawowej nr 3 i mieszkańców dzielnicy Wielbark w mieście Malbork	
28	Przebudowa ul. Francuskiej poprzez budowę chodnika i wyniesionego skrzyżowania w miejscowości Nowa Wieś Malborska	Wnioski Gminy Malbork złożone w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg (wskazane drogi obecnie są drogami wewnętrznymi, Gmina
29	Przebudowa ul. Magnoliowej w miejscowości Nowa Wieś Malborska (ulica Magnoliowa posiada połączenie z miastem Malbork)	
30	Przebudowa drogi na dz. nr 8/31 w miejscowości Tragamin	
31	Przebudowa ul. Portugalskiej w miejscowości Nowa Wieś Malborska	
32	Przebudowa drogi w miejscowości Grobelno	

		nie otrzymała środków na ich przebudowę)
33	Budowa ul. Szwedzkiej, od drogi krajowej nr 55 do ul. Strzeleckiej. (droga stanowiłaby alternatywne połączenie z miastem Malbork (za pośrednictwem ul. Strzeleckiej z ul. Dąbrówki)	Wójt Gminy Malbork
34	Budowa połączenia (brakujących fragmentów drogi) między Nową Wsią Malborską w Gminie Malbork a miejscowością Gronajny w Gminie Sztum (przez wiadukt kolejowy)	
35	Droga od u. Kasztanowej do miasta Malbork (na Rakowiec) - połączenie gminy Malbork z miastem Malbork	
36	Budowa obwodnicy Sztumu	Miasto i Gmina Sztum
37	DK55 Od granicy Gminy Sztum z Gminą Wiejską Malbork do granicy Gminy Sztum z Gminą Wiejska Kwidzyn: – remont nawierzchni drogi w granicach miasta Sztumu – budowa drogi rowerowej ze Sztumu – Koniecwałd - Gościszewo do granicy z Gminą Malbork – budowa drogi rowerowej ze Sztumu – Sztumska Wieś – Nowa Wieś do granicy z Gminą Kwidzyn	
38	DW516 ul. Kasprowicza w Sztumie od stacji kolejowej do drogi krajowej nr 55: – przebudowa drogi wraz z budową drogi pieszo – rowerowej do węzła integracyjnego przy stacji kolejowej PKP w Sztumie	
39	DW517 Sztum – Czernin – Tropy Sztumskie: – przebudowa drogi w granicach Sztumu wraz z budową drogi pieszo - rowerowej	
40	DW603 Biała Góra – Sztum: – przebudowa drogi w miejscowości Biała Góra, budowa ciągu pieszo – rowerowego do WTR – budowa drogi pieszo – rowerowej Biała Góra – Sztumskie Pole – Sztum do węzła integracyjnego przy stacji PKP w Sztumie	
41	DW605 rz. Wisła-Piekło-Biała Góra-Szkaradowo/droga 525: – przebudowa drogi	
42	DW607 Sztumska Wieś – Ryjewo – Jałowiec – Gurcz: – przebudowa drogi	
43	DP3109G ul. Barczewskiego: – remont nawierzchni jezdni i drogi pieszo – rowerowej – budowa drogi pieszo – rowerowej od skrzyżowania z DK55 (ok. 250m)	
44	DP3141G ul. Domańskiego: – budowa ciągu pieszo – rowerowego poza granicą miasta do skrzyżowania z planowaną obwodnicą miasta	
45	DP3166G ul. Chopina, DP3182G ul. Konopnickiej, DP3177G ul. Kopernika, DP3178G ul. Kalkszteina, DP3185G ul. Paderewskiego, 3186G ul. Skłodowskiej:	

	– przebudowa układu drogowego w tej części miasta Sztumu (w tym przebudowa chodników, budowa dróg rowerowych, zmiana organizacji ruchu) – budowa chodnika przy ul. Kopernika od ul. Kalkszteina do ul. Spokojnej	
46	DP3168G ul. Kościuszki, 3169G ul. Reja, DP3170G ul. Żeromskiego: – przebudowa układu drogowego przy węźle integracyjnym przy stacji PKP w Sztumie	
47	DP3171G ul. Polna: – przebudowa drogi na odcinku od skrzyżowania z ul. Żeromskiego do Zajezierza	
48	DP3174G ul. Czarnieckiego: – remont nawierzchni jezdni i chodników	
49	DP3176G ul. Koniecpolskiego: – remont chodników	
50	DP3180G ul. Lipowa: – remont chodników	
51	DP3181G ul. Morawskiego: – remont nawierzchni jezdni i chodników	
52	DP3183G ul. Nowowiejskiego: – remont nawierzchni jezdni i chodników	
53	DP2900G Koniecwałd – Malbork: – przebudowa drogi do granicy z Gminą Malbork	
54	DP2901G Piekło – Miłoradz: – przebudowa drogi do granicy z Gminą Miłoradz	
55	DP3103G Dojazd do stacji PKP Sztumska Wieś: – przebudowa drogi wraz z budową chodnika do stacji PKP	
56	DP3105G Sztum – Dąbrówka Malborska: – dokończenie remontu na brakujących odcinkach w granicach administracyjnych Gminy Sztum	
57	DP3106G Dojazd do stacji PKP w Gościszewie: – budowa drogi pieszo – rowerowej od DK 55 do stacji PKP	
58	DP3108G Sztumskie Pole – Uśnice: – przebudowa drogi wraz z budową drogi pieszo – rowerowej	
59	DP3109G Sztum – Kalwa: – remont nawierzchni drogi	
61	DP3115G Postolin – Dąbrowka Pruska: – przebudowa drogi	
62	DP3141G Sztum – Watkowice: – przebudowa drogi	
63	DP3144G Postolin – Klecewo: – remont nawierzchni drogi	

64	DG218001.G ul. Słoneczna: – przebudowa skrzyżowania z droga krajową nr 55	
65	DG218014.G ul. Fiszera: – przebudowa układu drogowego	
66	DG218018.G ul. Władysława IV: – przebudowa drogi (poszerzenie pasa drogowego)	
67	DG218020.G ul. Baczyńskiego: – remont chodników – przebudowa wjazdu do centrum handlowego	
68	DG218024.G ul. Nowowiejskiego przy Zakładzie Karnym: – remont nawierzchni jezdni i chodników	
69	DG218502.G Biała Góra – Żydzia Góra od DW603 do DG218503.G: – dokończenie remontu drogi na brakujących odcinkach	
70	DG218503.G Żydzia Góra – Uśnice od DG218502.G do DP09474: – remont nawierzchni drogi z wykorzystaniem płyt YOMBO – przebudowa mostu	
71	DG218505.G Gościszewo – Gronajny od DP09472 do DP09471: – remont nawierzchni drogi z wykorzystaniem płyt YOMBO	
72	DG218506.G Gościszewo – wieś od DK55 do DP09473 – remont nawierzchni drogi	
73	DG218516.G Przedzamcze – Zajezierze – Lipka – od DK55 do DG518517.G: – przebudowa drogi wraz z budową drogi pieszo - rowerowej	
74	DG218517.G Sztum – ul. Polna Brzezi Ostrów od ul. Polnej w Sztumie łączy się z drogą leśną na Sarnowo: – remont nawierzchni drogi do cmentarza komunalnego kierunku DG218516G	
75	DG218518.G Czernin – Szpitalna Wieś – od DW 522 w Szpitalnej Wsi do ul. Sportowej w Czerninie: – przebudowa drogi	
76	DG218520.G Czernin – Postolin od ul. Donimirskich do DP09501: – przebudowa drogi	
77	DG218521.G Ul. Akacjowa – Czernin – od ul. Reymonta: – przebudowa drogi wraz z chodnikiem	
78	DG218524.G ul. Sportowa – Czernin – od ul. Donimirskich do DG 518518.G: – przebudowa drogi wraz z chodnikiem	
79	DG218525.G ul. Donimirskich – Czernin od DW517 do DG 518520.G: – przebudowa drogi wraz z infrastrukturą techniczną	
80	DG218526.G Czernin Górki – od DW517: – przebudowa drogi wraz z chodnikiem i peronem przystankowym	
81	DG218527.G Postolin – Nowa Wieś od DP09501 do DK55:	

	– przebudowa drogi	
82	DG218528.G Postolin – PGR – od DP09501: – remont nawierzchni drogi	
83	DG218529.G Sztumska Wieś – PGR – od DP09498 do DG218516.G: – przebudowa drogi	
84	DG218531.G Nowa Wieś – Pułkowice od DG518526.G do DP09502: – przebudowa drogi z wykorzystaniem płyt betonowych	
85	DG218535.G Sztum – Zajezierze od ul. Polnej do DG218516.G dz. nr 49 ob. 4-Sztum i dz. nr 159, 172, ob. Zajezierze: – rozbudowa drogi wraz z budową drogi pieszo - rowerowej	
86	DG218536.G Koniecwałd; od DK55 – do DG218508.G (dz. nr 202/1, 205/4, 211/21, 211/8, 211/19, 211/17, 211/11, 204/1, 212/3, 214/10, 214/8, 212/1, 214/7, 215/5, 215/4, 216 obr. Koniecwałd): – przebudowa drogi	
87	Droga wewnętrzna od DK55 do Koniecwałd – Konpol: – przebudowa drogi wraz z budową drogi pieszo-rowerowej	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji Wydziału Infrastruktury i Inwestycji Powiatu Malborskiego, Urzędu Gminy Malbork, Miasta I Gminy Sztum, 04.2023.

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

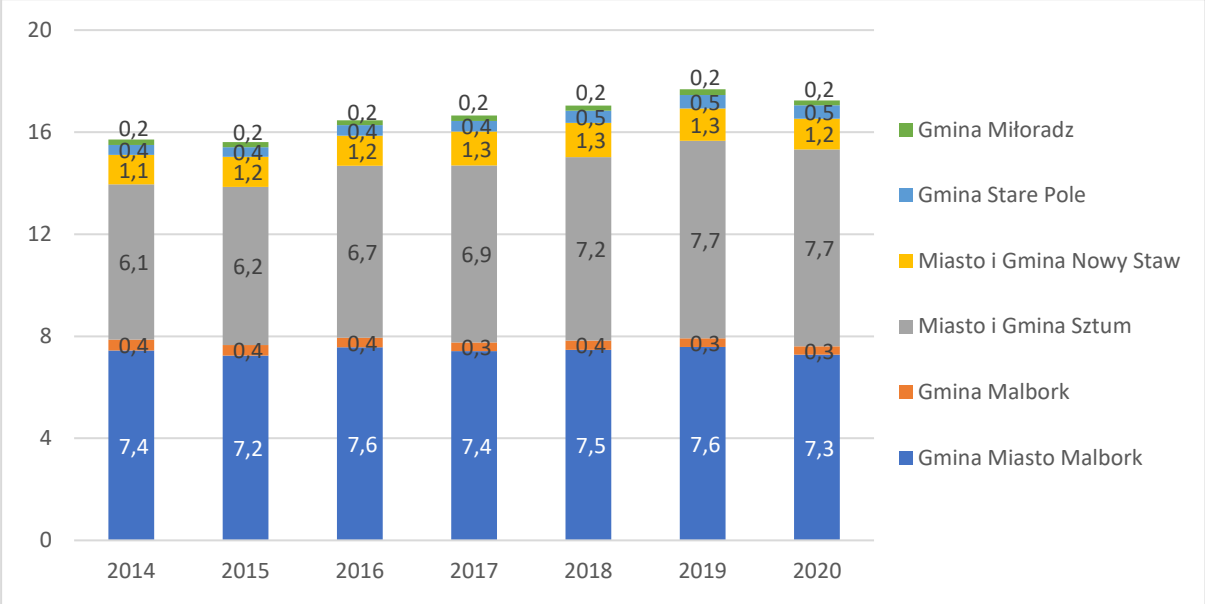
3.4.1.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

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.[42]

W ostatnich latach rośnie również liczba pracujących, z 15,5 tys. osób w 2014 r. do 17,1 tys. w 2020 r.[43] (Wykres 51). 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 prowadzą przede wszystkim mikroprzedsiębiorstwa.

[42] Dane Banku Danych Lokalnych GUS, 2021 r.
[43] Dane GUS dotyczą podmiotów gospodarki narodowej o liczbie pracujących 10 i więcej osób oraz jednostek sfery budżetowej niezależnie od liczby pracujących.

Wykres 51. Liczba pracujących na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminie Miłoradz [tys. osób]



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

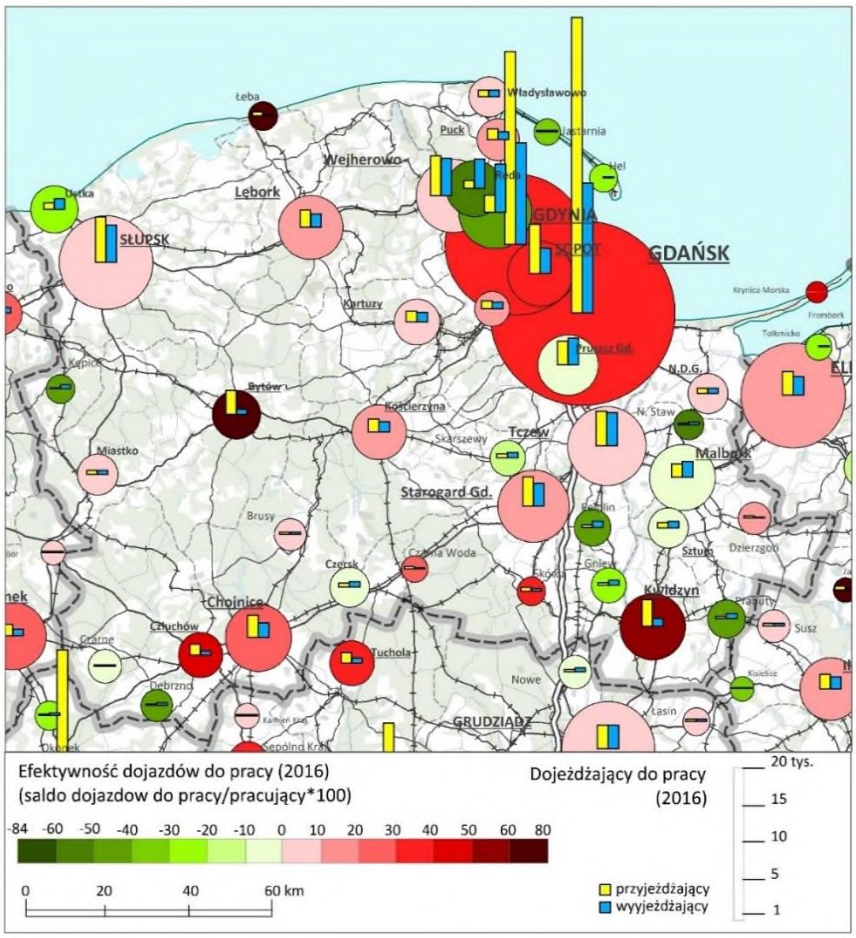
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego za 2016 rok liczba mieszkańców analizowanego obszaru wyjeżdżających do pracy do innych gmin przewyższała liczbę osób przyjeżdżających na teren MOF w celach zarobkowych (Tabela 6 i Rysunek 9). Najwięcej osób przyjeżdżało do miast: Malborka i Sztumu. Z kolei odpływ mieszkańców dotyczył gmin: Stare Pole, Malbork i Miłoradz.

Tabela 6. 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	1291	-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 rok.

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 7 i 8). 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 7. 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.

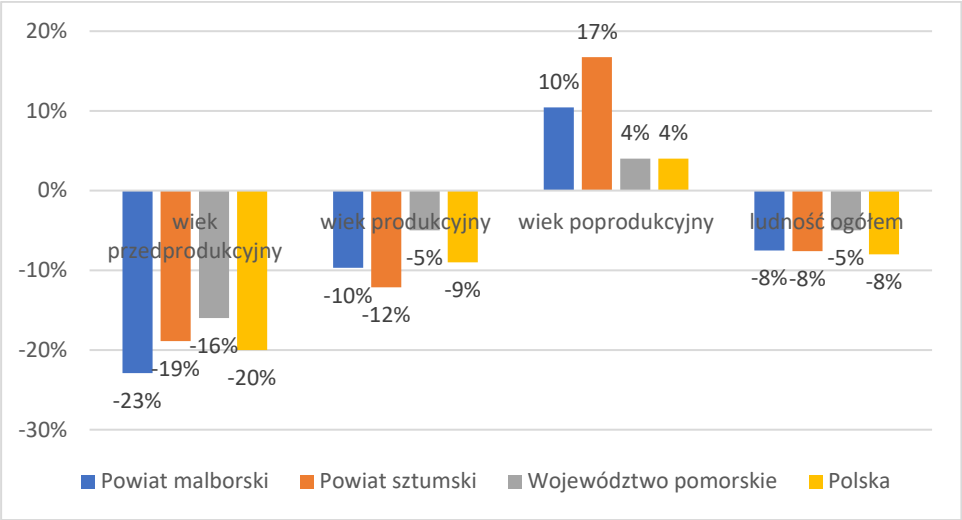
Tabela 8. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat sztumski [osoby]

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.

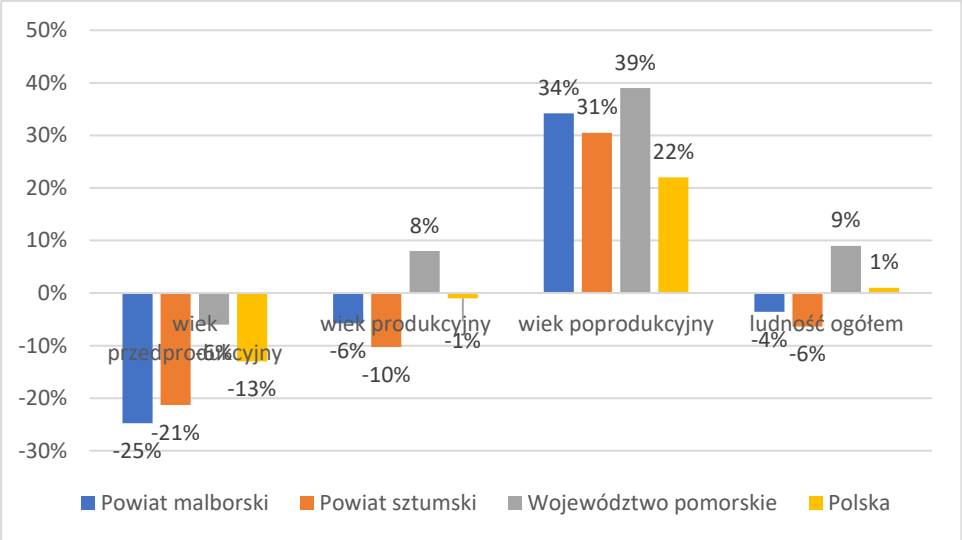
Do 2035 roku prognozowane jest zmniejszenie liczby mieszkańców powiatu malborskiego o 3,9 tys. osób i sztumskiego o 2,9 tys. osób. W obu powiatach szacowana jest wyższa dynamika spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, mieszkającej w miastach i wsiach, niż w województwie pomorskim i całym kraju (Wykresy 52 i 53). Przekłada się to na szybszy przyrost osób w wieku poprodukcyjnym, szczególnie w miastach.

Wykres 52. 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 53. 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.

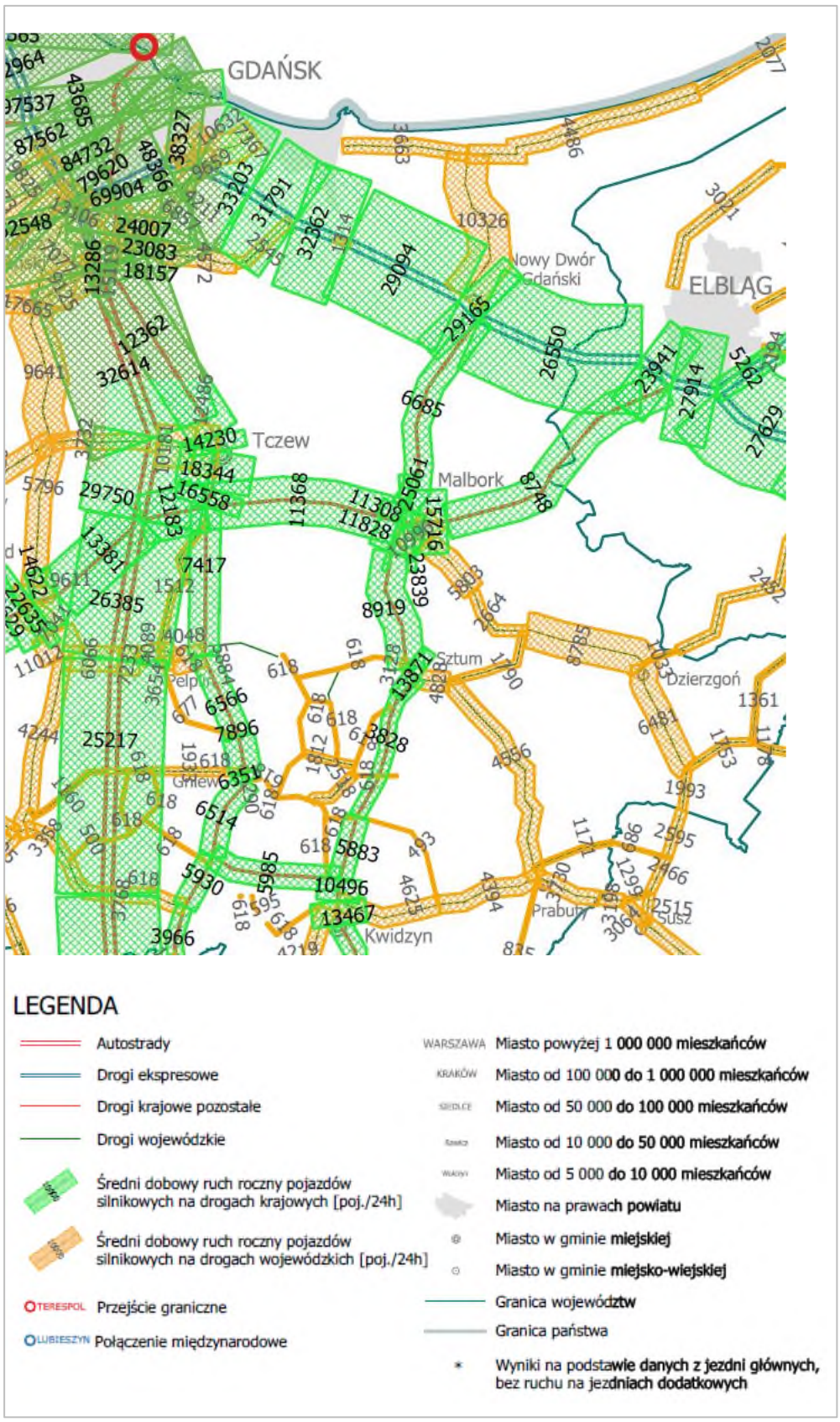
Prognozowane zmiany w strukturze wiekowej ludności oraz miejscach zamieszkania (miasta/wsie) winny być uwzględniane w projektowaniu rozwoju infrastruktury transportowej i oferty przewozowej.

3.4.1.3. Natężenie ruchu

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

- drogach krajowych nr 22 i 55 oraz drogach wojewódzkich nr 515 i 517 (Rysunek 10) oraz
- linii kolejowej nr 9 w kierunku Trójmiasta i Warszawy oraz nr 204 do Elbląga (Rysunek 11).

Rysunek 10. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Malbork-Sztum i obszarów sąsiadujących w województwie pomorskim w 2020 r.



Źródło: Generalny Pomiar Ruchu, GDKiA 2020 r.

Rysunek 11. Natężenie pasażerskiego ruchu kolejowego w województwie pomorskim

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

Natężenie ruchu na drogach krajowych nr 22 i 55, przebiegających przez teren MOF Malbork-Sztum, w 2020 r. wzrosło o 20% w stosunku do 2015 r. (Tabele 9 i 10). Zwiększony był ruch samochodów osobowych o 22% oraz ciężarowych o 13%. Z kolei istotnie zmalał ruch autobusów, bo aż o 46%, na co wpływ mogły mieć ograniczenia w przewozie osób wprowadzone w związku z pandemią COVID-19.

Na drogach wojewódzkich natężenie ruchu wzrosło o 57% w wyniku zwiększenia ruchu samochodów osobowych (o 55%) oraz ciężarowych (o 75%). Ruch autobusów zmalał o 11%.

Tabela 9. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Malbork-Sztum w 2020 r.

Nr drogi	Dłg. (km)	Odcinek	SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa SDRR [poj./dobę]				Rodzajowa SDRR [%]			
				Samochody osobowe, mikrobusy	Samochody ciężarowe	Autobusy	Pozostałe (motocykle, ciągniki)	Samochody osobowe, mikrobusy	Samochody ciężarowe	Autobusy	Pozostałe (motocykle, ciągniki)
DK22	17,2	CZARLIN /UL. TCZEWSKA (DK91)/ - MALBORK /UL. WAŁOWA (DK55)/	11 368	8 762	2 497	19	90	77,1%	22,0%	0,2%	0,8%
DK22	0,4	MALBORK /PRZEJŚCIE 1: UL. WAŁOWA (DK55) - PL. SŁOWIAŃSKI (DK55)/	25 061	21 081	3 734	54	192	84,1%	14,9%	0,2%	0,8%
DK22	0,8	MALBORK /PRZEJŚCIE 2: PL. SŁOWIAŃSKI (DK55) - UL. SIKORSKIEGO (DW515)/	23 839	20 122	3 410	165	142	84,4%	14,3%	0,7%	0,6%
DK22	3,2	MALBORK /PRZEJŚCIE 3: UL. SIKORSKIEGO (DW515) - GR. MIASTA/	15 716	12 919	2 515	182	100	82,2%	16,0%	1,2%	0,6%
DK22	25,2	MALBORK /GR. MIASTA/ - ELBLĄG /GR. MIASTA/	8 748	6 798	1 872	14	64	77,7%	21,4%	0,2%	0,7%
DK55	19,8	W. ŻUŁAWY WSCH. /S7/ - MALBORK /GR. MIASTA/	6 685	5 585	1 026	10	64	83,5%	15,3%	0,1%	1,0%
DK55	1,5	MALBORK /PRZEJŚCIE 1: GR. MIASTA - AL. RODŁA (DK22)/	11 308	9 811	1 360	19	118	86,8%	12,0%	0,2%	1,0%
DK55	2,8	MALBORK /PRZEJŚCIE 2: AL. RODŁA (DK22) - UL. KOCHANOWSKIEGO/	11 828	10 034	1 593	118	83	84,8%	13,5%	1,0%	0,7%
DK55	10,8	MALBORK /UL. KOCHANOWSKIEGO/ - SZTUM /UL. REJA/	8 919	7 546	1 276	30	67	84,6%	14,3%	0,3%	0,8%
DK55	1,4	SZTUM /PRZEJŚCIE: UL. REJA - UL. JAGIEŁŁY (DW517)/	13 871	12 135	1 510	44	182	87,5%	10,9%	0,3%	1,3%
DK55	14,5	SZTUM /UL. JAGIEŁŁY (DW517)/ - BRACHLEWO /DW524/	3 828	2 906	864	10	48	75,9%	22,6%	0,3%	1,3%
DK	**97,7**	**Zmiana ruchu pomiędzy GPR 2020 i GPR 2015**	**20%**	**22%**	**13%**	**-46%**	**29%**	**2%**	**-6%**	**-55%**	**8%**
DW515	2,1	MALBORK /AL. WOJSKA POLSKIEGO (DK22)/ - MALBORK /GR. MIASTA/	10 996	9 843	920	123	110	89,5%	8,4%	1,1%	1,0%
DW515	6,1	MALBORK /GR. MIASTA - DĄBRÓWKA MALB./	5 803	5 114	615	21	53	88,1%	10,6%	0,4%	0,9%
DW515	6,6	DĄBRÓWKA MALB. - TROPY SZTUMSKIE /DW517/	2 664	2 175	436	8	45	81,6%	16,4%	0,3%	1,7%
DW515	11,4	TROPY SZTUMSKIE /DW517/ - DZIERZGOŃ /DW527/	8 785	6 981	1 600	33	171	79,5%	18,2%	0,4%	1,9%
DW516	0,5	SZTUM /PRZEJŚCIE: UL. KOŚCIUSZKI - UL. SIENKIEWICZA (DK55)/	3 128	2 821	172	76	59	90,2%	5,5%	2,4%	1,9%

DW517	3,0	SZTUM /RONDO NA PRZEDZAMCZU (DK55)/ - GÓRKI /DW522/	4 828	4 092	656	9	71	84,8%	13,6%	0,2%	1,5%
DW517	9,4	GÓRKI /DW522/ - TROPY SZTUMSKIE /DW515/	1 790	1 615	125	17	33	90,2%	7,0%	0,9%	1,8%
DW522	21,4	GÓRKI /DW517/ - PRABUTY /DW521/	4 556	3 819	637	9	91	83,8%	14,0%	0,2%	2,0%
DW603	3,4	BENOWO /DW602/ - DW603	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
DW603	8,8	BIAŁA GÓRA /DW605/ - SZTUMSKIE POLE	618	524	83	4	7	84,8%	13,4%	0,6%	1,1%
DW605	10,0	PIEKŁO - SZKARADOWO /DW525/	618	524	83	4	7	84,8%	13,4%	0,6%	1,1%
DW	**82,6**	**Zmiana ruchu pomiędzy GPR 2020 i GPR 2015**	**57%**	**55%**	**75%**	**-11%**	**110%**	**-1%**	**11%**	**-43%**	**34%**

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

Tabela 10. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Malbork-Sztum w 2015 r.

Nr drogi	Dłg. (km)	Odcinek	SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa SDRR [poj./dobę]				Rodzajowa SDRR [%]			
				Samochody osobowe, mikrobusy	Samochody ciężarowe	Autobusy	Pozostałe (motocykle, ciągniki)	Samochody osobowe, mikrobusy	Samochody ciężarowe	Autobusy	Pozostałe (motocykle, ciągniki)
DK22	17,2	CZARLIN /UL. TCZEWSKA (DK91)/ - MALBORK /UL. WAŁOWA (DK55)/	12 622	9 767	2 744	45	66	77,4%	21,7%	0,4%	0,5%
DK22	0,4	MALBORK /PRZEJŚCIE 1: UL. WAŁOWA (DK55) - PL. SŁOWIAŃSKI (DK55)/	20 438	16 592	3 483	206	157	81,2%	17,0%	1,0%	0,8%
DK22	0,8	MALBORK /PRZEJŚCIE 2: PL. SŁOWIAŃSKI (DK55) - UL. SIKORSKIEGO (DW515)/	18 279	15 194	2 740	238	107	83,1%	15,0%	1,3%	0,6%
DK22	3,2	MALBORK /PRZEJŚCIE 3: UL. SIKORSKIEGO (DW515) - GR. MIASTA/	11 923	9 321	2 302	228	72	78,2%	19,3%	1,9%	0,6%
DK22	25,2	MALBORK /GR. MIASTA/ - ELBLĄG /GR. MIASTA/	8 827	6 917	1 829	45	36	78,4%	20,7%	0,5%	0,4%
DK55	10,4	DĘBINA - MALBORK /GR. MIASTA/	8 552	7 416	958	75	103	86,7%	11,2%	0,9%	1,2%
DK55	2,8	MALBORK /PRZEJŚCIE	9 947	8 047	1 615	207	78	80,9%	16,2%	2,1%	0,8%
DK55	10,8	MALBORK /UL. KOCHANOWSKIEGO/ - SZTUM /UL. REJA/	7 767	6 375	1 267	60	65	82,1%	16,3%	0,8%	0,8%
DK55	1,4	SZTUM /PRZEJŚCIE: UL. REJA - UL. JAGIEŁŁY (DW517)/	13 594	12 213	1 176	79	126	89,8%	8,7%	0,6%	0,9%
DK55	20,5	SZTUM - KWIDZYN	5 643	4 455	1 065	43	80	78,9%	18,9%	0,8%	1,4%

DK	**92,8**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
DW515	2,1	MALBORK /AL. WOJSKA POLSKIEGO (DK22)/ - MALBORK /GR. MIASTA/	10 410	9 515	604	208	83	91,4%	5,8%	2,0%	0,8%
DW515	6,1	MALBORK /GR. MIASTA - DĄBRÓWKA MALB./	4 072	3 576	415	24	57	87,8%	10,2%	0,6%	1,4%
DW515	18,0	DĄBRÓWKA MALB. - DZIERZGOŃ /DW527/	3 064	2 611	398	25	30	85,2%	13,0%	0,8%	1,0%
DW516	0,5	SZTUM /PRZEJŚCIE: UL. KOŚCIUSZKI - UL. SIENKIEWICZA (DK55)/	524	447	67	7	3	85,3%	12,8%	1,3%	0,6%
DW517	3,0	SZTUM /RONDO NA PRZEDZAMCZU (DK55)/ - GÓRKI /DW522/	3 438	2 871	502	24	41	83,5%	14,6%	0,7%	1,2%
DW517	9,4	GÓRKI /DW522/ - TROPY SZTUMSKIE /DW515/	1 555	1 210	290	19	36	77,8%	18,6%	1,2%	2,3%
DW522	9,1	GÓRKI /DW517/ - MIKOŁAJKI POM.	1 550	1 194	323	8	25	77,0%	20,8%	0,5%	1,6%
DW522	12,3	MIKOŁAJKI POM. - PRABUTY /DW521/	1 682	1 401	252	5	24	83,3%	15,0%	0,3%	1,4%
DW602	8,9	MĄTOWSKIE PASTWISKA-DW603	524	447	67	7	3	85,3%	12,8%	1,3%	0,6%
DW603	8,8	BIAŁA GÓRA /DW605/ - SZTUMSKIE POLE	524	447	67	7	3	85,3%	12,8%	1,3%	0,6%
DW605	10,0	PIEKŁO - SZKARADOWO /DW525/	524	447	67	7	3	85,3%	12,8%	1,3%	0,6%
DW	**88,1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

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

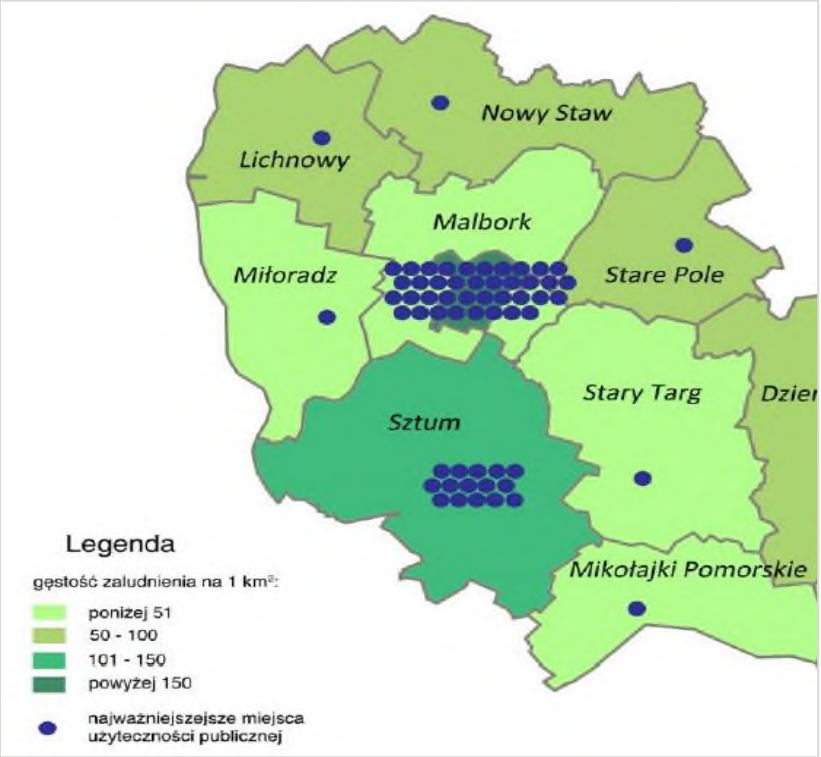
Dane dotyczące pomiaru ruchu na terenie MOF wskazują na niekorzystną tendencję spadku natężenia ruchu autobusów oraz wzrost ruchu samochodów osobowych i ciężarowych. Wpływ na ten stan mogła mieć pandemia – w 2020 r. wprowadzono ograniczenia w przewozie osób, prowadzeniu działalności turystycznej, handlu stacjonarnego, nastąpił rozwój handlu internetowego.

3.4.1.4. Zachowania transportowe mieszkańców

Głównymi kierunkami podroży 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 12).

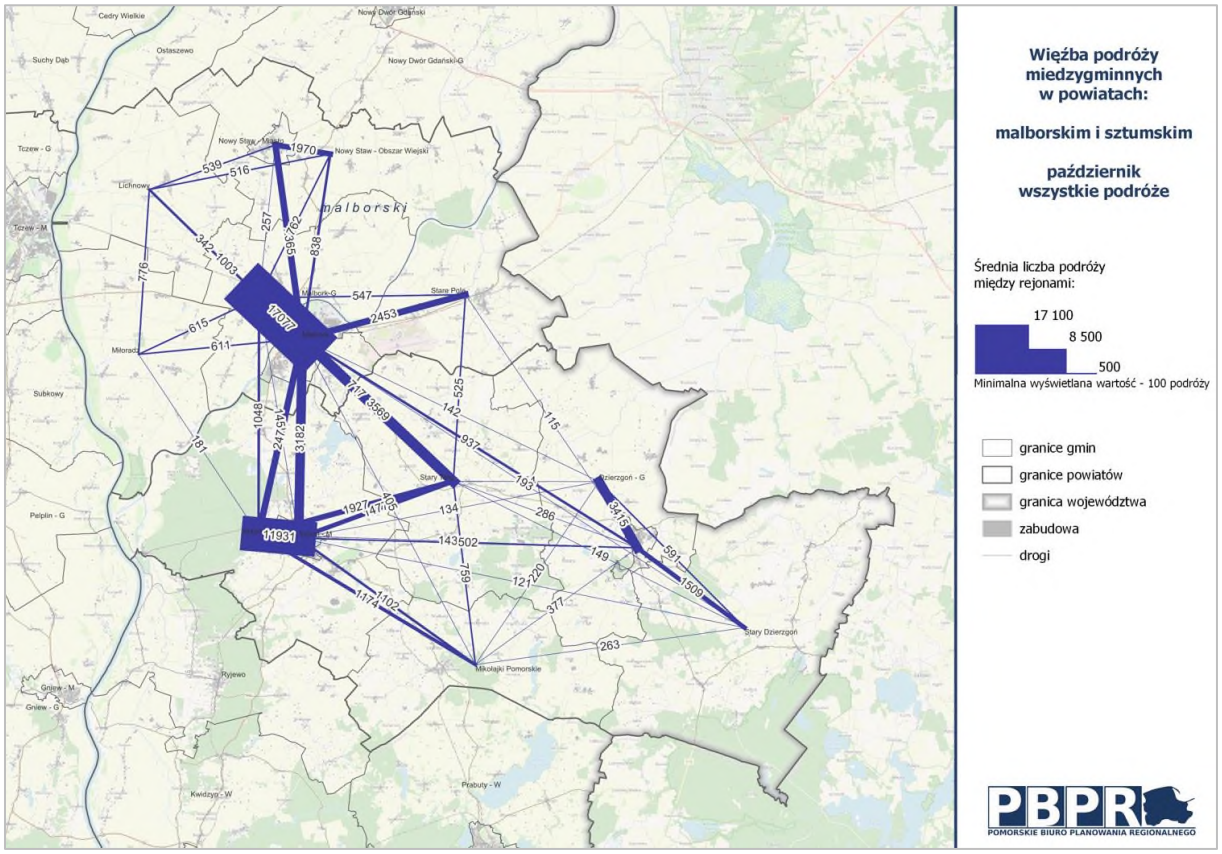
Rysunek 12. Kluczowe lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży, oddziałujących na mobilność mieszkańców



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

Na podstawie danych o przemieszczeniach mieszkańców pozyskanych z bazy GSM (sieci telefonii komórkowej) na Rysunku 13 przedstawiono liczbę podróży pomiędzy gminami w powiecie malborskim i sztumskim w ciągu doby w miesiącu październik 2019 roku.

Rysunek 13. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Malbork-Sztum sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w październiku 2019 r.



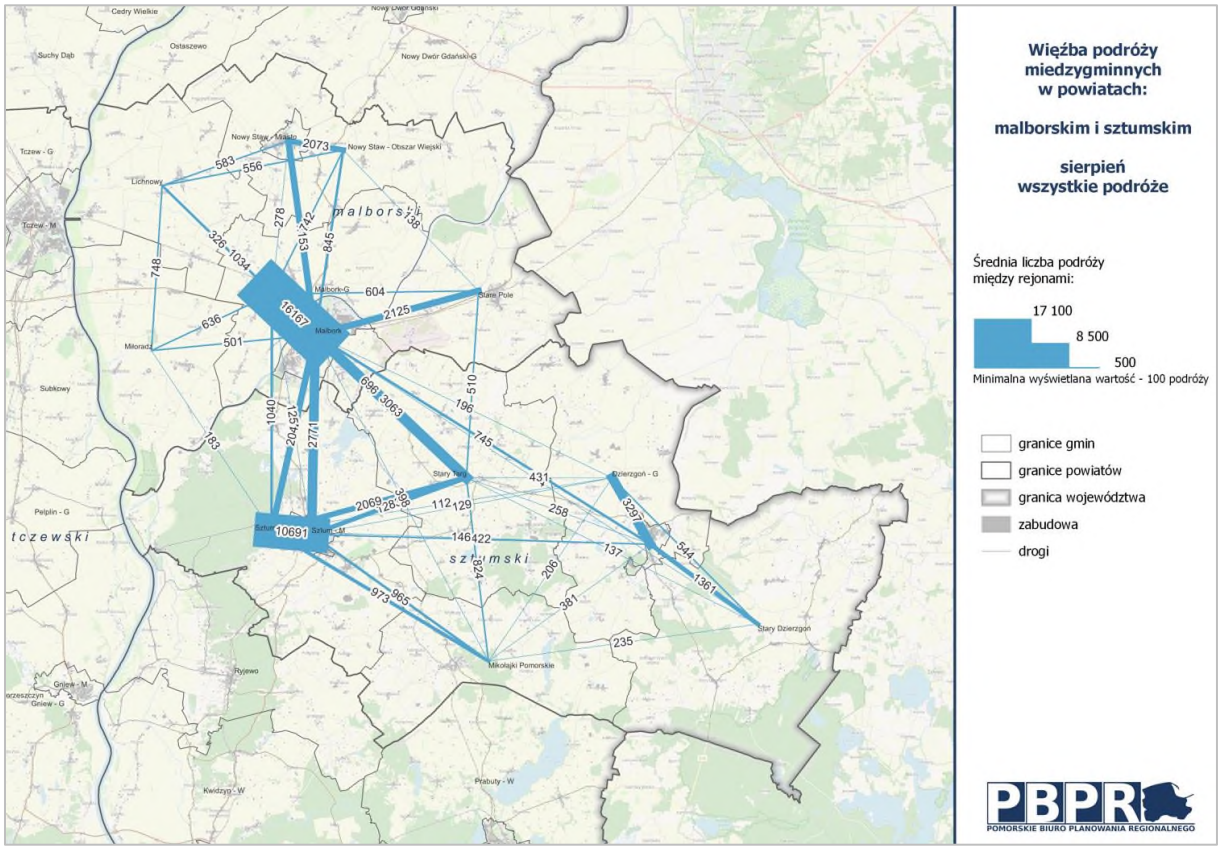
Źródło: Mapy Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego.

Zdecydowany udział wszystkich podroży na terenie MOF Malbork-Sztum odbywał się w obrębie Miasta i Gminy Malbork (17,1 tys. podróży), Miasta i Gminy Sztum (11,9 tys.) oraz pomiędzy Malborkiem a Sztumem (miasto i wieś – łącznie 6,7 tys.). Istotnie mniej podróży odbyło się pomiędzy Miastem i Gminą Malbork a Starym Polem (3 tys.), Nowym Stawem (4,2 tys.) oraz Miłoradzem (1,2 tys.). Trasę w obrębie gminy Nowy Staw pokonało niemal 2 tys. osób.

W miesiącu sierpniu 2019 r. odnotowano mniej podróży pomiędzy Miastem i Gminą Malbork (0,9 tys.) oraz Miastem i Gminą Sztum (o 1,2 tys.) (Rysunek 14). Porównując ruch turystyczny w październiku i sierpniu 2019 r. należy wskazać, iż wzrósł on na trasach:

- Miasto i Gmina Malbork – z 4,8 tys. do 5,5 tys. osób,
- Miasto i Gmina Sztum – z 3,1 tys. do 3,5 tys. osób,
- Miasto i Gmina Malbork a Miasto i Gmina Sztum – z 1,5 tys. do 1,8 tys. osób.

Rysunek 14. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Malbork-Sztum sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w sierpniu 2019 r.



Źródło: Mapy Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego.

Podsumowując, główne kierunki podróży mieszkańców MOF Malbork-Sztum to Miasto i Gmina Malbork, Miasto i Gmina Sztum, ośrodki gminne oraz Trójmiasto. Mając na względzie prognozy demograficzne obszarami rozwojowymi będą również tereny wiejskie gmin Nowy Staw i Stare Pole, zlokalizowane w bliskiej odległości ośrodków gminnych.

3.4.1.5. Transport zbiorowy

Komunikacja autobusowa

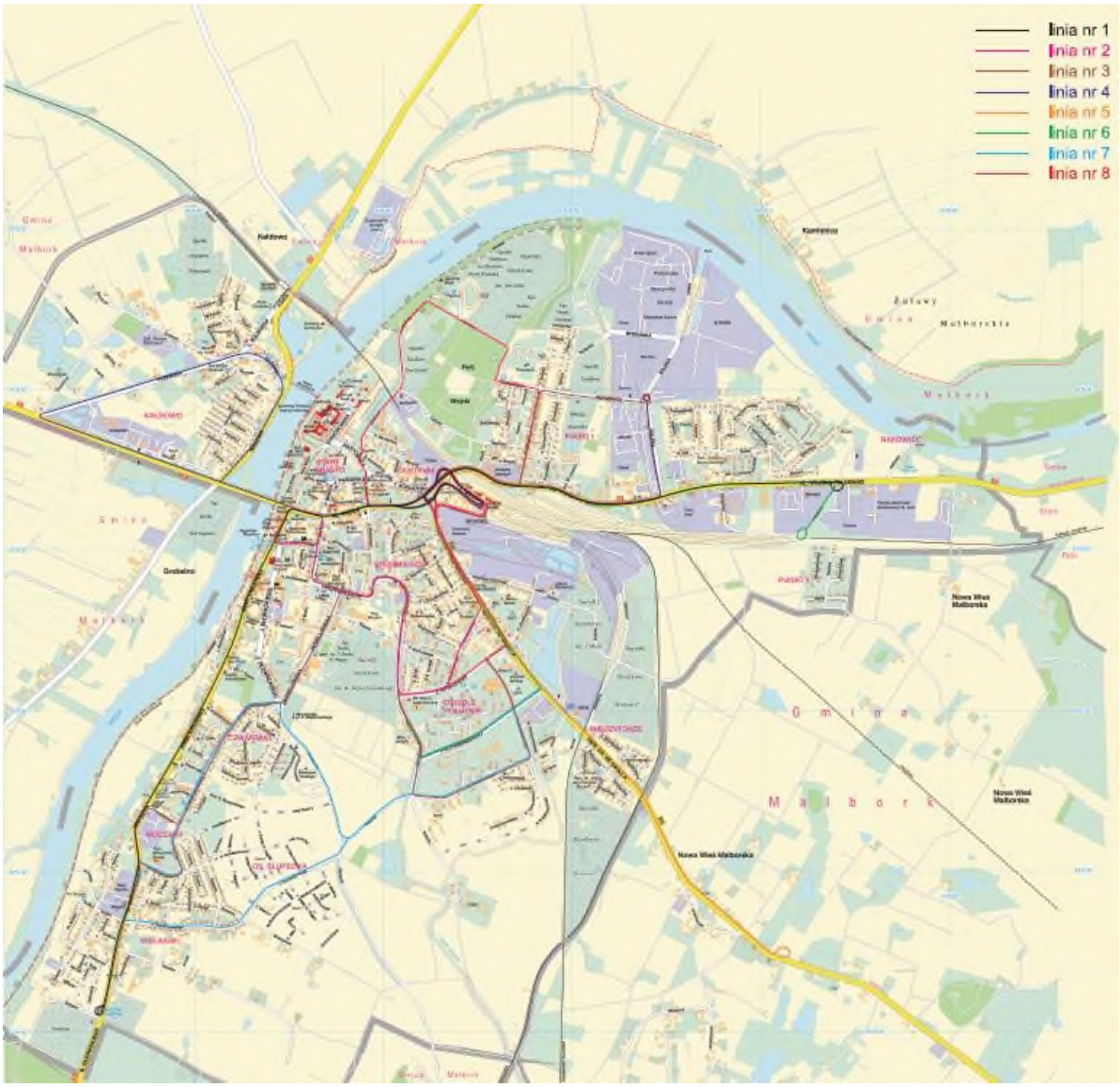
Przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego klasyfikowane są na:

- 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:

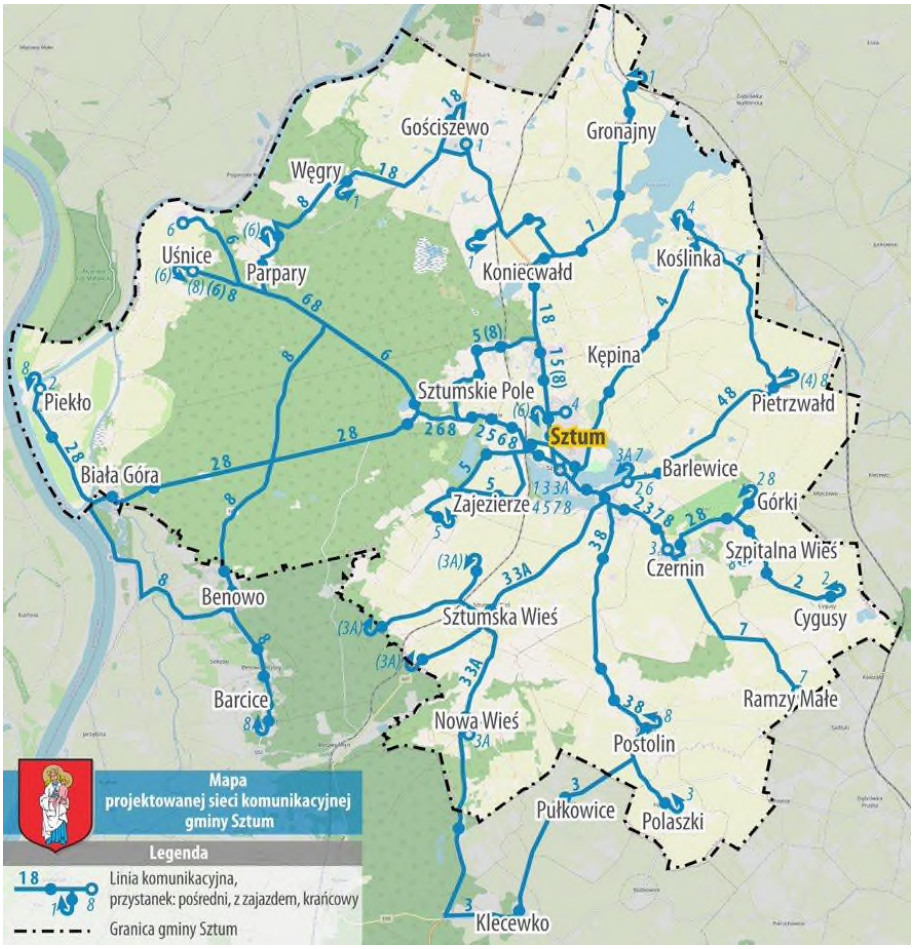
- Miejski Zakład Komunikacji w Malborku spółka z o.o., który jest podmiotem wewnętrznym Gminy Miejskiej Malbork i operatorem komunikacji miejskiej, obsługuje 8 linii autobusowych na terenie miasta (Rysunek 15),
- Sztumską Komunikację Publiczną – łącznie 8 linii łączących miejscowości gminy ze Sztumem (Rysunek 15); sztumski transport publiczny dofinansowywany jest ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- przewoźników prywatnych, 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.

Rysunek 15. Schemat linii komunikacyjnych MZK w Malborku



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

Rysunek 16. 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 – Dzierzgoń – 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 Pętal, 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.

Dobrą komunikację mają również miejscowości położone:

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

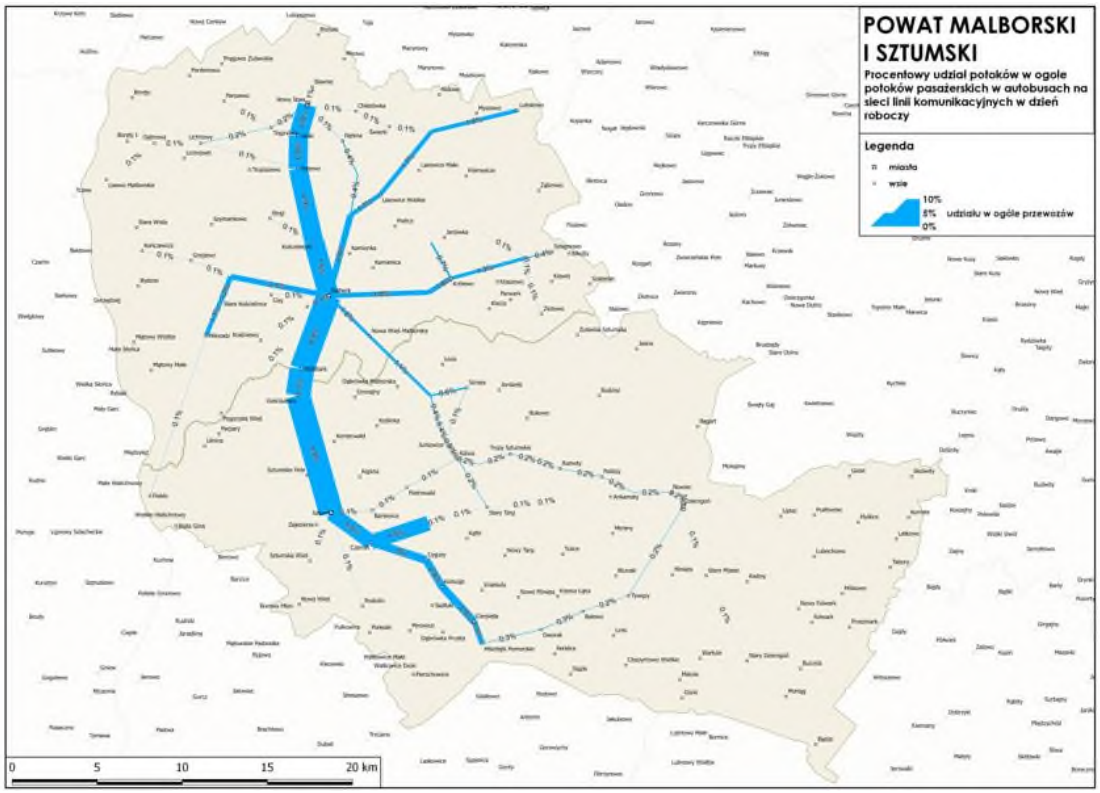
Wszystkie miejscowości położone w oddaleniu od ww. tras komunikacyjnych mają wyraźnie słabsze skomunikowanie.

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

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

Mniejsze potoki pasażerskie występują pomiędzy Miastem Malbork a pozostałymi gminami MOF (Rysunek 17).

Rysunek 17. 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 jakiejkolwiek komunikacji publicznej i muszą korzystać z własnych środków transportu (głównie samochodów osobowych, rowerów). W celu oceny zasadności uruchomienia przewozów publicznych na tych terenach istotna jest ocena popytu, potencjalnej liczb pasażerów, liczby wymaganych kursów oraz możliwości finansowania.

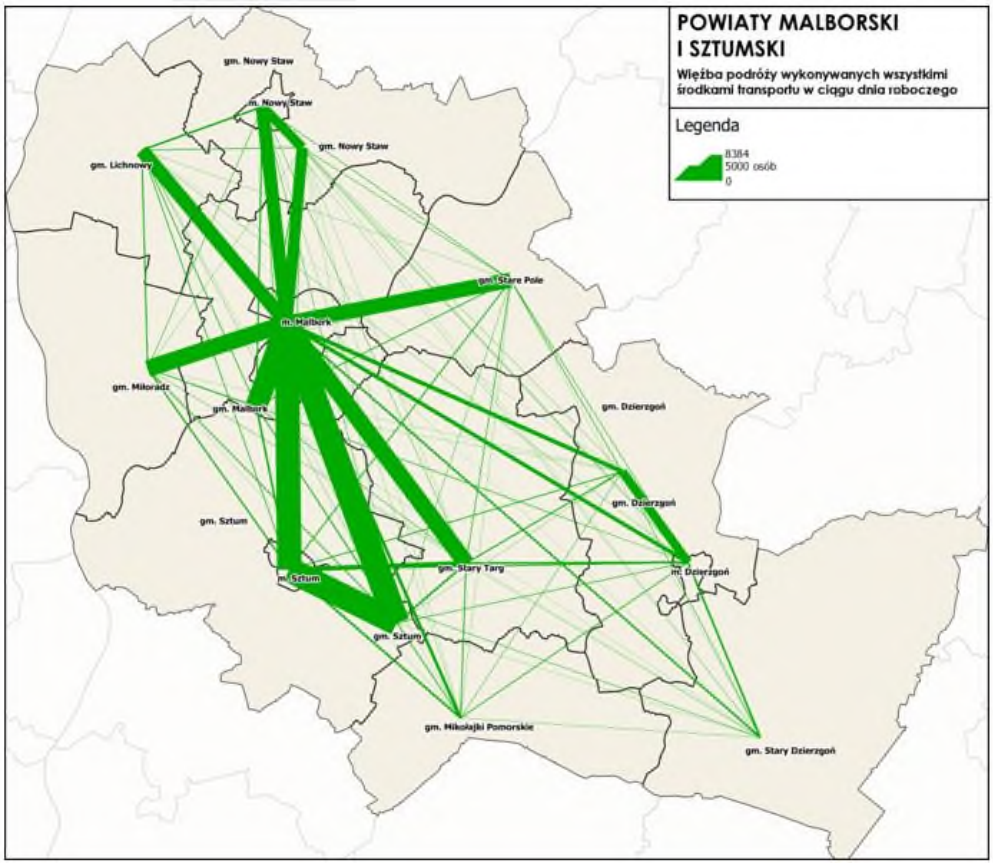
Z przeprowadzonych w Studium komunikacyjnym MOF Malborka[44] analiz potoków podróżnych (Rysunek 18) wynika, iż preferowanym rodzajem środka transportu w podróżach mieszkańców powiatów malborskiego i sztumskiego był samochód osobowy (65%). Transport autobusowy wykorzystywany był w 24%, a rower w 8%. Koleją realizowane były podróże wybiegające poza obszar MOF (3%). Wśród kluczowych czynników decydujących o wyborze środka transportu był czas przejazdu, koszt podróży, wygoda.

W celu zachęcenia mieszkańców i przyjezdnych do korzystania z komunikacji publicznej w Mieście i Gminie Malbork wprowadzono bezpłatne przewozy realizowane przez MZK w Malborku (od 1 lipca 2022 r.). By zmobilizować mieszkańców pozostałych terenów MOF do zmiany zachowań

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

transportowych należałoby rozważyć możliwość zastosowania „malborskiego" rozwiązania, dostosowanie oferty przewozów publicznych, promować komunikację publiczną i mobilność aktywną.

Rysunek 18. Więźba ruchu dla podróży niepieszych, 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.

System zarządzania transportem zbiorowym został oceniony podczas spotkań z lokalnymi interesariuszami obszaru transportu na poziomie dobrym. Pomiędzy powiatami malborskim i sztumskim funkcjonuje transport zbiorowy. Liczba połączeń pomiędzy Malborkiem i Sztumem wynosi 65 (połączenia przewoźników prywatnych i kolejowych), zatem są one nasycone[45]. Komunikacja na terenie powiatu malborskiego zaspokaja lokalne potrzeby (obciążenia na istniejących liniach zaspokajają potrzeby mieszkańców), natomiast na obszarze powiatu sztumskiego znajdują się miejscowości niewystarczająco skomunikowane – na terenie gmin Stary Dzierzgoń i Mikołajki Pomorskie, co utrudnia dojazdy do szkół i miejsc pracy. Miasto i Gmina Sztum uruchomiła transport publiczny od września 2022 roku. [46]

[45] Spotkanie interesariuszy w obszarze transportu, 08.05.2023 r.
[46] https://sztum.pl/aktualnosci/dwojka-do-piekla-szostka-do-sonacu.html

Po wybudowaniu węzła integracyjnego w Sztumie kluczowym wyzwaniem będzie skoordynowanie komunikacji wewnętrznej w celu zapewnienia dojazdu do planowanego węzła integracyjnego w Sztumie, który dowiezie pasażerów na ten moment co najmniej do węzła integracyjnego w Malborku, a w przyszłości również w innych pożądanych kierunkach.

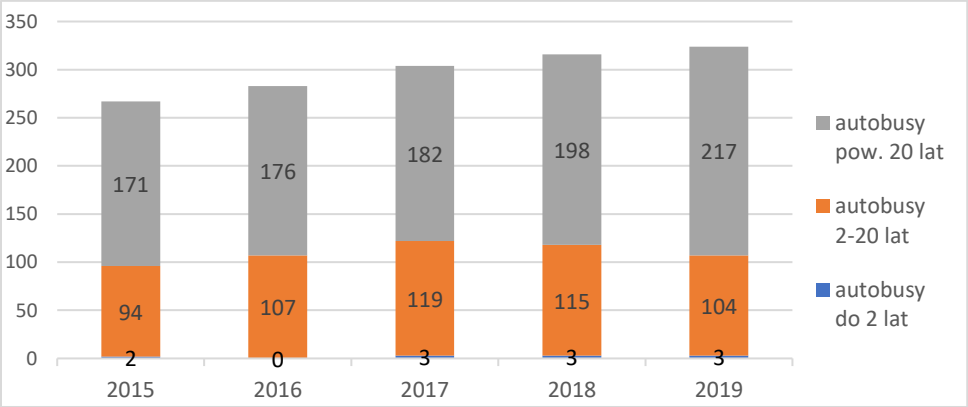
Wyzwaniem na przyszłość jest natomiast zapewnienie dostępności przewozów dla mieszkańców pod kątem finansowym – transport publiczny powinien być dostosowany do potrzeb mieszkańców (podczas konsultacji społecznych wskazano na potrzebę poprawy częstotliwości połączeń i czasu przejazdu) oraz tańszy, aby zachęcał mieszkańców do zamiany samochodu na tę formę podroży. Na terenie MOF są dobre przykłady tego typu praktyk – w Malborku transport publiczny jest bezpłatny i obsługiwany w części taborem elektrycznym. Korzystna dla mieszkańców Malbork oferta komunikacji publicznej skłania do rezygnacji z samochodów, tym bardziej, że w mieście jest płatne parkowanie. W 2022 r. w Malborku przewieziono łącznie 1 mln pasażerów, tj. o 213,5 tys. osób więcej (o 26,2%) w stosunku do 2021 r.[47], co było efektem wprowadzenia bezpłatnych usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w Malborku.

Tabor

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 równolegle 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 udział taboru eksploatowanego powyżej 20 lat w województwie pomorskim i Polsce nie przekraczał 54%[48].

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



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

[47] MZK w Malborku
[48] Bank Danych Lokalnych GUS.

Podstawowym źródłem zasilania autobusów w 2019 r. w powiecie malborskim i sztumskim był olej napędowy (72%).[49] Struktura zasilania taboru w województwie pomorskim i całym kraju jest zbliżona – udział autobusów napędzanych olejem napędowym wynosi odpowiednio 76% i 79%[50].

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.[51]

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. Przyczyniło 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 prognoz Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności do 2024 r. po polskich drogach jeździć będzie ponad 1350 autobusów elektrycznych.[52]

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. [53]

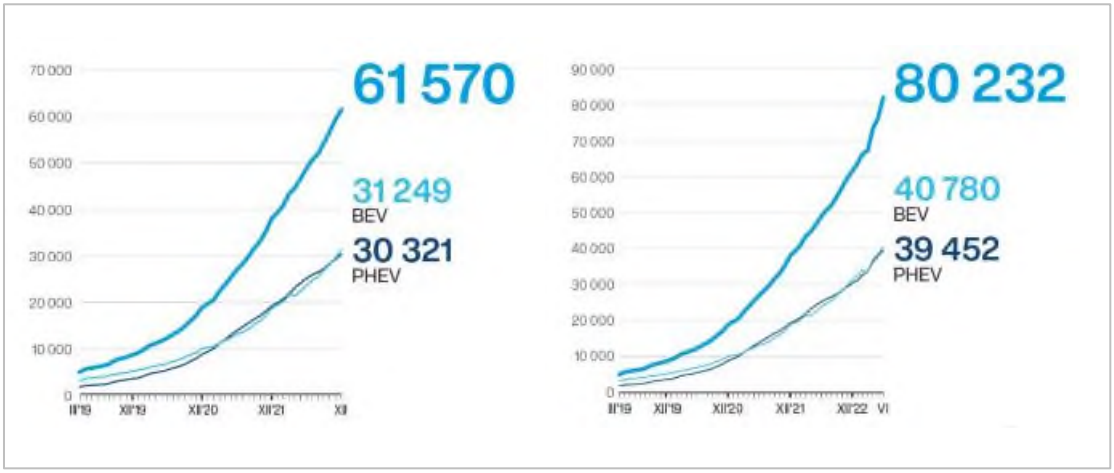
Wodór – jako ekologiczne paliwo alternatywne – stosowany jest w motoryzacji od 90-tych lat XX wieku, jednak nie był wykorzystywany na masową skalę. Technologia zasilania wodorem, mimo obecnie wysokich kosztów, jest perspektywicznym rozwiązaniem. Wyprodukowany w Polsce zeroemisyjny miejski autobus wodorowy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

[49] Bank Danych Lokalnych GUS
[50] Bank Danych Lokalnych GUS.
[51] https://tvmalbork.pl/aktualnosci/35296,planowane-sa-zakupy-kolejnych-autobusow-elektryczn
[52] https://pire.pl/juz-ponad-700-elektrycznych-autobusow-w-polsce/
[53] Raport o gazomobilności w komunikacji miejskiej, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej 2021 r.

Trójmieście i Wrocławiu. W Poznaniu powstała pierwsza w Polsce mobilna stacja tankowania wodoru. Następne mają się pojawić w kolejnych 20 miastach.[54]

Wraz z rozwojem elektromobilności w Polsce rośnie liczba elektrycznych samochodów osobowych. Jak wynika z Licznika Elektromobilności, uruchomionego przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego i Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, na koniec 2022 r. po polskich drogach jeździło 61,6 tys. aut elektrycznych, a w połowie 2023 r. 80,2 tys. (Wykres 55). 51% floty stanowią samochody w pełni elektryczne (BEV, ang. battery electric vehicles), pozostałe to hybrydy typu plug-in (PHEV, ang. plug-in hybrid electric vehicles).

Wykres 55. Liczba elektrycznych samochodów osobowych w Polsce [szt.]
Stan na 31.12.2022 r. Stan na 30.06.2023 r.

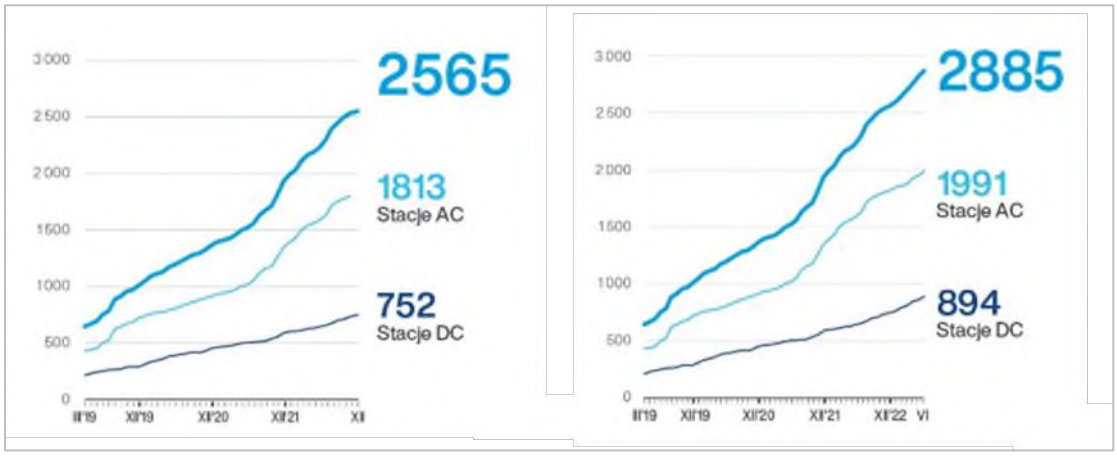


Źródło: Licznik elektromobilności https://pspa.com.pl

Równolegle rozwijana jest infrastruktura ładowania aut elektrycznych. Na koniec 2022 r. w Polsce funkcjonowało niemal 2,6 tys. stacji ładowania (5016 punktów), z czego 29% stanowiły szybkie stacje ładowania prądem stałym (DC), zaś 71% – wolne ładowarki prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW. W połowie 2023 r. użytkowanych było już niemal 2,9 tys. stacji ładowania (Wykres 56).

[54] https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/autobusy-wodor-polskie-miasta-testy-12087.html

Wykres 56. Liczba stacji ładowania samochodów osobowych w Polsce [szt.]
Stan na 31.12.2022 r. Stan na 30.06.2023 r.



Źródło: Licznik elektromobilności https://pspa.com.pl

W województwie pomorskim na koniec czerwca 2023 r.:

- zarejestrowanych było 5,3 tys. pojazdów z napędem elektrycznym (BEV + PHEV), z czego 5,1 tys. stanowiły samochody osobowe (2,6 typu BEV i 2,5 typu PHEV),
- funkcjonowało 279 stacji ładowania pojazdów elektrycznych, w tym 69 szybkich (DC) oraz 210 wolnych (AC)[55].

Obecnie na terenie powiatów malborskiego i sztumskiego łącznie jest zarejestrowanych 216 samochodów elektrycznych (Tabela 11).

Tabela 11. Liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych w powiatach malborskim i sztumskim w lipcu 2023 r. [szt.]

Wyszczególnienie	Powiat malborski	Powiat sztumski
samochody w pełni elektryczne	29	17
samochody hybrydowe	103	67
łącznie	**132**	**84**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatowego w Sztumie oraz Malborku, 07.2023.

[55] https://mapaelektromobilnosci.pl/pomorskie, 06.2023.

Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonują 3 punkty ładowania samochodów elektrycznych w mieście Malbork. W Sztumie nie powstały jak dotąd stacje ładowania, co obrazuje stan infrastruktury elektromobilności w regionie.

Miasto Malbork posiada Strategię Rozwoju Elektromobilności do roku 2035, w której nakreślona została wizja, iż „Malbork to miasto, w którym elektryczny transport zbiorowy pełni preferowaną rolę w przemieszczaniu się po mieście, a jego uzupełnieniem jest rozbudowany system komunikacji rowerowej i szerokiej gamy pojazdów elektrycznych – obejmujących zarówno samochody, jak i urządzenia transportu osobistego. Społeczeństwo Malborka przykłada dużą wagę do kwestii środowiskowych". Zgodnie ze strategią Malbork dąży do realizacji następujących celów:

1) rozwój zeroemisyjnej komunikacji miejskiej – poprzez transformację taboru komunikacji miejskiej na zeroemisyjny i uwzględniający potrzeby osób z niepełnosprawnościami, utrzymanie wysokiego poziomu jakości przewozów, wzrost dostępności komunikacji miejskiej (budowa, modernizacja parkingów),

2) stworzenie spójnej przestrzeni miejskiej, dostępnej zeroemisyjnymi formami mobilności indywidualnej – poprzez utworzenie zintegrowanego systemu dróg dla rowerów, uruchomienie systemu roweru miejskiego, poprawę jakości przestrzeni i BRD wokół szkół w Malborku,

3) nisko- i zeroemisyjne usługi miejskie – poprzez budowę ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, wykorzystanie taboru zero- i niskoemisyjnego, wdrożenie rozwiązań Smarty City, rozwój OZE,

4) świadomy mieszkaniec podejmujący optymalne ekowybory – poprzez wzrost znaczenia elektromobilności w edukacji, promowanie elektromobilności wśród mieszkańców Malborka.

Również Miasto i Gmina Sztum dysponuję Strategią Rozwoju Elektromobilności na lata 2020-2035. Główne priorytety to:

1) zmiana nastawienia mieszkańców do bezemisyjnych środków transportu,

2) poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu pieszego i rowerowego,

3) ograniczenie negatywnych skutków komunikacji samochodowej,

4) ograniczenie zużycia energii pochodzącej ze źródeł nieodnawialnych.

Miasta Malbork i Sztum realizują działania ujęte w strategiach elektromobilności, dlatego też Strategia ZIT dla MOF Malbork-Sztum będzie uwzględniała wizję, priorytety i cele transportowe wynikające z tych dokumentów. Z racji, iż wodór, jako paliwo alternatywne, jest w początkowej fazie rozwoju, miasta Malbork i Sztum nie planowały dotąd przedsięwzięć w tym zakresie.

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 12). W poniższej tabeli ujęto czasy przejazdów na trasie Malbork – Gdańsk Główny (stolica województwa pomorskiego).

Tabela 12. Czas przejazdu komunikacją kolejową z Malborka do Gdańska Głównego

Przewoźnik	Czas przejazdu na trasie Malbork – Gdańsk Główny
POLREGIO	od 36 min do 1 godz.
PKP INTERCITY	28-33 min (EIP, EIC, IC, TLK)
Koleje Mazowieckie	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.

Jednym z postulatów interesariuszy obszaru transportowego wobec organizatora przewozów regionalnych, jakim jest Urząd Marszałkowski, jest przedłużenie trasy SKM do Malborka, co pozwoliłoby poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańców MOF Malbork-Sztum, dojeżdżających do pracy i szkół w Trójmieście. Kolejnym postulatem do organizatora przewozów było lepsze wykorzystanie linii kolejowej nr 207 i utworzenie bezpośrednich połączeń ze Sztumu do Gdańska i Torunia.

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

- Malbork – Królewo Malborskie – Stare Pole,
- Malbork – Gościszewo – Sztum – Sztumska Wieś,

- Malbork – Malbork Kałdowo – Stogi Malborskie – Szymankowo – Lisewo.

W Tabeli 13 zestawiono liczbę i czasy połączeń kolejowych, realizowanych obecnie na terenie MOF Malbork-Sztum.

Tabela 13. 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:

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

3.4.1.6. Dostępność komunikacyjna

Dostępność czasową określonych ośrodków osadniczych można wyróżnić na następujących poziomach[56]:

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 indywidulanym oraz 30 i 45 minut transportem zbiorowym w powiązaniach do najbliższej siedziby powiatu,
3. obszar o dostępności 20 minut transportem indywidulanym 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 19).

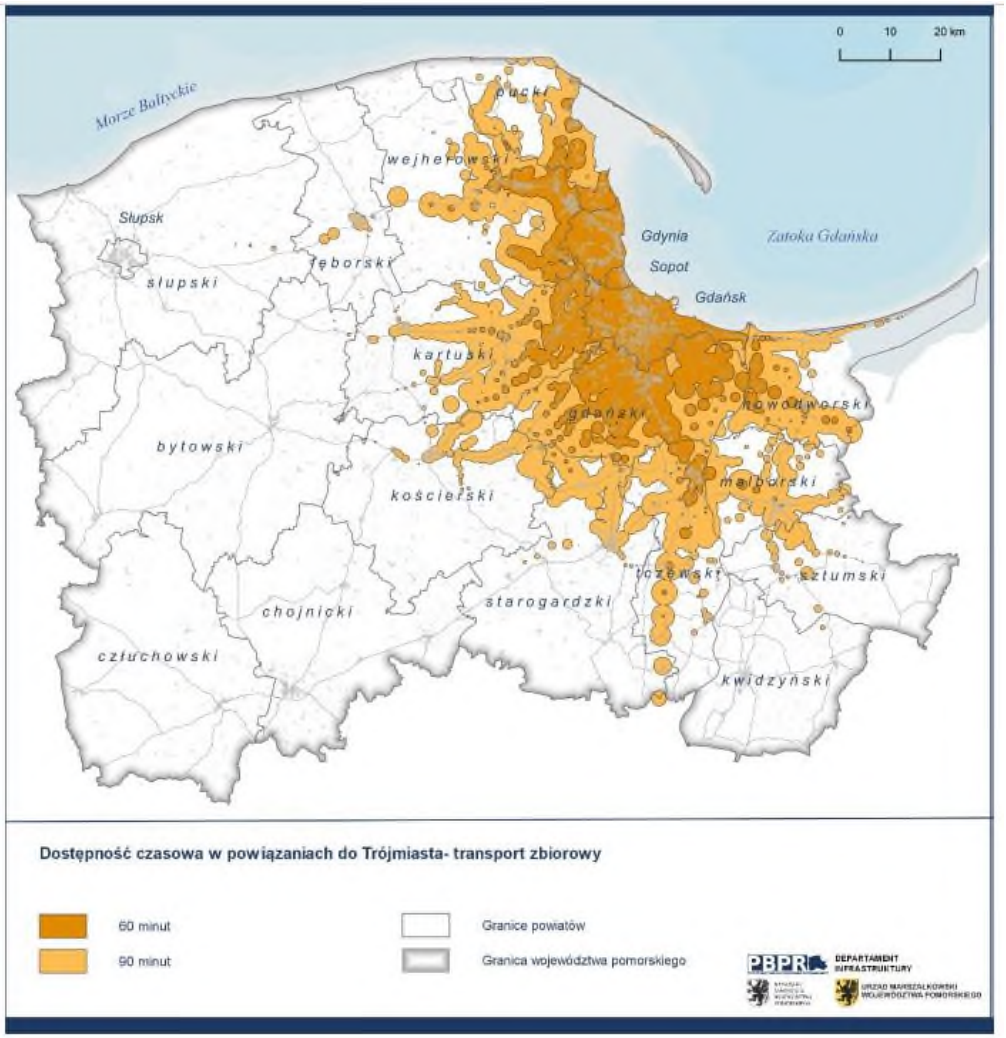
[56] Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r.

Rysunek 19. Dostępność czasowa 60 minut do Trójmiasta – indywidualny transport samochodowy

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

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 20).

Rysunek 20. 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).

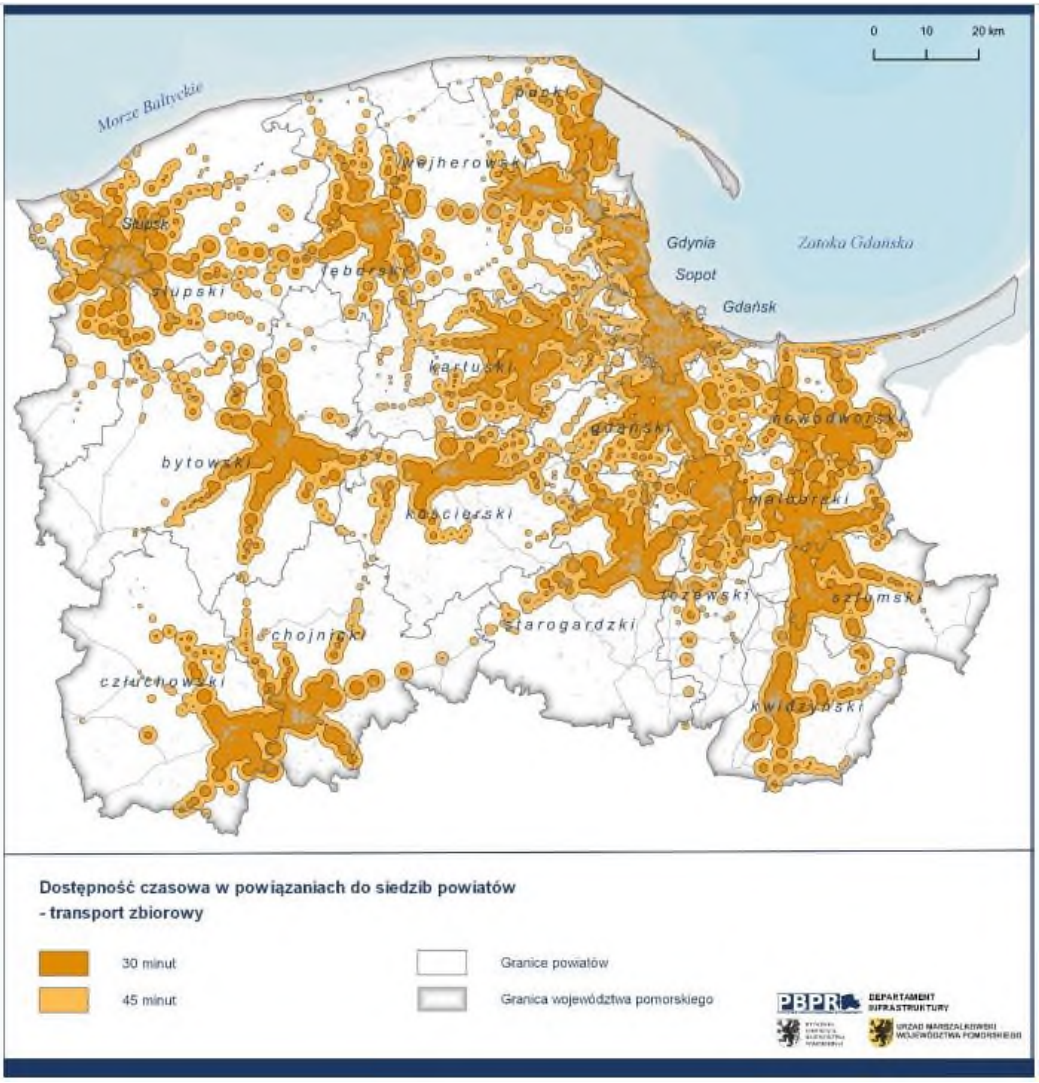
W ciągu 30 minut transportem indywidulanym do Malborka i Sztumu można dojechać z całego terenu MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz (Rysunek 21).

Rysunek 21. Dostępność czasowa 30 minut do siedzib powiatów w województwie pomorskim – 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 22).

Rysunek 22. Dostępność czasowa 45 minut do siedzib powiatów w województwie pomorskim – 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 23). Ograniczenia występują dla:

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

Rysunek 23. 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 24).

Rysunek 24. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – transport zbiorowy

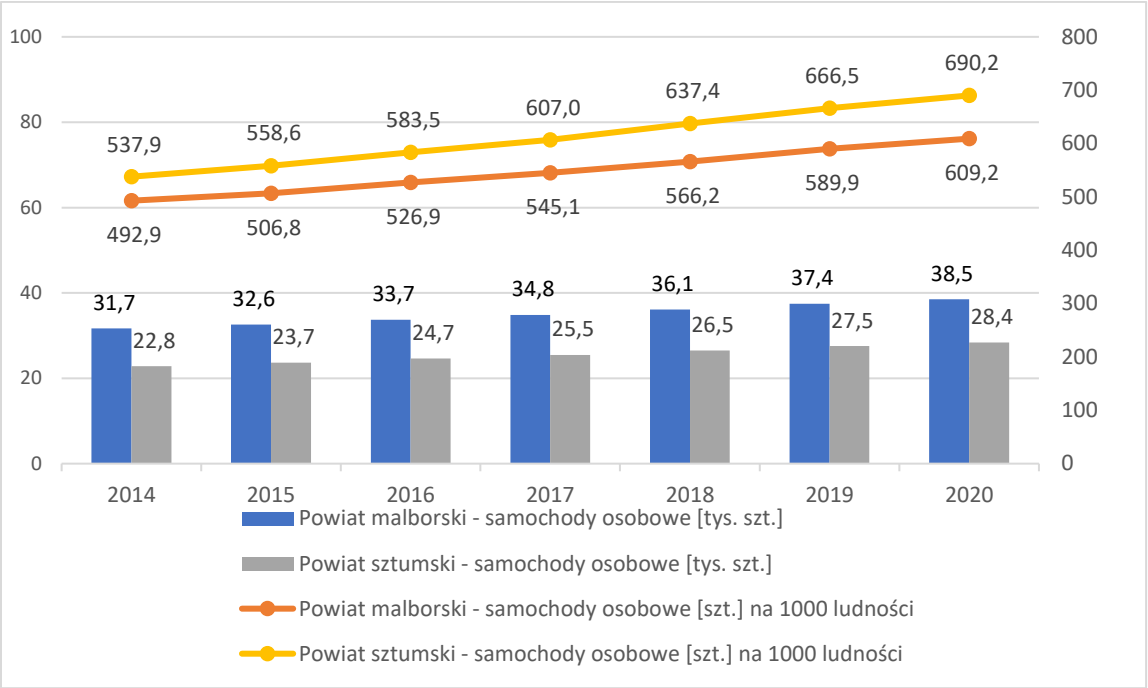
Źródło: Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. (Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej).

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.

3.4.1.7. Indywidualny transport samochodowy

Liczba samochodów osobowych w powiatach malborskim i sztumskim rośnie w stopniu liniowym (Wykres 57). Na koniec 2020 r. na tysiąc mieszkańców w powiecie sztumskim przypadało 690 aut (o 28% więcej niż w 2014 r.).

Wykres 57. 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 14, Rysunek 23).

Tabela 14. 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.

3.4.1.8. Transport towarów

Przez obszar MOF Malbork-Sztum odbywa się drogowy ruch tranzytowy drogą krajową nr 55 i 22. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na drogach przebiegających przez teren MOF istotnie wzrosło w 2020 r. w stosunku do 2015 r. – o 75% dla dróg wojewódzkich oraz o 13% dla DK 22 i DK 55 (Tabele 9 i 10).

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.

Należy podkreślić, iż Miasto Malbork nie posiada obwodnicy, która umożliwiłaby skierowanie ruchu tranzytowego poza miasto. Cel ten zostanie osiągnięty w przypadku Sztumu, gdzie obecnie projektowana jest obwodnica miasta, której budowa powinna rozpocząć się w 2025 r. i potrwać dwa lata.[57]

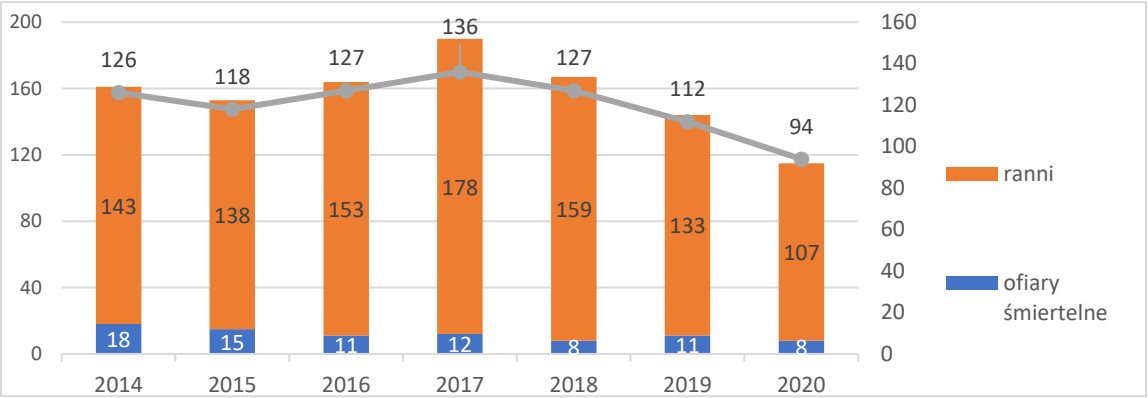
3.4.1.9. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

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 58). 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.

[57] https://sztum.naszemiasto.pl

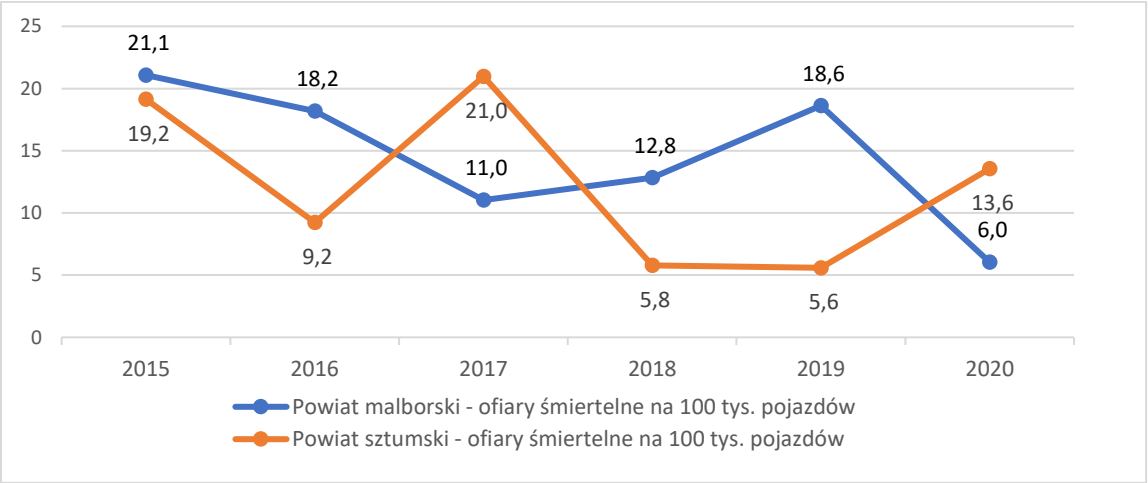
Wykres 58. Liczba wypadków drogowych w powiatach malborskim i sztumskim łącznie [szt.]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

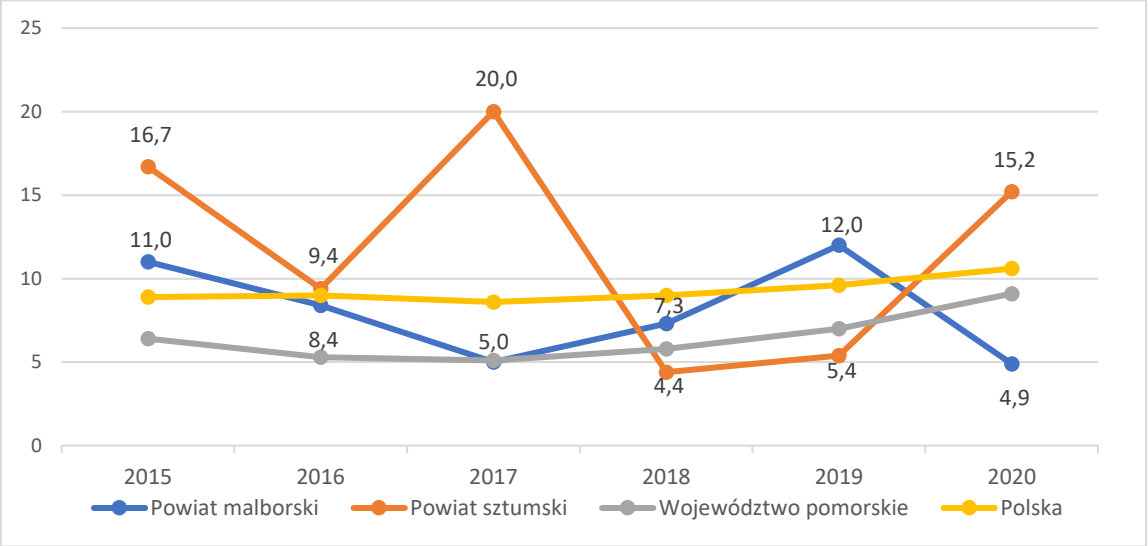
Odnosząc te dane do rosnącej liniowo liczby pojazdów na drogach należy wskazać, iż liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. pojazdów i na 100 wypadków jest silnie zróżnicowana w poszczególnych latach. Ponadto wskaźnik liczby ofiar na 100 wypadków w powiecie sztumskim w 2020 r. był znacznie wyższy niż dla województwa pomorskiego i całego kraju (Wykresy 59 i 60).

Wykres 59. Ofiary śmiertelne na 100 tys. pojazdów w powiatach malborskim i sztumskim [osoby]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wykres 60. 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 15 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 15. 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.[58]

Z danych Komendy Powiatowej Policji w Malborku wynika, iż w latach 2019-2021 w statystyce zdarzeń drogowych na terenie Miasta i Gminy Malbork oraz Gminy Miłoradz nie odnotowano „szczególnych miejsc" z powtarzalnością zdarzeń[59]. Do największej liczby zdarzeń drogowych dochodzi na głównych ciągach komunikacyjnych, zwłaszcza na odcinku DK 22 w granicach administracyjnych miasta Malborka, co wynika z intensywności ruchu. Odcinek DK 55, który przechodzi przez teren powiatu malborskiego, po wcześniejszej częściowej modernizacji drogi nie generuje zdarzeń o poważnych konsekwencjach.

Poniżej zestawiono miejsca, w których miały miejsce min. 3 wypadki drogowe w latach 2019-2021:

1) Gmina Malbork:
   - Malbork, al. Rodła skrzyżowanie z ul. Mickiewicza, K-22 358,1 km; 7 wypadków (8 osób rannych), przyczyny: nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (5 razy), wjazd na czerwonym świetle (1), nieprawidłowa zmiana pasa ruchu (1),

   - Malbork al. Wojska Polskiego odcinek K-22 360,2 km do 360,4 km, tj. pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Nogatową a Dąbrowskiego: 5 wypadków (1 osoba zabita, 4 ranne), przyczyny: nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (2 razy), nieostrożne wejście pieszego pod jadący pojazd zza przeszkody (2), niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (1),

   - Malbork ul. Armii Krajowej 100-105 odcinek K-55 23,8 km do 24,0 km, tj. rejon przyległy do byłego skrzyżowania ul. Zapolskiej i przejście dla pieszych przy szpitalu: 3 wypadki (3 osoby ranne), przyczyny: nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu (2), nieostrożne wejście przed jadący pojazd (1),

   - Malbork ul. 500 Lecia 96 odcinek K-55 24,7-24,8 3 wypadki (1 osoba zabita, 2 ranne), przyczyny: niedostosowanie prędkości, nieprawidłowe omijanie, zmęczenie zaśnięcie (po 1),

[58] Raport „Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku", Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, 2021 r.
[59] Pismo Komendy Powiatowej Policji w Malborku Ldz. Rd.531-47 /2023 z dn. 04.04.2023 r.

2) Gmina Miłoradz:
   - skrzyżowanie drogi Krajowej K-22 346,2 km z drogą P2916G (Kończewice x Bystrze) 5 wypadków (13 osób rannych), przyczyny: nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (2), nieprawidłowe wyprzedzanie (1), niezachowanie bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu (1), niedostosowanie prędkości do warunków na drodze (1).

Policja wskazuje, iż mimo wzrostu ruchu na drogach MOF z roku na rok odnotowywany jest znaczny spadek zdarzeń drogowych, szczególnie tych o ciężkich następstwach (ofiary zabite/ciężko ranni). Do istotnych działań, jakie podjęto w latach 2019-2021 w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, należą przede wszystkim:

- działania kontrolno-pomiarowe w zakresie ujawniania i eliminowania z dróg kierujących powodujących zagrożenie swoją jazdą,
- nadzór nad właściwą infrastrukturą drogową – na wnioski funkcjonariuszy dokonywano modernizacji lub odnowy istniejącej infrastruktury drogowej.

Na terenie Miasta i Gminy Sztum analiza wszystkich zdarzeń drogowych w latach 2019-2021, wykonana przez Komendę Powiatową Policji w Sztumie, wykazała trzy miejsca krytyczne na obszarze gminy Sztum[60]:

1) Miasto Sztum ul. Mickiewicza na całym jej odcinku - łącznie odnotowano 32 kolizje i 4 wypadki, których przyczyną było:
   - nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (14),
   - niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (15),
   - niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na oznakowanym przejściu dla pieszych (po 2),
   - nieprawidłowe skręcanie, cofanie, nieprzestrzeganie znaków drogowych (po 1),
2) Miasto Sztum ul. Sienkiewicza na całym jej odcinku – łącznie 16 kolizji i 4 wypadki, których przyczyną było:
   - niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (10),
   - nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (4),
   - nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na oznakowanym przejściu dla pieszych (2),
   - nieprawidłowe skręcanie, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wyprzedzanie, zmęczenie (po 1)
3) Odcinek drogi krajowej nr 55 na odcinku Sztum — Sztumska Wieś – łącznie 19 kolizji i 6 wypadków, których przyczyną było:
   - niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (14),

[60] Pismo Komendy Powiatowej Policji w Sztumie Ldz. Rd.076-8/2023 z dn. 03.04.2023 r.

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (5),
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, nieprawidłowe wyprzedzanie, wymijanie, zmiana pasa ruchu, zaśnięcie, inna przyczyna (po 1).

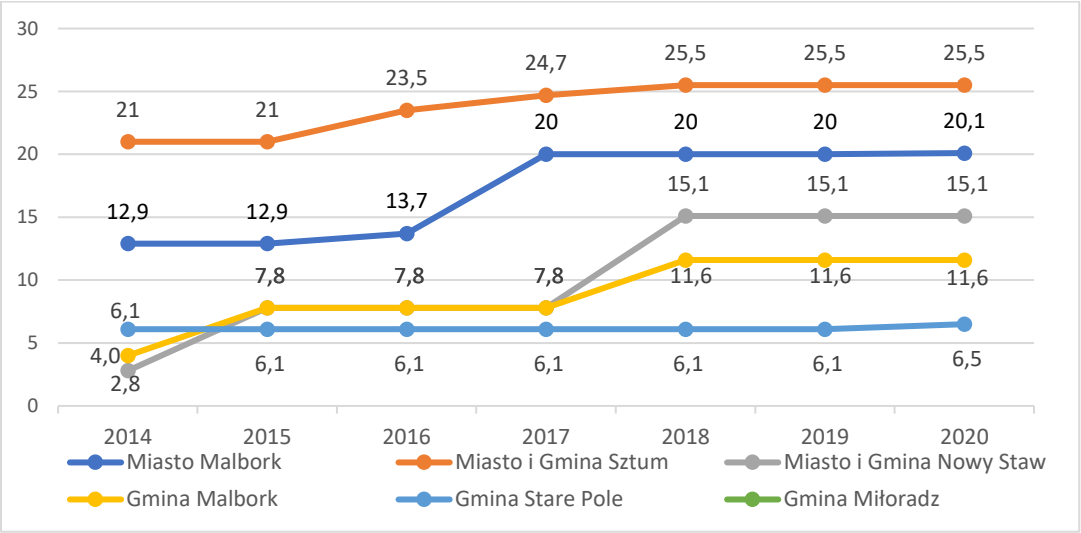
W wyniku zamontowania doświetlenia przejść dla pieszych na odcinku ul. Mickiewicza w Sztumie, skutecznie ograniczono liczbę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych na przejściach. Ponadto wycięcie większości drzew rosnących przy krawędzi jezdni na drodze krajowej nr 55 na odcinku Sztum — Nowa Wieś znacząco zmniejszyło liczbę zdarzeń oraz ich skutków.

Istotne są również 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.

3.4.1.10. Transport rowerowy

Łączna długość tras rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum w okresie 2014-2020 wzrosła niemal o 70% – z 46,8 km w 2014 r. do 78,8 km w 2020 r. (Wykres 61).

Wykres 61. Drogi rowerowe na terenie MOF Malbork-Sztum [km]

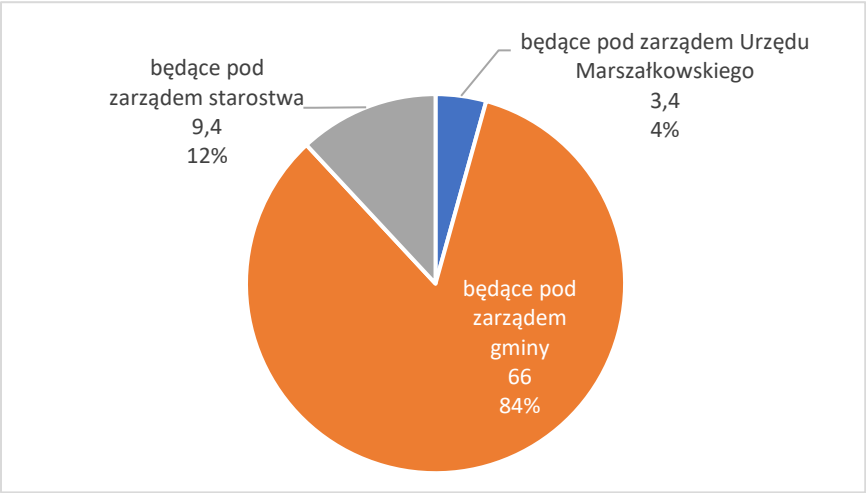


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

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 oddana do użytku w 2022 roku.

Zdecydowana większość (84%) dróg rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum zarządzana jest przez poszczególne gminy (Wykres 62).

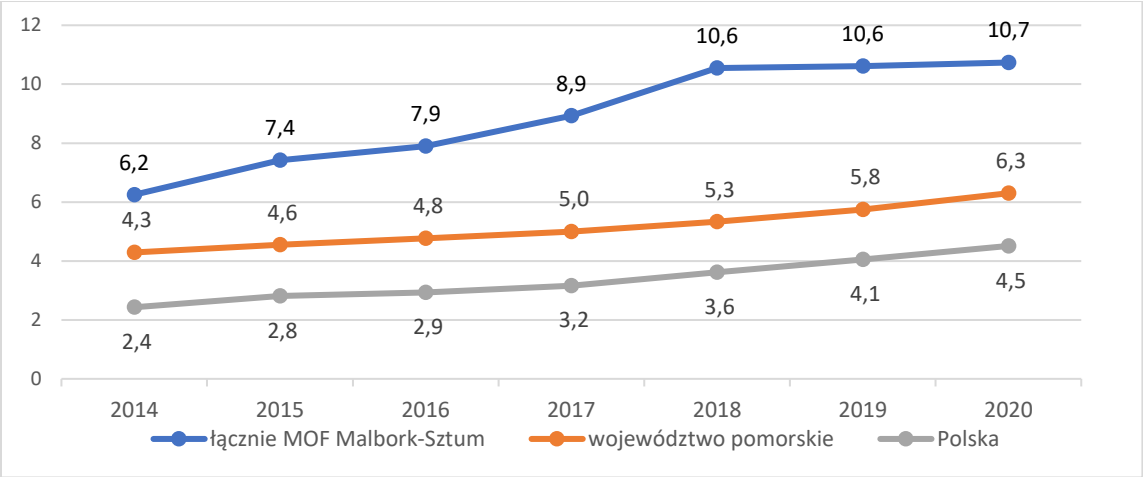
Wykres 62. Struktura dróg rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w 2020 r. [km, %]



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 61).

Wykres 63. 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.

Na terenie MOF jest słabo rozwinięta infrastruktura rowerowa, co negatywnie wpływa na mobilność mieszkańców. Szczególne znaczenie ma to dla mieszkańców dojeżdżających do miejscowości

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 tras[61], 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 nieprzebiegające spójnie z trasą turystyczną.

Wykaz istniejących i rekomendowanych do realizacji/modernizacji rowerowych tras transportowych dla MOF Malbork-Sztum przedstawiono w Tabeli 16 oraz na Rysunku 25.

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

Tabela 16. 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
droga wewnętrzna		od cmentarza przy ul. Polnej do drogi wojewódzkiej 603	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	tak
trasa wzdłuż DK 55	5	miejscowość 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	miejscowość Lasowice Wielkie - miejscowość Lasowice Małe	wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych	nie
	12	miejscowość 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 Barlewice	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. Kilarskiego - 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 25. 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 Kościeleczki – Tralewo – Nowy Staw (realizacja przez Miasto i Gmina Nowy Staw).

Ponadto w najbliższym czasie mają być rozpoczęte prace projektowe trasy rowerowej wzdłuż drogi krajowej nr 55 między Malborkiem a Sztumem, na którą czekają mieszkańcy obu miast. Wartość inwestycji szacowana jest na ponad 20 mln zł.[62]

Wśród wskazanych w tabeli nr 16 odcinków tras, które wymagają podjęcia działań inwestycyjnych, priorytetowym jest zapewnienie dostępności do węzłów i przystanków integracyjnych na terenach poszczególnych gmin oraz połączeń funkcjonalnych pomiędzy miejscowościami na terenach wiejskich z większymi ośrodkami. Kluczowe przedsięwzięcia 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 Kościeleczki, 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.

[62] https://malbork.naszemiasto.pl/sciezka-rowerowa-z-malborka-do-sztumu-wzdluz-drogi-krajowej/ar/c4-9290281

3.4.1.11. 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.

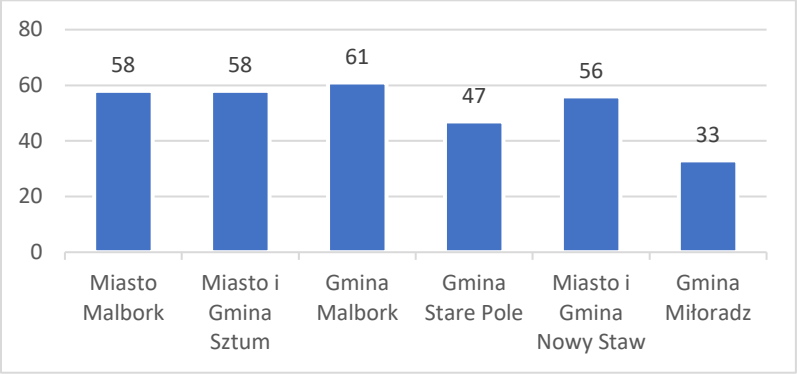
W celu poprawy multimodalnej mobilności mieszkańców MOF istotna jest rozbudowa:

- 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 64). Istotnie mniej przystanków znajduje się w Gminie Miłoradz.

Wykres 64. Liczba przystanków autobusowych na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w 2020 r. [szt.]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

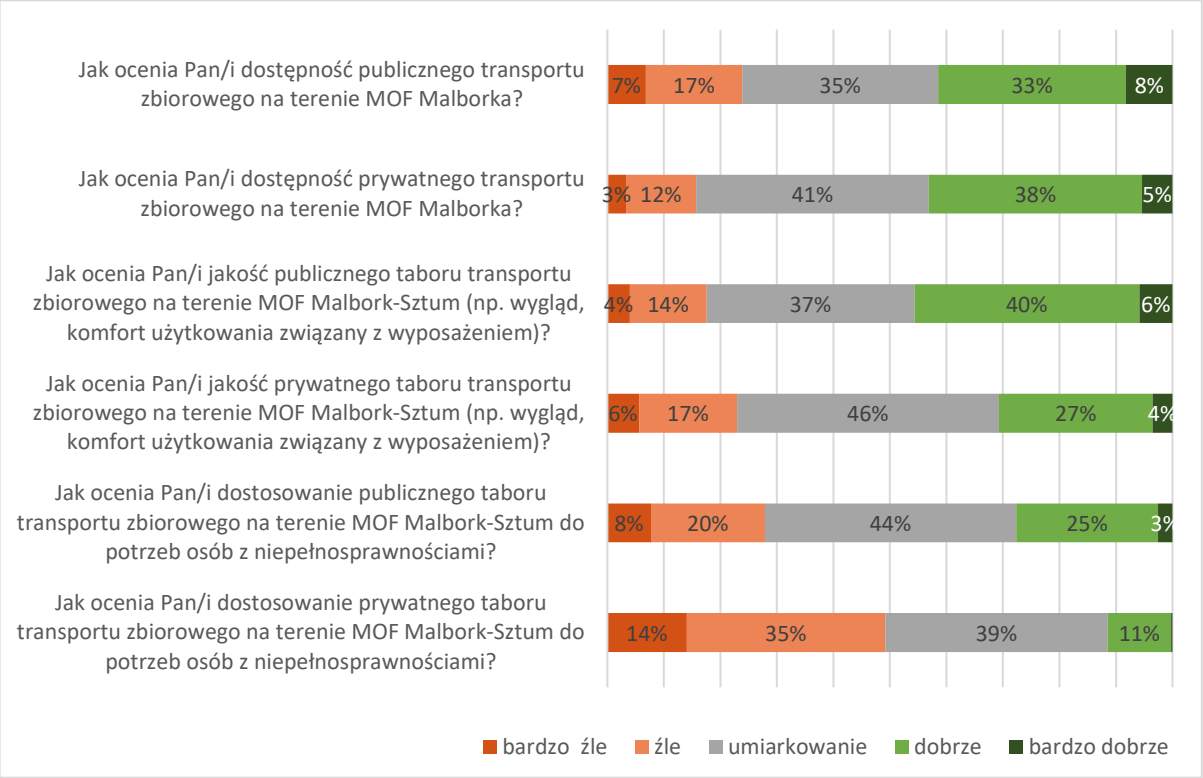
3.4.1.12. Ocena funkcjonowania obszaru transportu i mobilności – Wyniki badań społecznych

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

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

Mieszkańcy gmin MOF 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 65).

Wykres 65. 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 ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030, grudzień 2022 r.

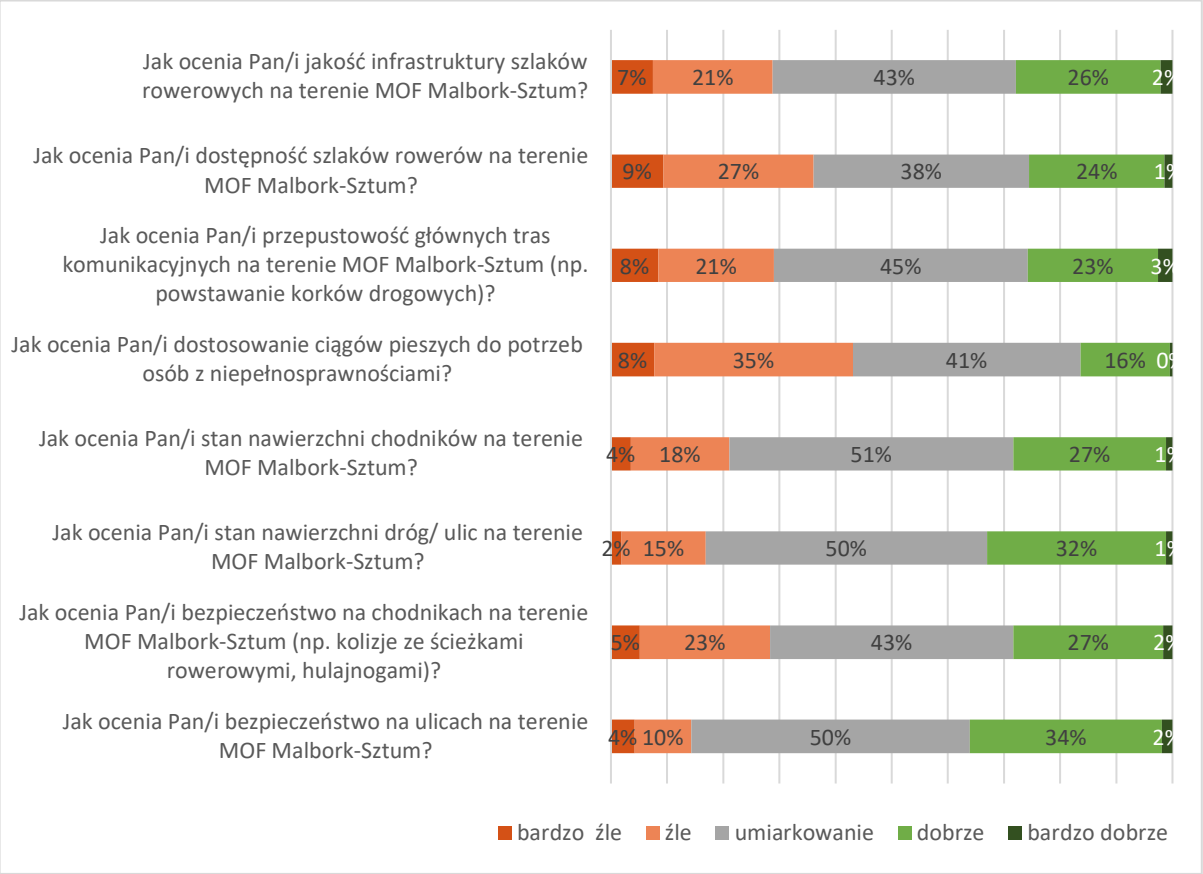
Negatywnie zostały ocenione również następujące kwestie (Wykres 66):

- 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 66. 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 ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030, grudzień 2022 r.

W ramach pytań dotyczących ważności podjęcia określonych działań:

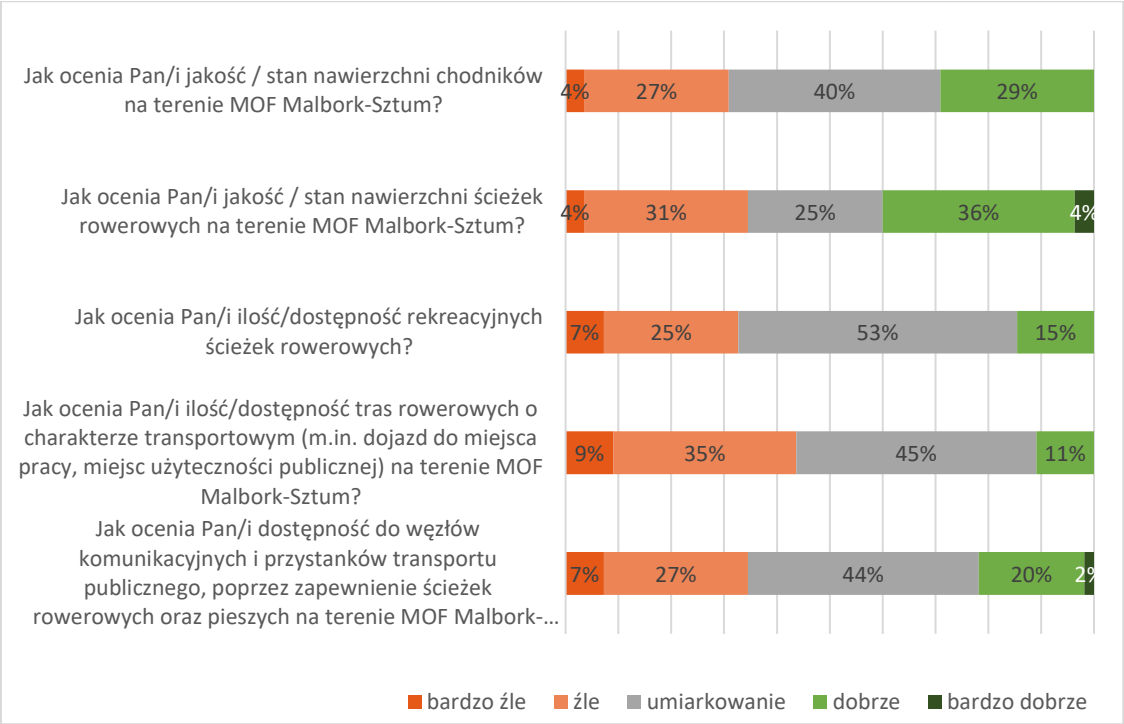
- 49% respondentów wskazało wysoki (i 38% średni) priorytet działań w zakresie rozwoju ścieżek rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum,
- 32% ankietowanych uznało poprawę dostępności połączeń w ramach publicznego taboru zbiorowego za bardzo ważne (44% za średni priorytet).

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 67). Więcej odpowiedzi negatywnych dotyczy przede wszystkim:

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

Wykres 67. 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



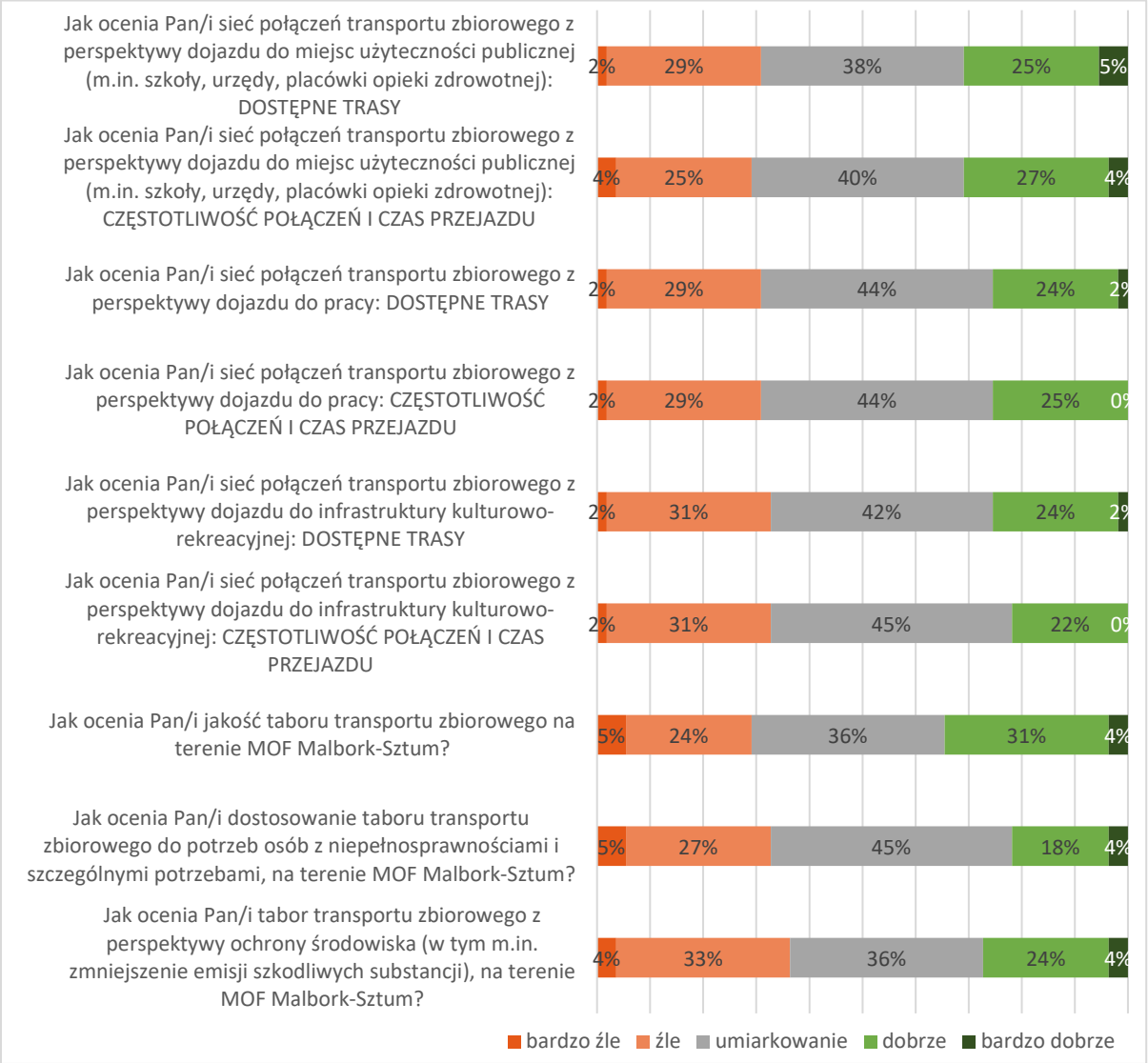
Źródło: Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach opracowania Strategii ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030, grudzień 2022 r.

Ankietowani umiarkowanie ocenili liczbę 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 perspektywy emisji szkodliwych gazów do otoczenia (Wykres 68).

Wykres 68. 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 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 mieszkalną, 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 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

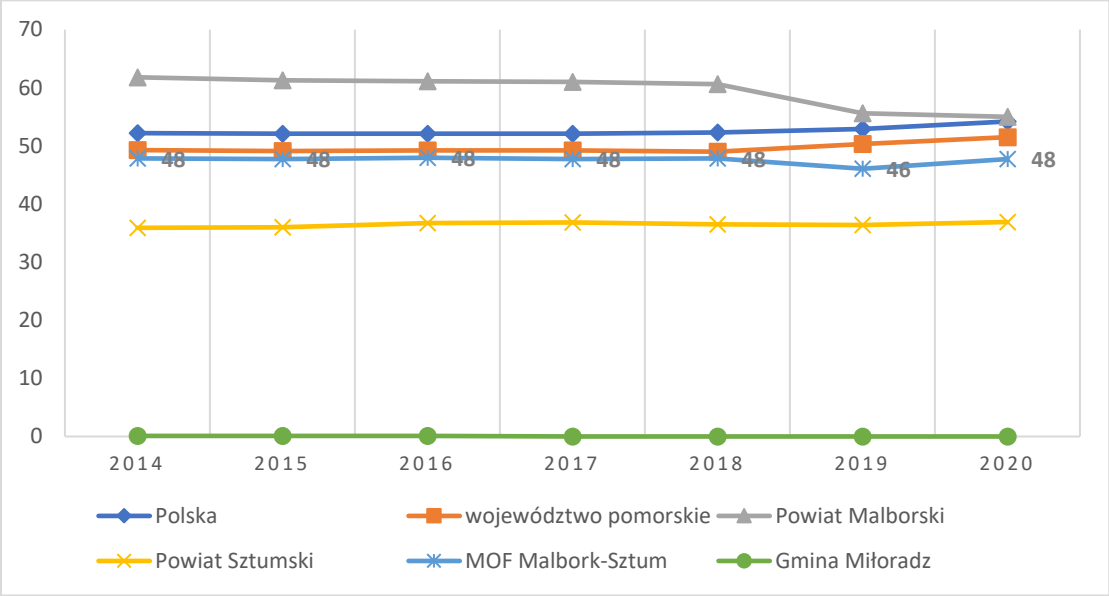
Infrastruktura techniczna MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz przedstawiona została w oparciu o analizę porównawczą infrastruktury technicznej MOF i Gminy Miłoradz wobec średnich wyników całego kraju, województwa pomorskiego oraz powiatu malborskiego i sztumskiego w ramach następujących zagadnień:

- 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 przyłączeń 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, dane GUS).

Wykres 69. Udział korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020[63] (%)



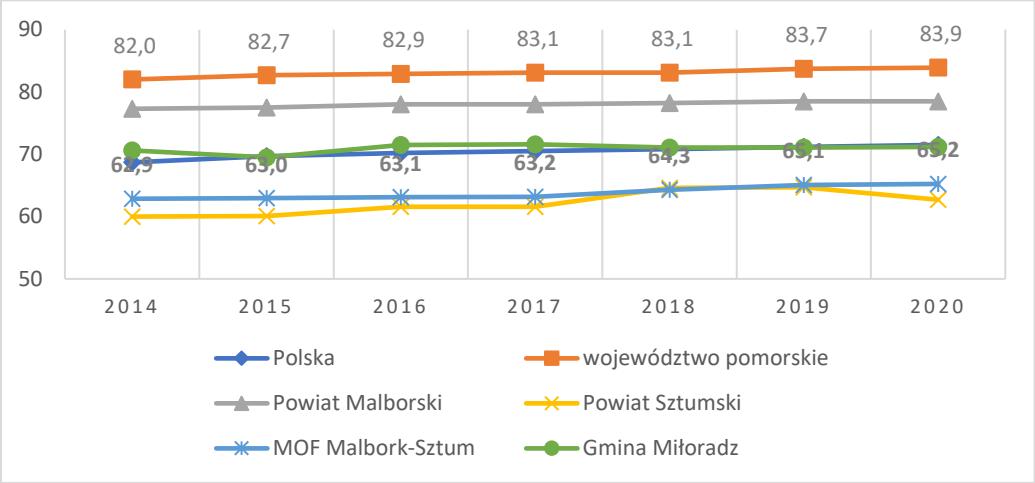
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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 70). Należy podkreślić, iż kształtowanie się wskaźnika skanalizowania w poszczególnych latach na ternie 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).

[63] Brak danych za rok 2021

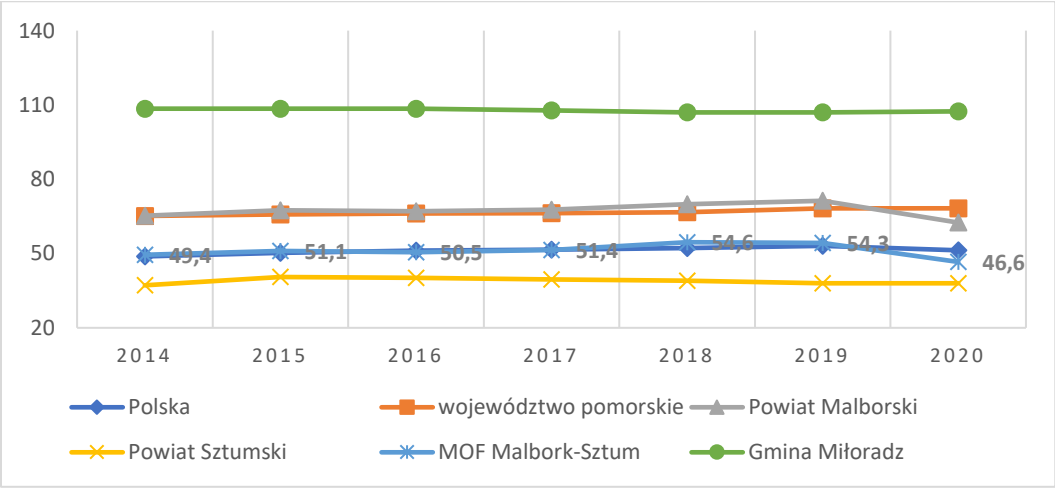
Wykres 70. Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2020[64] (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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 71).

Wykres 71. Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020[65] (%)



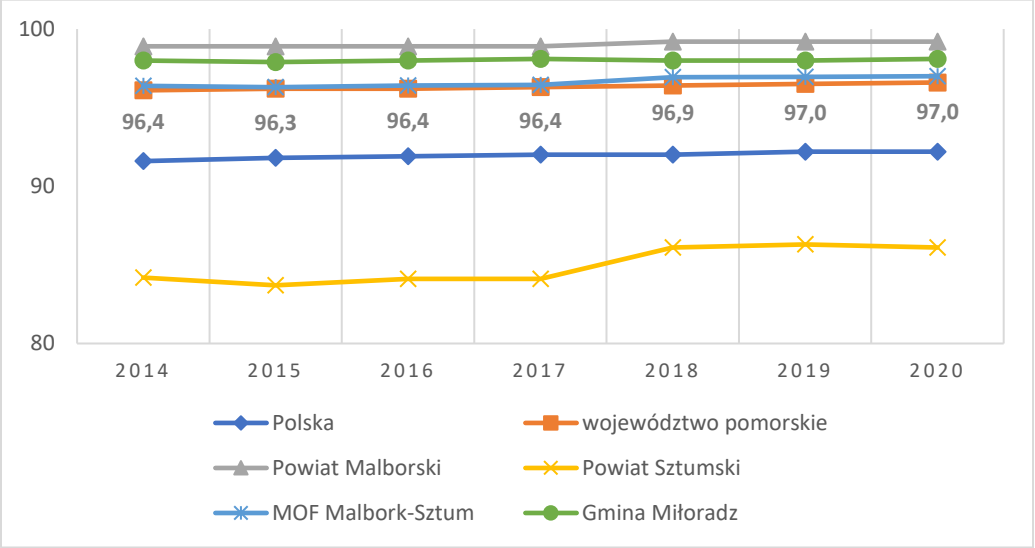
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

[64] Brak danych za rok 2021
[65] Brak danych za rok 2021

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 72). 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.

Wykres 72. Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020[66] (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

3.4.3. Energetyka

Zaopatrzenie w ciepło i energię

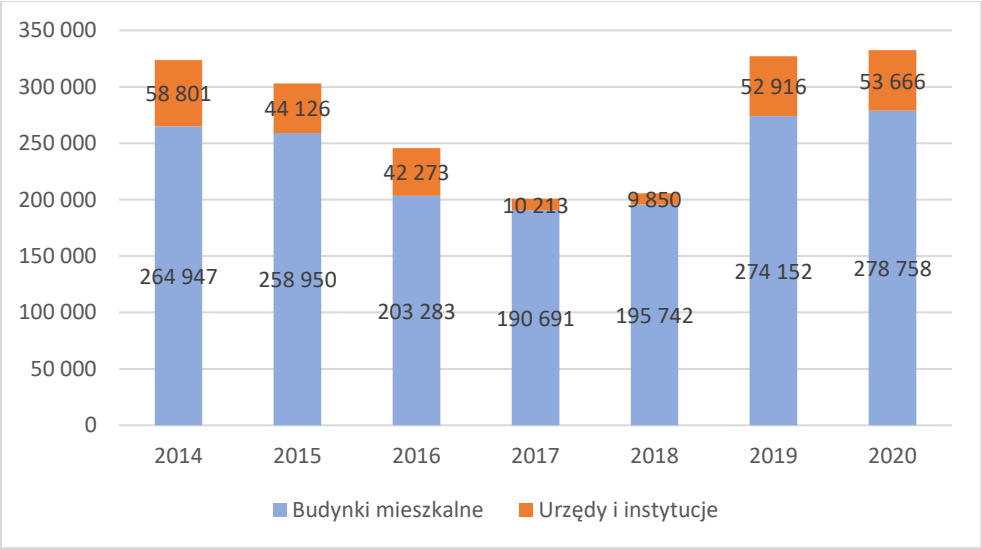
Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonują zarówno zcentralizowane systemy ciepłownicze (ciepłownie w Sztumie – ok. 14,8 km sieci ciepłowniczej[67], Malborku – ok. 52 km sieci ciepłowniczej[68], Nowym Stawie – długość sieci ok. 1,4 km sieci ciepłowniczej[69]), kotłownie przemysłowe i kotłownie lokalne (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.

[66] Brak danych za rok 2021
[67] Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta i Gminy Sztum, Sztum, kwiecień 2022, s. 32-34
[68] Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Malborka, Malbork, czerwiec 2022, 27
[69] Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Nowy Staw do roku 2011 z perspektywą na lata 2012 – 2015, Nowy Staw, s.44

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 według 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) przeznaczonej 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 energii cieplnej, zarówno do budynków mieszkalnych, jak i instytucji, co spowodowane było dużą liczbą przyłączeń nowych budynków mieszkalnych (osiedli) oraz przedsiębiorstw.

W celu dalszego zmniejszenia ilości wykorzystywanej energii cieplnej zarówno w odniesieniu do gospodarstw domowych, jak i urzędów i instytucji, koniecznym jest dalsza termomodernizacja budynków użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych na terenie MOF Malbork-Sztum, jak i Gminy Miłoradz. Efektywna termomodernizacja wykorzystuje efekt skali, zarówno w ujęciu klimatycznym (spadek emisji CO_2 do atmosfery), energetycznym (skumulowana oszczędność energii cieplnej) oraz finansowym (nakłady i koszty finansowania).

Wykres 73. Sprzedaż energii cieplnej na obszarze MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020[70] (GJ)

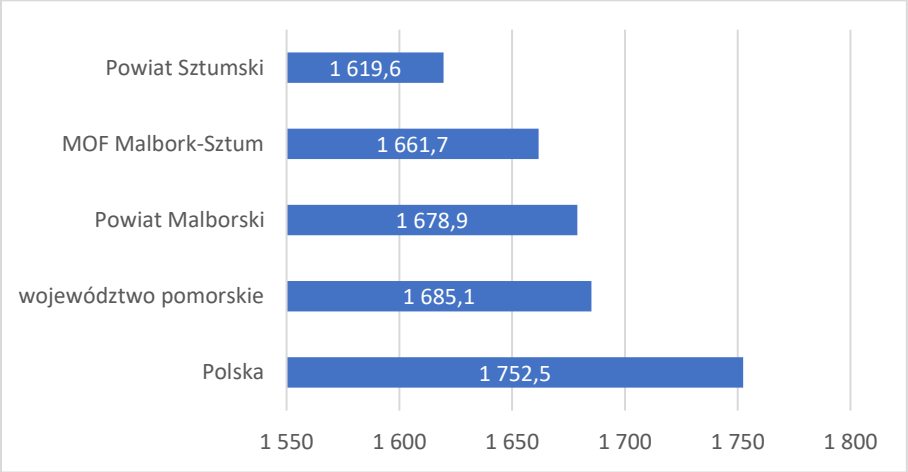


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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 74).

[70] Brak danych za rok 2021

Wykres 74. Zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca w miastach MOF Malbork-Sztum, Polski, województwa pomorskiego, powiatu malborskiego i sztumskiego w roku 2020 (kWh)[71]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

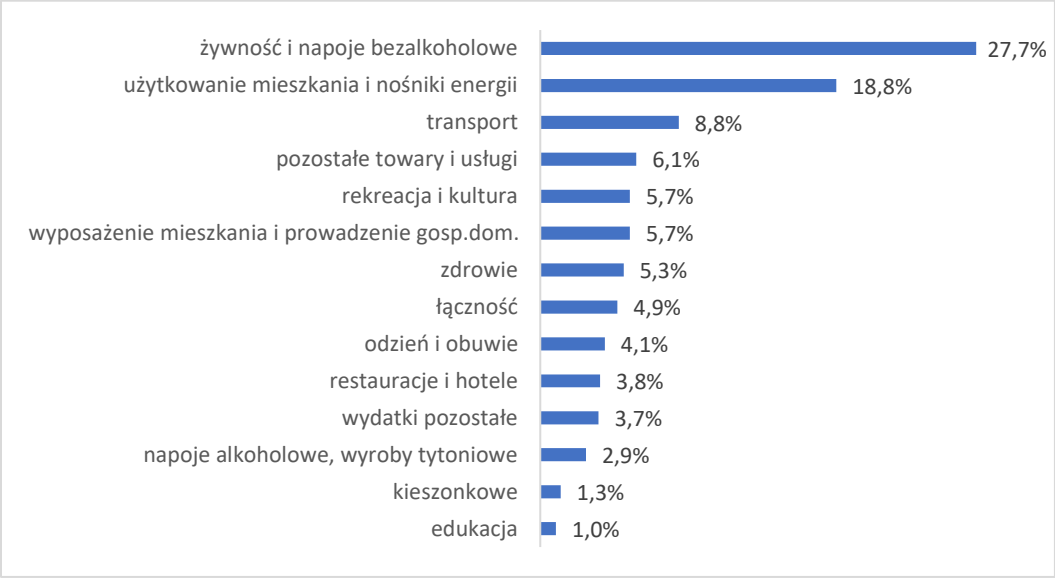
Biorąc pod uwagę strukturę przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w Polsce w 2020 roku, która wskazuje na drugie miejsce nośników energii w portfelu wydatków Polaków (Wykres 73), a także zważywszy na rosnące od 2019 roku ceny energii cieplnej i elektrycznej, niezwykle istotnym aspektem jest konieczność infrastrukturalnego ograniczania zużycia i kosztów energii, w tym energii cieplnej 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 (ok. 40% budynków, których właścicielem są jednostki samorządu terytorialnego), osiągając efekt skali i pozytywny efekt środowiskowy (średnia oszczędność w zakresie wydatków na energie cieplną wygenerowanych po realizacji projektów termomodernizacyjnych wyniosła średnio 36%[72]). W tym samym czasie na ternie Gminy Miłoradz nie poddano termomodernizacji żadnego obiektu użyteczności publicznej. Wskazuje to na potrzeby dalszej termomodernizacji budynków na terenie MOF, w tym budynków 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 CO_2 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

[71] Brak danych za lata 2014-2019, brak danych dla gmin wiejskich
[72] Dane Partnerów MOF

z finansowania hybrydowego (spadek kosztów finansowania, wynagrodzenie ze skumulowanych oszczędności energetycznych wygenerowanych na etapie zarządzania inwestycjami przez partnera).

Wykres 75. 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

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 (Koniecwałd 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”[73].

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).

[73] W przypadku zmiany przepisów są potencjalni inwestorzy zainteresowani budową nowych turbin.

Wyróżnia się dwa rodzaje instalacji:

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

Instalacje fotowoltaiczne są coraz częściej wykorzystywane, głównie w budynkach mieszkalnych (jedno i wielorodzinnych), gdyż mikroinstalacje prosumenckie o mocy do 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).[74]

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.[75] 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,

[74] Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta i Gminy Sztum, op. cit., s. 103-104
[75] Dane Gmin MOF Malbork-Sztum

- 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.

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)[76]. 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 korzystano 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 76). 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%).

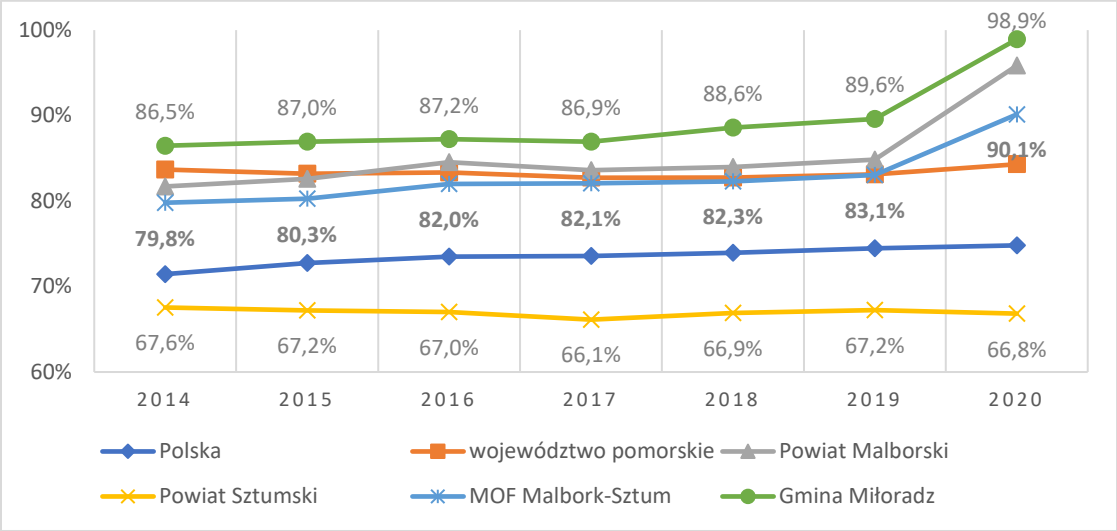
Na terenie MOF Malbork-Sztum utworzone zostały utworzone trzy aglomeracje ściekowe:

- Aglomeracja Malbork o równoważnej liczbie mieszkańców wynoszącej 90 324 osób,
- Aglomeracja Sztum o równoważnej liczbie mieszkańców wynoszącej 20 993 osób,
- Aglomeracja Stare Pole o równoważnej liczbie mieszkańców wynoszącej 3 861 osób.

[76] 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

Jedynie Aglomeracja Malbork spełnia wymagania dyrektywy dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (91/271/EWG) zgodnie z zapisami VI Aktualizacji Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych.

Wykres 76. Udział ludności korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020[77] (%).



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 zabezpieczanie przed lokalnymi podtopieniami, które mogą przetransportować szkodliwe substancje do cieków wodnych.

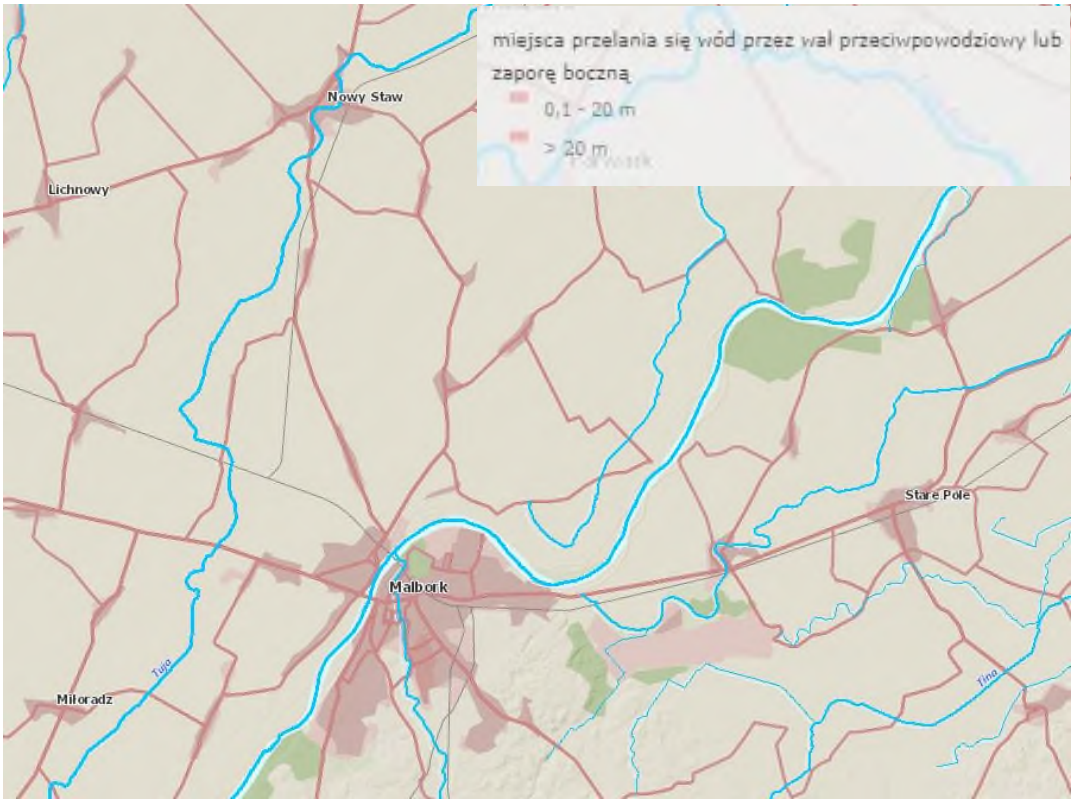
Zgodnie z ustaleniami Komisji Europejskiej najpoważniejszym skutkiem dla środkowej i wschodniej części Europy będą ekstremalne temperatury. W połączeniu z mniejszymi opadami w okresie letnim mogą one zwiększyć ryzyko wystąpienia suszy, a ponadto mają spowodować wzrost zapotrzebowania na energię latem.[78] Przewiduje się, że z powodu większych opadów w sezonie zimowym wzrośnie intensywność i częstotliwość powodzi rzecznych zimą i wiosną (w różnych regionach). Prognozy wskazują też, że zmiany klimatu doprowadzą do większej zmienności plonów i częstszych pożarów lasów.[79]

Obszar MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz jest obszarem zagrożonym powodziami (Rysunek 26 i 27). W chwili obecnej na terenie MOF Malbork-Sztum istnieje jedynie 99 km kanalizacji odprowdzającej wody deszczowe. Funkcjonują retencyjne zbiorniki wodne w Mieście Malborku- „Jagielloński" (3,4 tys. m^3) oraz „Wielbark" (7,7 tys. m^3) oraz w Sztumie – zbiornik rozsączająco-retencjonujący dla wód opadowych z Parku Miejskiego (83,94 m^3), zbiornik retencyjny i kolektory deszczowe odprowadzające wodę do Jeziora Zajezierskiego (249 m^3), zbiornik infiltracyjny (205 m^3),

[77] Brak danych za rok 2021
[78] Obszar Powiatu Malborskiego jest narażony na zjawisko suszy w stopniu umiarkowanym oraz znacznym.
[79] https://climate.ec.europa.eu/climate-change/consequences-climate-change_pl

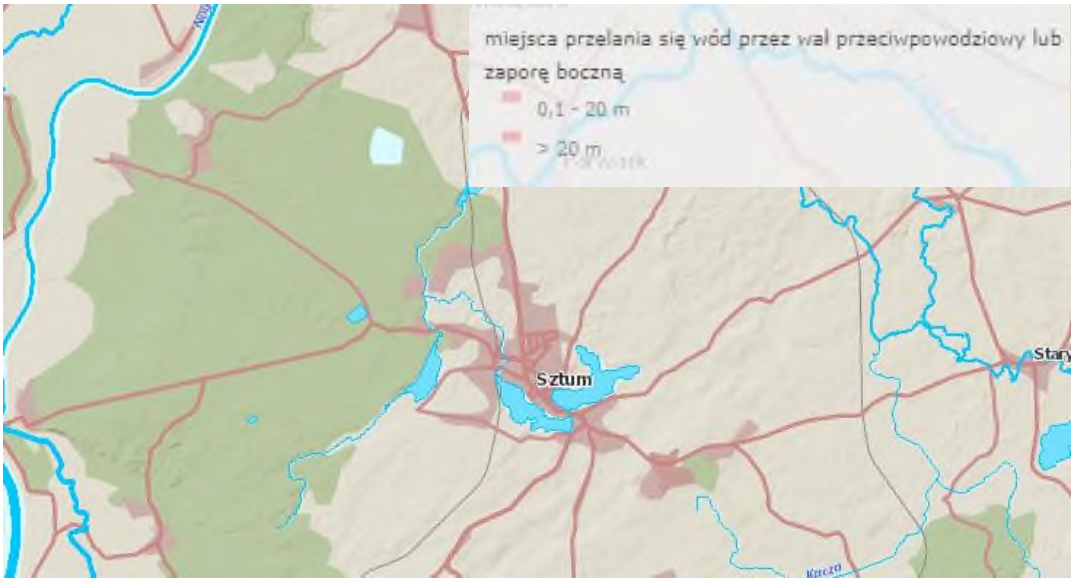
zbiornik retencyjny przy ulicy Kochanowskiego (16 m^3), które w niedostateczny sposób zabezpieczają tereny przed ewentualną powodzią czy podtopieniami.

Rysunek 26. Obszary zagrożone powodziami – 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 27. Obszary zagrożone powodziami – Miasto i Gmina Sztum



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

Na terenie MOF Malbork-Sztum Miasto Malbork przoduje w rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury, która ma na celu złagodzić zmiany klimatu i wykorzystywać wodę deszczową. Podczas kongresu ekonomicznego Open Eyes Economy Summit w 2020 roku ogłoszono wyniki rankingu Water City Index 2020 (WCI), czyli rankingu wykorzystania zasobów wody w polskich miastach. Miasto Malbork otrzymało II miejsce w kategorii miast średniej wielkości. [80] Biorąc pod uwagę cały teren MOF poziom wykorzystania/zagospodarowania wód deszczowych jest oceniany negatywnie przez mieszkańców MOF- niespełna połowa ankietowanych (47%) wyraziła negatywną opinię na wskazany temat.[81]

W celu niwelowania skutków zmian klimatycznych, o których mowa powyżej- nawałnic, fal upałów, susz, Malbork stara się wprowadzać różnego rodzaju rozwiązania np. w ostatnich latach zaadaptowano 3 przystanki na zielone przystanki autobusowe, powstały łąki kwietne oraz park kieszonkowy, w którym rosną trawy ozdobne, byliny, drzewa.
Wszystkie te działania są mimo wszystko niewystarczające, a potrzeby zgłaszane przez mieszkańców są znaczne. Miasto Malbork zamierza rozszerzyć realizację działań przyczyniających się do rozwoju błękitno - zielonej infrastruktury, głównie poprzez wprowadzanie m.in. „odbetonowywania" przestrzeni miejskich, wprowadzenia małej retencji i tworzenia ogrodów deszczowych oraz zbiorników retencyjnych, usuwania z przestrzeni publicznej tam, gdzie to możliwe, powierzchni nieprzepuszczalnych, a także wprowadzania nasadzeń zieleni wysokiej i niskiej. Widoczne są braki nasadzeń przy drogach, zbyt mało przestrzeni zielonych dla mieszkańców typu parki kieszonkowe, brakuje parkingów z nawierzchniami przepuszczalnymi. W związku z powyższym w Mieście Malborku występują liczne deficyty w obszarze błękitno -zielonej infrastruktury.

W ramach Planu działań na rzecz zrównoważonej energii i klimatu dla Miasta i Gminy Sztum do roku 2030 jako główne zagrożenia klimatyczne na terenie Gminy Sztum wskazano przede wszystkim coraz częstsze i długotrwałe fale upałów, wahania temperatur w ciągu dobry, nawalne deszcze, susze oraz burze i porywiste wiatry. Ryzyko wynikające ze zmian klimatu dla Miasta i Gminy Sztum oszacowano na wysokim poziomie. Istotne jest zatem podjęcie działań przeciwdziałającym negatywnym skutkom zmian klimatu, w tym m.in. poprzez rozwój błękitno-zielonej infrastruktury. Obecnie przy realizacji inwestycji, głównie drogowych, stosowane są powierzchnie przepuszczalne przy budowie parkingów i miejsc postojowych. Ponadto wprowadzono zielone ściany przy Osiedlu Parkowym w Sztumie oraz łąki kwietne przy Jeziorze Zajezierskim. Gmina zamierza rozszerzyć realizację działań przyczyniających się do rozwoju błękitno - zielonej infrastruktury, głównie poprzez wprowadzanie małej retencji i tworzenie ogrodów deszczowych oraz zbiorników retencyjnych, usuwania z przestrzeni publicznej tam, gdzie to możliwe, powierzchni nieprzepuszczalnych, a także wprowadzania nasadzeń zieleni wysokiej i niskiej. Szczególne potrzeby w tym zakresie zdefiniowane zostały na ul. Spokojnej i Placu Wolności oraz przy Szkole Podstawowej nr 1 w Sztumie. Dla tych terenów opracowano dokumentację projektową wprowadzająca rozwiązania z zakresu błękitno - zielonej infrastruktury.

Aktualnie błękitno - zielona infrastruktura w gminie Stare Pole jest dość uboga. Składają się na nią tylko i wyłącznie zbiorniki wodne: staw w parku wiejskim w Krzyżanowie, zbiornik retencyjny w Starym Polu, zbiorniki wodne we wsiach: Kławki, Kraszewo, Ząbrowo, Kaczynos. W zakresie infrastruktury błękitno-zielonej występują znaczne deficyty.

[80] https://urzad.malbork.pl/aktualnosci/malbork-wsrod-nagrodzonych-w-rankingu-water-city-index-2020.html
[81] Raport z konsultacji społecznych, s. 11

Na terenie Gminy Miłoradz, nie zostały realizowane działania z obszaru błękitno-zielonej infrastruktury (np. ogrody deszczowe, parki kieszonkowe, itp.). Widoczne są braki nasadzeń przy drogach, zbyt mało przestrzeni zielonych dla mieszkańców typu parki kieszonkowe. W związku z powyższym w gminie występują liczne deficyty w obszarze błękitno -zielonej infrastruktury.

Na terenie Gminy Malbork nie występuje błękitno-zielona infrastruktura w postaci ogrodów deszczowych, parków kieszonkowych, zielonych dachów, pnączy na ścianach budynków i filarach mostów, nie posiadamy również zielonych przystanków i wiat śmietnikowych ani łąk kwietnych. W związku z faktem, iż jest to gmina wiejska, na tym terenie występują rowy melioracyjne oraz jeden zbiornik wodny po piaskowni i kilka stawów. W związku z powyższym w gminie występują liczne deficyty w obszarze błękitno -zielonej infrastruktury.

Na terenie Miasta i Gminy Nowy Staw brakuje parków kieszonkowych, ogrodów deszczowych, zielonych przystanków, zielonych dachów itp. rozwiązań mających na celu przeciwdziałanie tworzeniu się miejskich wysp ciepła i "uciekaniu wód opadowych i roztopowych.

W związku z powyższym ważnym aspektem w infrastrukturze technicznej MOF i Gminy Miłoradz stanowi nie tylko sieć kanalizacyjna odprowadzająca wody deszczowe i zbiorniki retencyjne, które mają wpływ na ograniczanie skutków ewentualnych podtopień i wzrost bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, ale przede wszystkim rozwój błękitno-zielonej infrastruktury. Koniecznym jest zatem rozwój i modernizacja systemów zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w szczególności w miejscu ich wystąpienia oraz błękitno-zielonej infrastruktury, bazujących przede wszystkim na rozwiązaniach opartych na naturze.

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.[82]

[82] Stan techniczny dróg również wpływa na poziom generowanego hałasu, a wiec ma wpływ na stan środowiska naturalnego.

Ochrona 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).[83]

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 zieleni

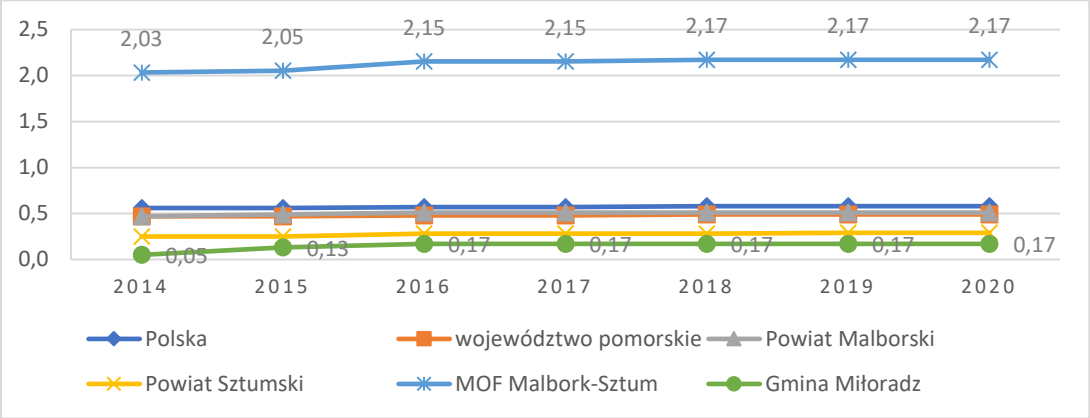
Średnia wartość udziału powierzchni terenów zieleni w powierzchni MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 kształtowała się powyżej wartości na obszarze województwa pomorskiego, Polski i powiatu malborskiego i sztumskiego, wynosząc w 2020 roku 2,17%, tj. o 0,14 p.p. w porównaniu do roku 2014 (Wykres 77). Wartość wskaźnika kształtował głównie udział powierzchni zielonych w ogólnej powierzchni Gminy Miasta Malbork (9,91%). Na terenie Miasta i Gminy Sztum wskaźnik ten wyniósł 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 zieleni na terenach MOF Malbork-Sztum, w tym głównie na terenie Miasta Malborka[84], 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 zieleni stanowią nie tylko o walorach przyrodniczo-krajobrazowych MOF, ale także są ważnym aspektem w zakresie rozwoju różnorodności biologicznej 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.

[83] Dane BDL GUS, 2021

[84] 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+

Wykres 77. Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni ogółem w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020[85] (%)



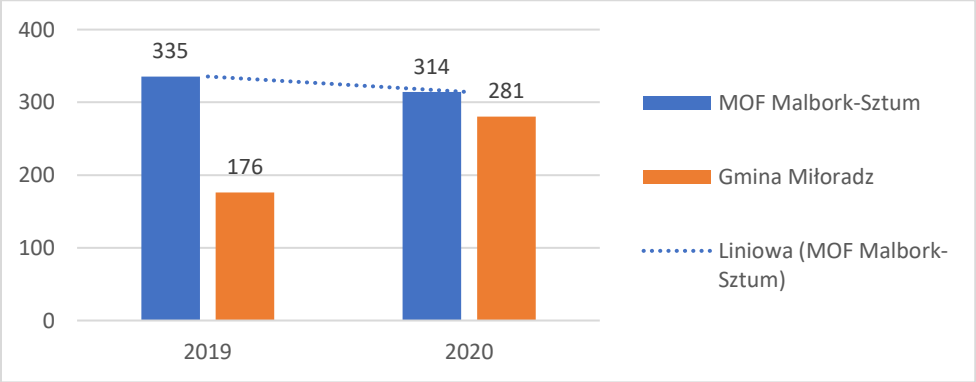
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

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 76), przy średniej masie odpadów wytworzonych przez 1 mieszkańca województwa pomorskiego wynoszącej 354 kg, Polski- 342 kg. Na terenie Gminy Miłoradz nastąpił prawie 60%-wy wzrost masy odpadów wytworzonej przez 1 mieszkańca gminy w roku 2020 w stosunku do roku 2019.

Wykres 78. Masa odpadów komunalnych wytworzonych przez 1 mieszkańca w wyszczególnionych obszarach w latach 2019-2020 (kg)[86]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

[85] Brak danych za rok 2021
[86] Brak danych za lata 2014-2018 oraz 2021

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 79).

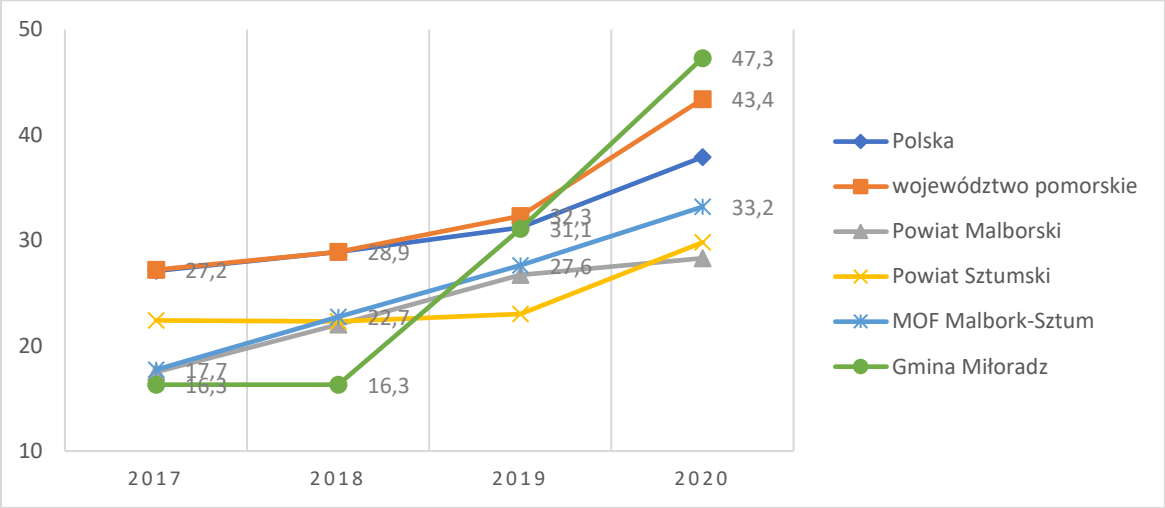
Poziom recyklingu i przygotowania do ponownego użycia niektórych frakcji odpadów komunalnych – papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła w gminach MOF Malbork-Sztum i Gminie Miłoradz osiągał wartości powyżej wartości wymaganych Rozporządzeniem Ministra Środowiska poziomy recyklingu i przygotowania do ponownego użycia w danym roku (odpowiednio 14% w 2014 r. i 50% w 2020 roku) (Wykres 80). Najniższy poziom recyklingu w 2020 roku odnotowano w Gminie Miłoradz (31%), najwyższy poziom recyklingu w 2020 odnotowano w Mieście i Gminie Nowy Staw (61%).

W roku 2021 i 2022 roku wszystkie gminy MOF osiągnęły wymagane poziomy przygotowania do ponownego użycia i recyklingu odpadów komunalnych, o których mowa w art. 3b ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (w 2021 roku – 20%-wy poziom, w 2022 roku – 25%-wy poziom).[87]

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 odpadów komunalnych na poziomie min. 60% do 2030 roku, przy jednoczesnej minimalizacji innych negatywnych skutków oddziaływania na środowisko, takich jak wzrost emisji CO_2 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 eksploatacje tych pojazdów), przy wsparciu działań edukacyjnych lokalnej społeczności w zakresie gospodarki obiegu zamkniętego i jej znaczenia na ochronę środowiska naturalnego (systemowa, proekologiczna zmiana zachowań mieszkańców MOF i Gminy Miłoradz w zakresie gospodarowania odpadami).

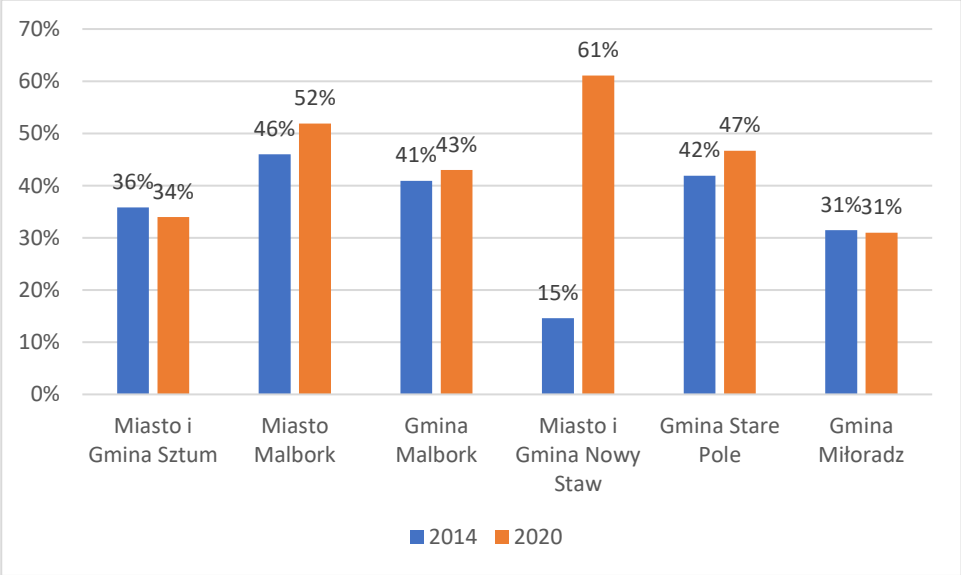
[87] Rok 2021: Miasto Malbork- 29%, MiG Sztum- 22,08%, Gmina Stare Pole- 34%, MiG Nowy Staw- 27%, Gmina Malbork- 74%, Gmina Miłoradz- 49%. Rok 2022: Miasto Malbork- 46%, MiG Sztum- 32%, Gmina Stare Pole- 32%, MiG Nowy Staw- 38%, Gmina Malbork- 36%, Gmina Miłoradz- 35%

Wykres 79. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w wyszczególnionych obszarach w latach 2017-2020 (%)[88]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 80. 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 2020



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych poszczególnych gmin

[88] 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 przyjrzeć się 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 mieszańcy. 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. Pogarszająca się sytuacja w zakresie współczynnika obciążenia demograficznego.
3. Napływ uchodźców z Ukrainy na teren MOF w wyniku wybuchu wojny – konieczna integracja i kompleksowe wsparcie.
4. Pozytywne trendy w zakresie wzrostu liczby osób pracujących i spadek bezrobocia (jednakże przy wyższej stopie bezrobocia w porównaniu ze średnią dla województwa pomorskiego i Polski) – konieczność systemowego przygotowania się na nadchodzący kryzys gospodarczy.
5. Niedobór na lokalnym rynku pracy pracowników technicznych, budowalnych – konieczna ścisła współpraca ze szkołami, w tym przede wszystkim technikami i szkołami branżowymi.
6. Negatywna ocena przez mieszkańców MOF możliwości zatrudnienia na terenie MOF.
7. Stosunkowo niskie wydatki na oświatę na obszarze MOF Malbork-Sztum – wskaźnik wydatków na oświatę w przeliczeniu na 1 mieszkańca poniżej średniej wojewódzkiej i krajowej.
8. Malejący trend liczby imprez kulturalnych i ich uczestników z wydatkami na kulturę w przeliczeniu na 1 mieszkańca poniżej średniej wojewódzkiej i krajowej.
9. Ograniczony dostęp do infrastruktury społecznej i sportowej, w tym głównie do pływalni.
10. 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.
11. Widoczna poprawa dostępności przychodni lekarskich, dalsza potrzeba wzrostu dostępności w zakresie ambulatoryjnej specjalistycznej opieki zdrowotnej.
12. Zauważalny wzrost liczby uczestników imprez turystycznych i sportowo-rekreacyjnych, dobrze oceniana istniejąca infrastruktura sportowa, potrzeby w zakresie wzrostu dostępności do basenów.
13. 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. Potrzeba systemowego, w tym finansowego, wsparcia NGO, w tym z zaangażowaniem biznesu (rozwój ekonomii społecznej).

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 wyniósł 0,71% 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 Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot.
6. Polska Strefa Inwestycji – zwolnienia ulgi podatkowe, inne usługi wspierające inwestora.
7. Bogata oferta w zakresie turystyki krajobrazowej, 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

5.3.1. Transport i dostępność komunikacyjna

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. Stan dróg powiatowych i gminnych na terenie MOF jest zróżnicowany. Część dróg jest w stanie dobrym i zadowalającym, część zaś w stanie złym i niezadawalającym (w zależności od gminy i rodzaju nawierzchni).
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. Konieczna jest również budowa obwodnicy Malborka, która nie znalazła się w Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. Ponadto władze powiatów oraz gmin MOF Malbork-Sztum wskazują potrzeby realizacji szeregu zadań inwestycyjnych i remontowych, które poprawią stan infrastruktury transportowej oraz dostępność komunikacyjną.
5. Strategicznym przedsięwzięciem jest również budowa węzła integracyjnego w Sztumie oraz uruchomienie przewozów pomiędzy Sztumem i Malborkiem, a także dostosowanie rozkładów jazdy, by zapewnić odpowiednią dla mieszkańców mobilność.
6. W celu sprawnej realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych konieczne jest wypracowanie polityki, zasad współpracy z podmiotami Grupy PKP, szczególnie w kontekście gruntów, na terenie których prowadzone będą inwestycje w infrastrukturę transportową.
7. W ostatnich latach rośnie liczba pracujących na terenie MOF Malbork-Sztum. 88% zatrudnionych jest w Mieście i Gminie Sztum oraz Malborku, gdzie zlokalizowana jest większość zakładów pracy. W miastach znajdują się również największe placówki oświatowe, ośrodki zdrowia, obiekty usługowe i handlowe, szpitale, miejsca spędzania wolnego czasu, stąd też Malbork i Sztum są naturalnymi celami podróży mieszkańców MOF.
8. Według prognoz demograficznych w powiecie malborskim i sztumskim będzie malała liczba ludności, 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.
9. Główne kierunki podróży mieszkańców MOF to Miasto i Gmina Malbork, Miasto i Gmina Sztum, ośrodki gminne oraz Trójmiasto. Mając na względzie prognozy demograficzne obszarami rozwojowymi będą również tereny wiejskie gmin Nowy Staw i Stare Pole, zlokalizowane w bliskiej odległości ośrodków gminnych.
10. Na terenie MOF transport publiczny realizowany jest przez MZK w Malborku, Sztumską Komunikację Publiczną oraz przewoźników prywatnych, którzy uzupełniają transport na liniach podmiejskich i realizują przewozy publiczne w oparciu o umowy z gminami i powiatami.
11. Dane dotyczące pomiaru ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF wskazują na niekorzystną tendencję spadku natężenia ruchu autobusów oraz wzrost ruchu samochodów osobowych i ciężarowych. W celu zmiany tego trendu konieczne są zmiany w systemie transportowym, skłaniające mieszkańców i przyjezdnych do korzystania z komunikacji publicznej oraz aktywnych form dojazdów.
12. 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 jakiejkolwiek komunikacji publicznej i muszą korzystać z własnych środków transportu (głównie samochodów osobowych, rowerów). W celu oceny zasadności uruchomienia przewozów publicznych na tych terenach istotna jest ocena popytu, potencjalnej liczb pasażerów, liczby wymaganych kursów oraz możliwości finansowania.

13. 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.
14. Z przeprowadzonych analiz potoków podróży we wcześniejszych latach wynikało, iż preferowanym rodzajem środka transportu w podróżach mieszkańców powiatów malborskiego i sztumskiego był samochód osobowy (65%). W celu zachęcenia mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej w Mieście i Gminie Malbork wprowadzono bezpłatne przewozy realizowane przez MZK w Malborku (od 1 lipca 2022 r.). Efektem był wzrost o 213,5 tys. przewiezionych pasażerów (o 26,2%) w 2022 r. w stosunku do 2021 roku. By zmobilizować mieszkańców pozostałych terenów MOF do zmiany zachowań transportowych należałoby rozważyć możliwość zastosowania „malborskiego" rozwiązania, dostosowanie oferty przewozów publicznych, promocję komunikacji publicznej i mobilności aktywnej.
15. Z przeprowadzonych badań społecznych wynika, iż mieszkańcy gmin MOF Malbork-Sztum oraz Miłoradz pozytywnie oceniają dostępność transportu zbiorowego i jakość taboru, zarówno publicznego, jak i prywatnego. Niemniej jednak dalsza poprawa oferty publicznego transportu uznawana jest za priorytetowe działania. 1/3 badanych radnych źle i bardzo źle ocenia sieć połączeń transportu zbiorowego z punktu widzenia dostępnych tras, częstotliwości połączeń i czasu przejazdu oraz jakość taboru. Ponadto mieszkańcy negatywnie ocenili dostosowanie ciągów pieszych oraz prywatnego taboru do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, dostępność szlaków rowerowych i stan infrastruktury rowerowej, poziom bezpieczeństwa na chodnikach.
16. Z roku na rok pogarsza się struktura wiekowa 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 oraz malborskiej polityki elektromobilności. Na terenie powiatu malborskiego i sztumskiego zarejestrowanych jest obecnie 216 samochodów elektrycznych i funkcjonują jedynie 3 punkty ładowania aut w Malborku. Obrazuje to stan obecnej infrastruktury w zakresie elektromobilności indywidualnej.

17. Miasto Malbork oraz Miasto i Gmina Sztum dysponują Strategią Rozwoju Elektromobilności, w ramach której realizowane są cele i działania związane z promowaniem i wdrażaniem w życie zeroemisyjnej komunikacji miejskiej, osobowej, rowerowej oraz aktywnej mobilności mieszkańców. Z racji, iż technologie wodorowe są w początkowej fazie rozwoju, miasta Malbork i Sztum nie planowały dotąd przedsięwzięć w tym zakresie.
18. Zauważalny wzrost natężenia ruchu w ostatnich latach, liczby pojazdów zarejestrowanych w MOF oraz ruchu tranzytowego, przebiegającego przez teren MOF, wpływa na poziom bezpieczeństwa drogowego. Liczba wypadków drogowych na terenie powiatów malborskiego i sztumskiego spadła w 2020 r. o 25% w stosunku do 2014 r., jednak 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. W powiecie sztumskim wskaźnik liczby ofiar na 100 wypadków był wyższy (15,2) niż dla województwa pomorskiego (9,1) i całego kraju (10,6), w powiecie malborskim wyniósł 4,9.
19. Większość zdarzeń drogowych były to zdarzenia z winy kierowcy i wynikały przede wszystkim z niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami, nieprawidłowego cofania, nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu, niedostosowania prędkości do warunków ruchu.
20. W latach 2019-2021 na terenie Miasta i Gminy Malbork oraz Gminy Miłoradz policja nie odnotowała „szczególnych miejsc" z powtarzalnością zdarzeń w statystyce zdarzeń drogowych. Do największej liczby zdarzeń drogowych dochodziło na głównych ciągach komunikacyjnych, zwłaszcza na odcinku DK 22 w granicach administracyjnych miasta Malborka, co wynikało z intensywności ruchu. Na terenie Miasta i Gminy Sztum zidentyfikowano trzy miejsca krytyczne na obszarze gminy Sztum. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego podjęto szereg działań zapobiegawczych, w tym działania kontrolno-pomiarowe, nadzór nad właściwym stanem infrastruktury drogowej (doświetlenia przejść dla pieszych, przebudowy, remonty, wycinka drzew).
21. Łączna długość tras rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum 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 nastąpił w 4 gminach, jedynie w Gminie Stare Pole występuje stagnacja. Należy wskazać, iż drogi rowerowe na terenie MOF 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.

5.3.2. Infrastruktura techniczna i środowisko

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

4. Dobre warunki do rozwoju energii odnawialnej na terenie MOF Malbork-Sztum – energia wiatru i słońca.
5. Stosunkowo zły stan wód powierzchniowych oraz wód w rzekach i jeziorach[89]. Na obszarach o rozproszonej zabudowie, dla których nie wyznaczono aglomeracji ściekowych, bardziej optymalne może być stosowanie rozwiązań indywidulanych zapewniających ten sam poziom ochrony środowiska niż rozwój sieci kanalizacyjnych.
6. MOF Malbork-Sztum i Gmina Miłoradz jest obszarem zagrożonym podtopieniami i powodziami. Niewystarczający poziom zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu opadu- konieczny rozwój błękitno-zielonej infrastruktury oraz rozwiązań opartych na naturze.
7. Tereny zieleni, głównie na obszarach miast wiodących, pełniących ponadlokalne funkcje, są zniszczone i źle zagospodarowane.
8. Pozytywny rosnący trend w zakresie masy odpadów zbieranych selektywnie, jednak poniżej średniej wojewódzkiej.
9. Konieczność zwiększenia poziomu recyklingu i przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych na terenie MOF i Gminy Miłoradz, co przyniesie skumulowaną wartość dodaną dla całego obszaru w ujęciu środowiskowym – cel długookresowy do 2030 r. to 60%.

[89] Na stan wód powierzchniowych mogą wpływać spływy powierzchniowe np. z terenów wykorzystywanych rolniczo.

5.4. Analiza SWOT

Tabela 17. Analiza SWOT – sfera społeczna MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz

Mocne strony	Słabe strony
• Aktualna pozytywna sytuacja na lokalnym rynku pracy. • Stosunkowo wysoka aktywność sportowo-rekreacyjna i turystyczna na obszarze MOF. • Poprawa dostępności podmiotów w ramach ambulatoryjnej opieki zdrowotnej. • Spadek liczby rodzin otrzymujących zasiłki rodzinne. • Stosunkowo dobry dostęp do infrastruktury rekreacyjnej (np. place zabaw).	• Spadek liczby ludności. • Niedobór pracowników posiadających kompetencje techniczne, w tym budowlane. • Ograniczona oferta nowych miejsc pracy, w tym dla osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami funkcjonalnymi. • Starzejące się społeczeństwo. • Stosunkowo niskie wydatki na oświatę. • Wciąż 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). • Postępujący spadek aktywności społecznej mieszkańców MOF, w tym obszarze kultury. • Ograniczony dostęp do infrastruktury sportowej (np. pływalnie).
Szanse	**Zagrożenia**
• Integracja imigrantów, w szczególności z Ukrainy, z lokalnym społeczeństwem. • Systemowa na całym obszarze MOF współpraca 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.	• Kryzys gospodarczy, zwolnienia grupowe. • Przedłużający się konflikt zbrojny na Ukrainie. • Dalszy odpływ mieszkańców z terenów MOF.

• Wzrost zaangażowania lokalnych organizacji pozarządowych w aktywizację poszczególnych grup wiekowych mieszkańców MOF, w tym osób z niepełnoprawnościami i specjalnymi potrzebami.	

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 18. Analiza SWOT – sfera gospodarcza MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz

Mocne strony	Słabe strony
• 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 Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot. • Bogata oferta w zakresie turystyki krajobrazowej, historycznej, aktywnej, w tym wodnej.	• Negatywna ocena przedsiębiorczości na terenie MOF[90]. • Niewystarczająca sieć połączeń pieszo-rowerowych. • Niewystarczająca, w ujęciu ilościowym i jakościowym, infrastruktura turystyczna, w tym w zakresie miejsc noclegowych. • Brak zintegrowanej, całorocznej oferty turystycznej.

[90] Wynik badania ankietowego.

Szanse	Zagrożenia
• Aktywizacja lokalnej przedsiębiorczości – narzędzia lokalne, regionalne i centralne, w tym działania NGO. • 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.	• Pogłębiający się kryzys gospodarczy. • Wycofanie się średnich i dużych firm z terenów MOF, likwidacja mikro i małych przedsiębiorstw na terenie MOF – spadek konkurencyjności gospodarczej obszaru MOF. • Odpływ pracowników, niedobory na rynku pracy. • Brak spójnej polityki inwestycyjnej i pro-przedsiębiorczej Partnerów MOF – niewykorzystanie szans zintegrowanych działań i korzyści skali.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 19. Analiza SWOT – transport i dostępność komunikacyjna MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz

Mocne strony	Słabe strony
• Malbork miastem węzłowym – centrum integracji transportu zbiorowego w subregionie. • 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. • Wzrost długości utwardzonych dróg gminnych. • Rozwinięta sieć połączeń między miastami i ośrodkami gminnymi. • Rozwinięta sieć połączeń drogowej komunikacji przez prywatnych przewoźników. • Bezpłatna komunikacja miejska w Malborku.	• Brak obwodnicy Malborka i Sztumu. • Koncentracja miejsc pracy, placówek edukacyjnych, obiektów użyteczności publicznej i kulturalnych w Malborku i Sztumie – główne cele podróży (obok ościennych ośrodków miejskich Gdańsk i Elbląg). • Część dróg gminnych w stanie złym i niezadowalającym. • 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

• Funkcjonowanie 4 węzłów przesiadkowych na terenie MOF. • Równomiernie rozłożona liczba przystanków autobusowych w poszczególnych gminach MOF. • Dobra komunikacyjna dostępność czasowa w przypadku korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. • 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 poziomu bezpieczeństwa na ulicach oraz stanu nawierzchni dróg, ulic i chodników.	Kałdowo – konieczność rozbudowy w związku z modernizacją stacji kolejowych. • Malejąca dynamika rozwoju tras rowerowych w MOF, zdecydowanie niższa niż dla kraju i woj. pomorskiego. Stagnacja w rozwoju tras rowerowych w gminie Stare Pole. • Nierównomierny układ dróg rowerowych na terenie MOF – brak spójnego systemu transportowego, ograniczona dostępność i mobilność mieszkańców. • Rosnący udział taboru eksploatowanego dłużej niż 20 lat. • Olej napędowy podstawowym źródłem zasilania autobusów, niski odsetek ekologicznych środków transportu komunikacji publicznej. • Niewystarczająca infrastruktura sprzyjająca rozwojowi elektromobilności indywidualnej (3 punkty ładowania w Malborku). • Negatywna ocena mieszkańców i radnych gmin MOF dotycząca: – dostępności tras i jakości infrastruktury rowerowej, – 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.

Szanse	Zagrożenia
• Planowane inwestycje dotyczące budowy obwodnicy Sztumu oraz modernizacji linii kolejowych, umożliwiające wyprowadzenie tranzytu poza miasto oraz poprawę dostępności komunikacyjnej. • Inwestycja w budowę węzła integracyjnego w Sztumie. • Rosnąca liczba podmiotów gospodarczych oraz osób pracujących na terenie MOF. • Podejmowane działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, spadek liczby wypadków drogowych. • Dostępność funduszy na realizację wybranych 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.	• Rozwój tranzytu, przebiegającego przez miasta Malbork oraz Sztum, odroczona w czasie budowa obwodnicy Malborka – zwiększone natężenie ruchu drogowego, emisja spalin, liczba wypadków. • Utrudniona współpraca z podmiotami Grupy PKP podczas realizacji inwestycji infrastrukturalnych. • Brak wystarczających środków finansowych na realizację istotnych dla MOF inwestycji w infrastrukturę transportową oraz rozwój oferty przewozowej. • Wzrost liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (wzrost natężenia ruchu, emisji spalin, ryzyka wypadków), samochód preferowanym środkiem transportu, malejące natężenie ruchu autobusów – konieczność podjęcia działań na rzecz zmiany zachowań transportowych mieszkańców MOF. • 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.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 20. Analiza SWOT – infrastruktura techniczna i środowisko MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz

Mocne strony	Słabe strony
• Stosunkowo niski poziom korzystania przez mieszkańców MOF z sieci gazowej. • Pozytywny rosnący trend w zakresie masy odpadów zbieranych selektywnie, jednak poniżej średniej wojewódzkiej. • Zauważalne oszczędności energetyczne po zintegrowanych projektach termomodernizacyjnych.	• Stosunkowo niski poziom skanalizowania MOF w porównaniu do średniej województwa pomorskiego. • Stosunkowo zły stan wód powierzchniowych oraz wód w rzekach i jeziorach. • Niewystarczająca długość sieci odprowadzającej wody deszczowe oraz liczba zbiorników retencyjnych. • Zniszczone i źle zagospodarowane tereny zieleni, głównie na obszarach miast wiodących, pełniących ponadlokalne funkcje.
Szanse	**Zagrożenia**
• 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	• 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 cieplnej. • Niekontrolowany zrzut nieczystości i pestycydów do rzek i jezior. • Dalszy rozwój sieci wodociągowej bez rozwoju sieci kanalizacyjnej.

edukacyjnym mieszkańców MOF z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego. • Dalsza systemowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i budynków komunalnych.	

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, społecznych 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 krajobrazowej, 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 ternie MOF w oparciu o nowoczesne, ekologiczne i wygodne dla mieszkańców rozwiązania.

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 CO_2 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 powodziami ważnym aspektem jest dalszy systemowy rozwój sieci odprowadzającej wody deszczowe, budowa obiektów błękitno-zielonej infrastruktury 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 któregokolwiek 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 – różnorodności biologicznej, 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 CO_2, 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 średniowiecznych zamków 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.

Wizja transportu i mobilności

Transport i mobilność MOF oparta o:

- niskoemisyjny i efektywny transport publiczny na terenie MOF Malbork-Sztum, rozwijany na bazie partnerskich relacji gmin, powiatu i przewoźników prywatnych,
- zintegrowane transportowe ścieżki rowerowe, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, łączące wszystkie miejscowości MOF Malbork-Sztum,
- dobrej jakości infrastrukturę drogową i kolejową oraz węzły integracyjne, dostosowane do aktualnych potrzeb przewozowych,
- edukację społeczności MOF, dotyczącą wyboru proekologicznych środków transportu, aktywnej mobilności.

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 21, 23, 25). 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 21. Cel strategiczny (CS) 1. Przyjazne miejsce do życia, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
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	FEP 2021-2027, Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 (FEnIKS)
			D 1.1.1.2 Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych	FEP 2021-2027, FEnIKS
			D 1.1.1.3. Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury	FEP 2021-2027, FEnIKS
		KI 1.1.2. Ochrona i poprawa stanu środowiska naturalnego	D 1.1.2.1 Rozwój terenów zieleni	FEP 2021-2027, FEnIKS
			D 1.1.2.2. Ochrona i poprawa stanu zasobów przyrodniczo-krajobrazowych	FEP 2021-2027, FEnIKS
			D 1.1.2.3. Ochrona i poprawa stanu różnorodności biologicznej	FEP 2021-2027, , FEnIKS
			D 1.1.2.4. Poprawa jakości wód gruntowych, wód w rzekach i jeziorach	FEP 2021-2027, FEnIKS
		KI 1.1.3. Ograniczenie źródeł zanieczyszczeń środowiska	D 1.1.3.1. Zapobieganie powstawaniu odpadów, ponowne użycie oraz maksymalizacja poziomu recyklingu odpadów	FEP 2021-2027, FEnIKS
			D 1.1.3.2. Poprawa jakości powietrza, w tym poprzez zmniejszenie emisji takich zanieczyszczeń powietrza jak pyły zawieszone PM 10 i PM 2,5, benzo(a)piren, dwutlenek siarki, tlenki azotu czy benzen	FEP 2021-2027, FEnIKS, Pomorski Fundusz Antysmogowy

	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	FEP 2021-2027, FEnIKS
	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	FEP 2021-2027
			D 1.3.1.2. Rozwój opieki ambulatoryjnej	FEP 2021-2027
		KI 1.3.2. Rozwój dostępnej oferty kulturalnej i rekreacyjnej MOF	D 1.3.2.1. Poprawa dostępu do oferty kulturalnej mieszkańcom MOF	FEP 2021-2027, środki własne gmin
			D 1.3.2.2. Zachowanie i upowszechnianie dziedzictwa kulturowego i niematerialnego	FEP 2021-2027, środki własne gmin
			D 1.3.2.3. Poprawa dostępu do kompleksowej, spójnej oferty czasu wolnego mieszkańcom MOF	FEP 2021-2027, środki własne gmin

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 22. Wskaźnik kontekstowe dla CS1

Lp.	Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych
1	Powierzchnia nowo powstałej błękitno-zielonej infrastruktury MOF (ha)	0,2 (2022)	2	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
2	Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni ogółem	2,17% (2020)	utrzymanie poziomu bądź wzrost	Obliczenia własne na podstawie danych GUS
3	Osiągnięty poziom recyklingu i przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych w poszczególnych gminach MOF	Miasto Malbork: 46% (2022) MiG Sztum: 32% (2022) Gmina Stare Pole: 35% (2022) MiG Nowy Staw: 27% (2022) Gmina Malbork: 74% (2022) Gmina Miłoradz: 49% (2022)	min. 60%	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
4	Liczba budynków użyteczności publicznej i komunalnych poddanych termomodernizacji (sztuka)	39 (2022)	min. 57 (39+18)	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
5	Liczba porad lekarskich udzielonych w ramach ambulatoryjnej opieki zdrowotnej (sztuka)	532 129 (2021)	wzrost o 20%	Obliczenia własne na podstawie danych GUS
6	Liczba stworzonych kompleksowych ofert czasu wolnego dla mieszkańców MOF (sztuka)	1 (2022)	3	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 23. Cel strategiczny (CS) 2. Zaangażowana społeczność MOF, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
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, w tym osób z niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami	FEP 2021-2027, Program Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS)
			D 2.1.1.3. Poprawa dostępu do usług publicznych poprzez ich deinstytucjonalizację i wdrożenie zasad dostępności, w tym projektowania uniwersalnego i rozwiązań z zakresu technologii kompensacyjnych, w proces świadczenia usług publicznych	FEP 2021-2027, FERS
		KI 2.1.2. Wzrost poziomu integracji z imigrantami na terenie MOF	D 2.1.2.1. Wielopłaszczyznowa integracja imigrantów na terenie MOF	FEP 2021-2027
	CO 2.2. Kapitał społeczny i wspólna tożsamość MOF	KI 2.2.1. Budowanie otwartej wspólnoty kulturowej i obywatelskiej MOF	D 2.2.1.1. Kompleksowe wsparcie NGO oraz wolontariatu przy trwałej współpracy organizacji pozarządowych, biznesu i sektora publicznego na terenie MOF (m.in. ekonomia społeczna, wolontariat pracowniczy)	FEP 2021-2027, środki własne gmin, budżety podmiotów gospodarczych z terenów MOF
			D 2.2.1.2. Podnoszenie wiedzy i świadomości mieszkańców MOF w zakresie wspólnego dziedzictwa kulturowego, historycznego, aktywności obywatelskiej, postaw prozdrowotnych i pro środowiskowych	FEP 2021-2027, środki własne gmin, Program Interreg Południowy Bałtyk 2021-2027
	CO 2.3. Mobilność MOF	KI 2.3.1 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF	D 2.3.1.1. Rozwój obsługi obszaru publicznym transportem zbiorowym oraz infrastruktury transportu zbiorowego	Środki własne gmin i powiatów
			D 2.3.1.2. Poprawa dostępności do gmin MOF poprzez budowę integracyjnych	FEP 2021-2027, środki własne gminy

			węzłów komunikacyjnych z infrastrukturą towarzyszącą	
			D 2.3.1.3. Rozwój niskoemisyjnego i zeroemisyjnego taboru, infrastruktury paliw alternatywnych oraz aktywności interesariuszy związanej z upowszechnianiem elektromobilności	FEP 2021-2027, środki własne gmin i powiatów
			D 2.3.1.4. Poprawa dostępności do gmin MOF poprzez systemowy rozwój ścieżek rowerowych oraz upowszechnianie mobilności aktywnej	FEP 2021-2027, środki własne gmin i powiatów
			D 2.3.1.5. Rozwój działań regulacyjnych z zakresu organizacji ruchu	Środki własne gmin i powiatów

Źródło: Opracowanie własne

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

Tabela 24. Wskaźniki kontekstowe 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%	Obliczenia własne na podstawie danych GUS
4	Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych MOF (osoba)	-35 (2021)	osiągnięcie dodatniego wyniku bilansu	Obliczenia własne na podstawie danych GUS
5	Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w MOF (sztuka)	34 (2021)	zmniejszenie dystansu do średniej wojewódzkiej	Obliczenia własne na podstawie danych GUS
6	Liczba autobusów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych (sztuka)	0	4	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF
7	Długość wpieranej infrastruktury rowerowej (km)	16,96 (2020)	min. 25	Obliczenia własne na podstawie danych GUS

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 25. Cel strategiczny (CS) 3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania

CS	CO	KIERUNKI INTERWENCJI	DZIAŁANIA	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
CS3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF	KI 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	Środki własne gmin, środki własne podmiotów gospodarczych z branży czasu wolnego
			D 3.1.1.2. Zintegrowana informacja i promocja utworzonej oferty czasu wolnego dla turystów polskich i zagranicznych	Środki własne gmin, środki własne podmiotów z branży czasu wolnego
			D 3.1.1.3. Rozwój współpracy interesariuszy branży czasu wolnego w oparciu o modele zarządzania ruchem turystycznym	Środki własne gmin, środki własne podmiotów z branży czasu wolnego
		KI 3.1.2. Promocja gospodarcza przedsiębiorstw z MOF w kraju i za granicą	D 3.1.2.1. Stworzenie inwestycyjnej marki MOF	Środki własne gmin
			D 3.1.2.2. Rozwój zintegrowanego systemu wsparcia inwestorów polskich i zagranicznych	FEP 2021-2027, środki własne gmin
			D 3.1.2.3. Uczestnictwo w międzynarodowych i krajowych targach o tematyce gospodarczej/ inwestycyjnej	FEP 2021-2027, środki własne gmin
		KI 3.1.3 Systemowy rozwój przedsiębiorczości	D 3.1.3.1. Utworzenie i rozwój zintegrowanego systemu wsparcia lokalnych przedsiębiorców	FEP 2021-2027, środki własne gmin
			D 3.1.3.2. Wsparcie przedsiębiorstw w zakresie wdrażania i rozwoju strategii ESG, w tym w zakresie zrównoważonego rozwoju	Środki własne gmin, Program Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki (FENG) 2021-2027

	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 edukacyjnych dla szkół ponadpodstawowych z terenu MOF, w partnerstwie z lokalnym biznesem i/lub fundacjami i/ lub uczelniami wyższymi, wspierających rozwój kompetencji wymaganych na lokalnym rynku pracy	FEP 2021-2027, Program Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS), środki własne podmiotów gospodarczych z terenów MOF, środki własne gmin i powiatów
			D 3.2.1.2. Rozwój doradztwa zawodowego w szkołach ponadpodstawowych na terenie MOF	FEP 2021-2027, Program Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS), środki własne podmiotów gospodarczych z terenów MOF, środki własne gmin i powiatów

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 26. Wskaźniki kontekstowe 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%	Obliczenia własne na podstawie danych 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 w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym w MOF	3,7% (2021)	utrzymanie poziomu	Obliczenia własne na podstawie danych GUS

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.

6.3.1. Projekty strategiczne

Projekty strategiczne stanowią projekty o strategicznym znaczeniu dla spójnego, dynamicznego i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego MOF, które wypracowane zostały w odniesieniu do bieżących potrzeb i celów rozwojowych MOF. Projekty te realizowane będą w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, finansowanych w ramach programu Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021-2027 w poszczególnych obszarach interwencji (Tabela 27).

Tabela 27. Alokacja ZIT dla MOF Malbork-Sztum wg obszarów interwencji

Lp.	Obszar interwencji	Fundusz	Alokacja budżetowa (EUR)
1	Efektywność energetyczna	EFRR	6 457 136
2	Adaptacja do zmian klimatu	EFRR	2 283 254
3	Różnorodność biologiczna	EFRR	592 974
4	Mobilność miejska	EFRR	9 271 515
5	Infrastruktura zdrowotna	EFRR	1 588 486
6	Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej	EFS	776 039

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

W przedmiotowym dokumencie wskazano wprost tzw. „zdefiniowane projekty strategiczne" poszczególnych obszarach interwencji (Tabela 28, 29, 30, 31), 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 ZIT[91]) – 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, jednakże ich zakresy

[91] Opisany w roz. 7 niniejszej Strategii

skonsultowano z szerokim gronem odbiorców, w tym głównie podczas konsultacji projektu Strategii MOF.

Głównym kryterium wyboru projektów zdefiniowanych w danym obszarze była możliwość ich realizacji wyłącznie przez podmioty z sektora finansów publicznych z możliwością finansowania ich w ramach FEP 2021-2027. W obszarze mobilności miejskiej preferowane były projekty promujące rozwój proekologicznego transportu i aktywnej mobilności, projekt zakupu niskoemisyjnych autobusów związany jest z realizacją polityku elektromobilności MOF. Projekt utworzenia węzła integracyjnego w Sztumie został uwzględniony w dokumentach strategicznych województwa pomorskiego – Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji. Projekt rozwoju systemu ścieżek rowerowych na obszarze MOF Malbork-Sztum został wybrany na podstawie kryterium strategicznego – uwzględnienia w strategicznych dokumentach województwa pomorskiego,
tj. Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim. W obszarze integracji społeczno-gospodarczej wybrano projekt, który kompleksowo rozwiązuje problemy i potrzeby integracji społecznej i gospodarczej imigrantów z lokalną społecznością. Wybrane projekty miały zasięg oddziaływania na obszarze całego MOF, a z ich efektów korzystać będzie duża liczba odbiorców z terenów MOF.

Tabela 28. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska – węzeł integracyjny

Tytuł przedsięwzięcia	**Utworzenie węzła integracyjnego wokół dworca kolejowego PKP wraz z systemem dróg rowerowych, pieszych i pieszo-rowerowych w Gminie Sztum** [92]
Lider oraz partnerzy	Lider: Miasto i Gmina Sztum Partner: Powiat Sztumski
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Gmina: Sztum Miejscowość: Sztum
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP	Wskaźniki produktu: Wspierana infrastruktura rowerowa (km) – 5 Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (sztuki) – 1

[92] CO 2.3. Mobilność miejska, KI 2.3.1 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF, D 2.3.1.1. Rozwój niskoemisyjnego taboru i infrastruktury transportu zbiorowego, D 2.3.13. Poprawa dostępności do gmin MOF poprzez budowę integracyjnych węzłów komunikacyjnych z infrastrukturą towarzyszącą

2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[93]	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 15 000 Wskaźniki rezultatu: Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok) – 80 000 Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok) – 18 250
Zakres przedmiotowy	Przedmiotem projektu jest budowa węzła integracyjnego wokół dworca PKP w Sztumie wraz z poprawą funkcjonalności i bezpieczeństwa układu komunikacyjnego obsługującego pieszych, rowerzystów, transport publiczny W ramach inwestycji powstaną drogi rowerowe, zapewniające dojazd do węzła integracyjnego, parkingi Kiss&Ride, Park&Ride, miejsca parkingowe dla rowerzystów oraz miejsca przeznaczone pod montaż stacji ładowania dla samochodów. Przedsięwzięcie zakłada również rozwiązania z zakresu błękitno-zielonej infrastruktury. Węzeł będzie integrował podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego (transport kolejowy, autobusowy, samochodowy, rowerowy). Budowa węzła integracyjnego przyczyni się do zmniejszenia ruchu samochodowego i rozwoju transportu niezmotoryzowanego. Przedmiotem projektu jest również budowa systemu dróg rowerowych, pieszych i pieszo-rowerowych na terenie gminy Sztum do węzła integracyjnego. Celem przedsięwzięcia jest wzrost dostępności do spójnego, dostępnego i zrównoważonego systemu transportu zbiorowego odpowiadającego na lokalne potrzeby mieszkańców. Grupa docelowa: użytkownicy infrastruktury transportowej.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	5 305 626
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	3 041 057
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza, cel szczegółowy (viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

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

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 29. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska – ścieżki rowerowe

Tytuł przedsięwzięcia	**Poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez budowę tras rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum**[94] (przedsięwzięcia realizowane przez odrębne projekty gmin)
Lider oraz partnerzy	Lider: Miasto Malbork Partnerzy: Gmina Malbork, Gmina Nowy Staw, Gmina Stare Pole, Gmina Miłoradz
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Teren miasta Malborka, Gminy Malbork, Gminy Nowy Staw, Gminy Stare Pole oraz Gminy Miłoradz
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[95]	Wskaźniki produktu: Wspierana infrastruktura rowerowa (km) – 19,11 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 31 183 Wskaźnik rezultatu: Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok) – 29 219
Zakres przedmiotowy	Budowa sieci tras rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum, zgodnych z Koncepcją podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych (MOF) w województwie pomorskim stanowiącą załącznik nr 4 do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji stanowiącego również Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030: Miasto Malbork Budowa ciągu pieszo-rowerowego: 1. Wzdłuż ul. Konopnickiej (od ul. Wybickiego do Kotarbińskiego) – 0,35 km 2. Droga dojazdowa do bulwaru – ul. Wileńska – 0,28 km 3. Droga dojazdowa do bulwaru – ul. Góralska – 0,29 km

[94] CO 2.3. Mobilność miejska, 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

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

	4. Wzdłuż ul. Tczewskiej – 0,84 km 5. Wzdłuż ul. Mickiewicza (tylko oznakowanie chodnika pionowe i poziome) – 0,5 km Łączna długość infrastruktury: 2,26 km <u>Gmina Malbork</u> Budowa ciągów pieszo-rowerowych na terenie Gminy Malbork: 1. Od granicy gminy Malbork z miastem Malbork, przez miejscowość Grobelno do miejscowości Kraśniewo. Budowę planuje się wzdłuż drogi powiatowej biegnącej w miejscowości Grobelno do skrzyżowania z miejscowością Kraśniewo. Długość ciągu pieszo-rowerowego – 4 km. 2. W miejscowości Nowa Wieś Malborska od ul. Francuskiej wzdłuż drogi krajowej nr 55 do granicy gminy Malbork z gminą Sztum. Długość ciągu pieszo-rowerowego – 1,3 km. Łączna długość infrastruktury: 5,3 km. <u>Gmina Nowy Staw</u> Budowa ścieżki rowerowej na terenie gminy Nowy Staw wzdłuż drogi powiatowej nr 2340G o łącznej długości 6,2 km przebiegającej od Nowego Stawu przez miejscowości Brzózki. Ścieżka stanowi brakujący element systemu ścieżek rowerowych na obszarze MOF Malbork – Sztum w części Miasta i Gminy Nowy Staw. Połączy istniejące odcinki ścieżek z sąsiadującą Gminą Nowy Dwór Gdański. <u>Gmina Stare Pole</u> Budowa ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku Złotowo-Żuławka Sztumska (do granicy gminy/powiatu) o długości 1,35 km. <u>Gmina Miłoradz</u> Budowa ciągu pieszo-rowerowego na terenie gminy Miłoradz wzdłuż drogi powiatowej nr DP 2901G od skrzyżowania w miejscowości Miłoradz przez Starą Kościelnicę do zjazdu na drogę krajową nr 22 o długości 4 km. Ciąg połączy gminę Miłoradz z całym obszarem MOF poprzez ścieżkę realizowaną wzdłuż drogi krajowej nr 22 (warunkiem realizacji projektu jest uwzględnienie go w Koncepcji podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w MOF w województwie pomorskim stanowiącej załącznik nr 4 do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji stanowiącego również Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030).
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	4 952 785

Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	4 209 867
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza, cel szczegółowy (viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

Źródło: Opracowanie własne

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

Tytuł przedsięwzięcia	**Elektryfikacja komunikacji miejskiej w Malborku**[96]
Lider oraz partnerzy	Lider: MZK w Malborku
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Teren miasta Malborka
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[97]	Wskaźniki produktu: Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego (osoby) – 240 Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej (sztuki) – 4 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 17 500 Wskaźniki rezultatu: Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2/rok) – 113,12 Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok) – 124 600
Zakres przedmiotowy	W ramach przedsięwzięcia planuje się: - zakup autobusów/busów elektrycznych: 4 szt., - zakup ładowarki do zajezdni (2 złącza o mocy min. 80 kW każde), - zakup systemu informacji pasażerskiej, - zakup tablic elektronicznych.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	2 377 166

[96] CO 2.3. Mobilność miejska, KI 2.3.1 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF, D 2.3.1.1. Rozwój niskoemisyjnego taboru i infrastruktury transportu zbiorowego, D 2.3.13. Poprawa dostępności do gmin MOF poprzez budowę integracyjnych węzłów komunikacyjnych z infrastrukturą towarzyszącą.
[97] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	2 020 591
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 3. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza, cel szczegółowy (viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 31. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: wspieranie integracji społeczno-gospodarczej

Tytuł przedsięwzięcia	**Sieć wsparcia migrantów**[98] (przedsięwzięcia realizowane przez odrębne projekty powiatów)
Lider oraz partnerzy	Dwa komplementarne przedsięwzięcia: 1. Lider: Powiat Malborski/Powiatowy Urząd Pracy w Malborku Partnerzy: Gmina Miasto Malbork, Miasto i Gmina Nowy Staw Gmina Malbork, Gmina Stare Pole, podmioty wybrane w otwartym naborze 2. Lider: Powiat Sztumski/Powiatowy Urząd Pracy w Sztumie Partnerzy: Miasto i Gmina Sztum, podmioty wybrane w otwartym naborze
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Powiat malborski, powiat sztumski – koncentracja działań na terenie MOF Malbork-Sztum
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[99]	Wskaźnik produktu: Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie (osoby) – 314 Wskaźnik rezultatu: Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu (osoby) – 286
Zakres przedmiotowy	Przedsięwzięcie ma na celu zapewnienie kompleksowości podejścia w szerokim zakresie wsparcia migrantów. Kluczowym elementem współpracy jest wprowadzenie jednolitych procedur i standardów

[98] Co 2.1. Włączenie społeczne, KI 2.1.2. Wzrost poziomu integracji z imigrantami na terenie MOF, D 2.1.2.1. Wielopłaszczyznowa integracja imigrantów na terenie MOF.
[99] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

	działań, które pozwolą na skuteczną koordynację obu projektów, tak by zagwarantować spójne wsparcie psychologiczne, edukacyjne, kulturowo-społeczne oraz zawodowe dla osiedlających się na terenie MOF Malbork-Sztum migrantów. Inicjatywa opiera się na solidarności i harmonijnym działaniu, dążąc do stworzenia przyjaznej przestrzeni do integracji dla migrantów. 1. Wsparcie psychologiczne Szeroko pojęte wsparcie psychologiczne skierowane do uczestników projektu oraz ich rodzin i dzieci (zajęcia indywidualne i grupowe, terapie rodzinne). 2. Wsparcie edukacyjne a) zapewnienie dostępu do edukacji dla migrantów z krajów trzecich (dodatkowe zajęcia wyrównawcze, wsparcie językowe, zapewnienie nauczyciela wspomagającego, zatrudnienie asystenta międzykulturowego pełniącego rolę osoby pośredniczącej w kontaktach miedzy szkołą, a rodzicami dzieci migranckich, wspierającego edukację międzykulturową w placówkach edukacyjnych MOF Malbork-Sztum i nauczycieli w pracy w grupie wielokulturowej), b) organizacja programów adaptacyjnych (w tym kolonii wakacyjnych, wspólne wycieczki, wyjścia np. do teatru, do kina, organizacja międzyszkolnego festynu itp.). 3. Wsparcie kulturowo-społeczne a) integracja cudzoziemców z lokalną społecznością poprzez sztukę/działania artystyczne, kulturalne i edukacyjne nastawione na dialog międzykulturowy i międzypokoleniowy. Organizacja warsztatów literackich, teatralnych, plastycznych, muzycznych oraz konkursów i zajęć sportowych, w tym zajęcia w ramach Strefy Odkrywania Wyobraźni i Aktywności (SOWA) - jednej z 32 stref lokalnych w kraju uruchomionych przez Centrum Nauki Kopernik – działania włączające oraz finansowanie udziału w wydarzeniach organizowanych przez instytucje kultury na terenie MOF, b) warsztaty pod roboczą nazwą – „Integracja-Adaptacja-Rozwój”– przekazywanie informacji o życiu w nowym miejscu, możliwościach rozwoju, spędzania wolnego czasu, realizacji pasji itp. Dzięki nim migranci poznają również lepiej obszar zamieszkania oraz innych migrantów o podobnych doświadczeniach. Docelowo wsparcie programu pozwoli uczestnikom na samorealizację i stanie się aktywnymi członkami lokalnej społeczności, c) dedykowane audycje radiowe, d) organizacja wydarzeń artystycznych m.in. spektakli, koncertów z warsztatowymi elementami włączającymi i integrującymi. 4. Wsparcie zawodowe a) pomoc w potwierdzaniu kompetencji (nostryfikacja) oraz nabywaniu nowych kwalifikacji zawodowych,

	b) doradztwo zawodowe – indywidualne i grupowe – w tym ukierunkowane na realizację warsztatów międzykulturowych bazujących na doświadczeniu Erasmus i Erasmus+, badanie potencjału, tworzenie Indywidualnych Planów Działania, c) pośrednictwo pracy – w tym głównie współpraca z doradcą klienta i organizacja branżowych giełd pracy, d) realizacja usług rynku pracy, e) organizacja kursów językowych, f) legalizacja zatrudnienia. 5. Wsparcie prawno-instytucjonalne w ramach Centrum Obsługi Migrantów a) pomoc socjalno-bytowa np. w zakresie znalezienia mieszkania do wynajęcia, b) doradztwo podatkowo-prawne (zewnętrzni specjaliści), c) tłumaczenia, d) pomoc przy interwencji w sytuacjach przemocy i dyskryminacji - zapewnienie ochrony oraz odpowiedniego wsparcia. Kampania informacyjno-promocyjna (zwracająca uwagę mieszkańców i pracodawców MOF Malbork-Sztum na sytuację migrantów i budująca ich pozytywny wizerunek jako sąsiadów, pracowników, czy kolegów – przeciwdziałająca wykluczeniu i wspomagającą proces świadomego zarządzania różnorodnością i potencjałem jakie niosą za sobą migracje).
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	912 987
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	776 039
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 5. Fundusze Europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+), cel szczegółowy 4 (i) Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów

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,
- Różnorodność biologiczna,
- Infrastruktura zdrowotna,

zorganizowane zostały w dniach od 2.06.2023 do 14.06.2023 roku otwarte nabory projektów, które na podstawie wypracowanych regulaminów naboru i kryteriów oceny[100] zgodnych z zapisami programu Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021-2027, zostały wybrane przez MOF i będą zgłoszone do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

W obszarze efektywności energetycznej merytoryczne kryteria naboru podzielone zostały na kryteria dostępu (ocena: spełnia/nie spełnia), w ramach których oceniano zgodność projektu z zapisami FEP 2021-2027 m.in. w zakresie jego celów, przedmiotu, wskaźników, oraz kryteria merytoryczne – kryteria punktowe, w ramach których zgodnie z przyjętą skalą oceniana była treść merytoryczna i wykonalność projektu, w tym m.in. planowana liczba odbiorców korzystająca z efektów projektu, możliwość opracowania audytu energetycznego budynku najpóźniej do końca III kwartału 2023 r., odniesienie do budynków wpisanych do rejestru zabytków lub objętych ochroną konserwatorską, doświadczenie w realizacji zadania w ramach obszaru tematycznego oraz oświadczenie w realizacji projektów zintegrowanych[101].

W obszarze adaptacji do zmian klimatu merytoryczne kryteria naboru podzielone zostały na kryteria dostępu (ocena: spełnia/nie spełnia), w ramach których oceniano zgodność projektu z zapisami FEP 2021-2027 m.in. w zakresie jego celów, przedmiotu, wskaźników, oraz kryteria merytoryczne – kryteria punktowe, w ramach których zgodnie z przyjętą skalą oceniana była treść merytoryczna i wykonalność projektu, w tym m.in. zasięg oddziaływania projektu – wsparcie dla miasta, planowana liczba odbiorców korzystających z efektów realizacji projektu, kwestia retencjonowania wody (projekt zawiera komponent retencjonujący wody opadowe i roztopowe, tj. mikroretencja, zbiorniki retencyjne, systemu infiltracyjne, systemy sedymentacyjno-biofiltracyjne, powierzchnie przepuszczalne), poziom wykorzystania w projekcie rozwiązań z zakresu błękitno-zielonej infrastruktury, doświadczenie w realizacji projektu o tożsamej tematyce, doświadczenie w realizacji projektów z wykorzystaniem środków zewnętrznych[102].

W obszarze różnorodności biologicznej merytoryczne kryteria naboru podzielone zostały na kryteria dostępu (ocena: spełnia/nie spełnia), w ramach których oceniano zgodność projektu z zapisami FEP 2021-2027 m.in. w zakresie jego celów, przedmiotu, wskaźników, oraz kryteria merytoryczne- kryteria punktowe, w ramach których zgodnie z przyjętą skalą oceniana była treść merytoryczna

[100] http://www.bip.malbork.pl/m,620,nabor-projektow-do-strategii-zit.html
[101] Kryteria podane zostały na stronie http://www.bip.malbork.pl/m,620,nabor-projektow-do-strategii-zit.html
[102] Kryteria podane zostały na stronie http://www.bip.malbork.pl/m,620,nabor-projektow-do-strategii-zit.html

i wykonalność projektu, w tym m.in. zasięg oddziaływania projektu, doświadczenie w realizacji projektu w ramach obszaru tematycznego (priorytetu inwestycyjnego), doświadczenie w realizacji projektów z wykorzystaniem środków zewnętrznych.[103]

W obszarze infrastruktura zdrowia merytoryczne kryteria naboru podzielone zostały na kryteria dostępu (ocena: spełnia/nie spełnia), w ramach których oceniano zgodność projektu z zapisami FEP 2021-2027 m.in. w zakresie jego celów, przedmiotu, wskaźników, oraz kryteria merytoryczne – kryteria punktowe, w ramach których zgodnie z przyjętą skalą oceniana była treść merytoryczna i wykonalność projektu, w tym m.in. poziom wykorzystania w projekcie nowoczesnych technologii lub narzędzi na obszarze MOF Malbork-Sztum, planowana liczba odbiorców korzystająca z efektów projektu, planowana minimalna liczba udzielonych świadczeń zdrowotnych w ciągu roku, zasięg oddziaływania projektu, Posiadanie przez podmiot leczniczy pracowni diagnostycznych realizujących świadczenia w ramach kontraktu z NFZ, udział podmiotu w realizacji projektów z wykorzystaniem środków zewnętrznych w ciągu 5 lat lub jeśli podmiot istnieje krócej, to w okresie istnienia podmiotu, analiza statusu podmiotu w zakresie kontraktu z NFZ i definicji przedsiębiorstwa społecznego, doświadczenie w funkcjonowaniu podmiotu w ramach nowego modelu ochrony zdrowia psychicznego, doświadczenie w realizacji projektu związanego z poprawą zdrowia psychicznego w ramach nowego modelu reformy ochrony zdrowia psychicznego dla dzieci i młodzieży.[104]

Poniżej wskazano ramowe fiszki projektów strategicznych, które wybrane zostały w ramach wyżej wymienionych naborów.

Tabela 32. Projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: efektywność energetyczna – budynki użyteczności publicznej (komunalne)

Tytuł przedsięwzięcia	**Modernizacja energetyczna wielorodzinnych komunalnych budynków mieszkalnych na terenie MOF Malbork-Sztum**[105] (przedsięwzięcia realizowane przez odrębne projekty gmin)
Lider oraz partnerzy	Lider: Miasto Malbork Partner: Miasto i Gmina Sztum
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum

[103] Kryteria podane zostały na stronie http://www.bip.malbork.pl/m,620,nabor-projektow-do-strategii-zit.html
[104] Kryteria podane zostały na stronie http://www.bip.malbork.pl/m,620,nabor-projektow-do-strategii-zit.html
[105] CO 1.1. Bezpieczne środowisko, KI 1.1.3. Ograniczenie źródeł zanieczyszczenia środowiska, D 1.1.3.2. Poprawa jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji takich zanieczyszczeń powietrza jak pyły zawieszone PM 10 i PM 2,5, benzo(a)piren, dwutlenek siarki, tlenki azotu czy benzen, 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.

Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[106]	Wskaźniki produktu: 1. Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuki) – min. 15 2. Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej – 4 427,6 m^2 3. Liczba zmodernizowanych indywidualnych źródeł ciepła (sztuki) – min. 115 4. Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – min. 247 5. Lokale mieszkalne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (sztuki) – min. 91 Wskaźniki rezultatu: 1. Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i cieplnej (MWh/rok) – min. 995,3 2. Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) – min. 16 3. Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej (MWh/rok) – min. 979,3 4. Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) (MWh/rok) – wartość bazowa – 1 372,702 – wartość końcowa – 417,157 5. Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2/rok) – wartość bazowa – 704,33 – wartość końcowa – 289,79
Zakres przedmiotowy	Celem projektu jest poprawa efektywności energetycznej wielorodzinnych budynków komunalnych mieszkalnych poprzez ograniczenie zużycia energii cieplnej i elektrycznej oraz redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza, co przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych w tym redukcji CO_2 dostającego się do atmosfery. Przedmiotem przedsięwzięcia będzie kompleksowa modernizacja energetyczna min. 15 budynków komunalnych. Szczegółowy zakres prac wynikać będzie z przygotowanych uprzednio audytów energetycznych.

[106] [106] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do oszczędności energii pierwotnej i redukcji emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń. Grupa docelowa: mieszkańcy komunalnego zasobu mieszkaniowego. Projekt będzie realizowany na terenie Miasta Malborka oraz Miasta i Gminy Sztum.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	1 371 202
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	947 579
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy (i) wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 33. Projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: efektywność energetyczna – budynki użyteczności publicznej

Tytuł przedsięwzięcia	**Modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej na terenie MOF Malbork-Sztum**[107] (przedsięwzięcia realizowane przez odrębne projekty gmin i powiatów)
Lider oraz partnerzy	Lider: Miasto Malbork Partnerzy: Gmina Malbork, Gmina Stare Pole, Powiat Sztumski
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Powiat Malborski oraz Powiat Sztumski
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące	Wskaźniki produktu:

[107] CO 1.1. Bezpieczne środowisko, KI 1.1.3. Ograniczenie źródeł zanieczyszczenia środowiska, D 1.1.3.2. Poprawa jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji takich zanieczyszczeń powietrza jak pyły zawieszone PM 10 i PM 2,5, benzo(a)piren, dwutlenek siarki, tlenki azotu czy benzen, 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.

z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[108]	1. Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuki) – min. 7 2. Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej – 10 734,44 m^2 3. Liczba zmodernizowanych indywidualnych źródeł ciepła (sztuki) – min. 2 4. Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – min. 10 932 <u>Wskaźniki rezultatu</u>: 1. Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i cieplnej (MWh/rok) – min. 1 087,35 2. Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) – min. 332,4 3. Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej (MWh/rok) – min. 754,95 4. Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) (MWh/rok) – wartość bazowa – 1 214,91 – wartość końcowa – 510,912 5. Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2/rok) – wartość bazowa – 393,09 – wartość końcowa – 200,61
Zakres przedmiotowy	Celem projektu jest poprawa efektywności energetycznej min. 7 budynków użyteczności publicznej poprzez ograniczenie zużycia energii cieplnej i elektrycznej oraz redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza, co przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych w tym redukcji CO_2 dostającego się do atmosfery. Przedmiotem przedsięwzięcia będzie kompleksowa modernizacja energetyczna min. 7 budynków użyteczności publicznej. Szczegółowy zakres prac wynikać będzie z przygotowanych uprzednio audytów energetycznych. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do oszczędności energii pierwotnej i redukcji emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń. Grupa docelowa: użytkownicy infrastruktury objętej wparciem.

[108] [108] Są to wartości orientacyjne, podawane w celach informacyjnych. Ich zmiany nie powodują konieczności zmiany Strategii ZIT.

	Projekt realizowany będzie na terenie Miasta Malbork, Powiatu Sztumskiego, Gminy Malbork oraz Gminy Stare Pole.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	2 866 379
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	1 980 831
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy (i) wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 34. Projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: efektywność energetyczna – budynki wpisane do rejestru zabytków

Tytuł przedsięwzięcia	**Modernizacja energetyczna zabytkowych obiektów użyteczności publicznej na terenie MOF Malbork-Sztum**[109] (przedsięwzięcia realizowane przez odrębne projekty gmin i powiatów)
Lider oraz partnerzy	Lider: Miasto Malbork Partnerzy: Powiat Malborski, Miasto i Gmina Sztum
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Malbork, Powiat Malborski, Miasto i Gmina Sztum
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[110]	Wskaźniki produktu: 1. Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuki) – min. 4 2. Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej – 9 860,54 m^2

[109] CO 1.1. Bezpieczne środowisko, KI 1.1.3. Ograniczenie źródeł zanieczyszczenia środowiska, D 1.1.3.2. Poprawa jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji takich zanieczyszczeń powietrza jak pyły zawieszone PM 10 i PM 2,5, benzo(a)piren, dwutlenek siarki, tlenki azotu czy benzen, 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.

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

	3. Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – min. 15 790 Wskaźniki rezultatu: 1. Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i cieplnej (MWh/rok) – min. 570,33 2. Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) – min. 10,01 3. Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej (MWh/rok) – min. 560,32 4. Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) (MWh/rok) – wartość bazowa – 2 437,8 – wartość końcowa –1 586,28 5. Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2/rok) – wartość bazowa – 620,5429 – wartość końcowa – 397,4092
Zakres przedmiotowy	Celem projektu jest poprawa efektywności energetycznej zabytkowych budynków użyteczności publicznej poprzez ograniczenie zużycia energii cieplnej i elektrycznej oraz redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza, co przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych w tym redukcji CO_2 dostającego się do atmosfery. Budynki te, charakteryzują się niską efektywnością energetyczną (m.in. brak docieplenia ścian i stropów, nieszczelna stolarka okienna i drzwiowa, nieefektywne źródła ciepła na paliwo stałe). Ważna potrzebą jest ograniczenie zużycia energii cieplnej i elektrycznej oraz kosztów z tym związanych, a także redukcja emisji zanieczyszczeń. Wskazane do modernizacji budynki są podłączone do miejskiej sieci ciepłowniczej. Przedmiotem przedsięwzięcia będzie kompleksowa modernizacja energetyczna min. 4 zabytkowych budynków użyteczności publicznej. Szczegółowy zakres prac wynikać będzie z przygotowanych uprzednio audytów energetycznych. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do oszczędności energii pierwotnej i redukcji emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń. Grupa docelowa: użytkownicy infrastruktury objętej wparciem.

	Projekt realizowany będzie na terenie Miasta Malbork, Powiatu Malborskiego oraz Miasta i Gminy Sztum.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	5 106 274
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	3 528 726
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy (i) wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 35. Projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu

Tytuł przedsięwzięcia	**Adaptacja do zmian klimatu poprzez rozwój błękitno-zielonej infrastruktury na terenie MOF Malbork-Sztum**[111, 112] (przedsięwzięcia realizowane przez odrębne projekty gmin i powiatów)
Lider oraz partnerzy	Lider: Miasto Malbork Partnerzy: Miasto i Gmina Sztum, Powiat Sztumski
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Malbork Miasto i Gmina Sztum Powiat Sztumski
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz	Wskaźniki produktu: 1. Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha) – 1 2. Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (sztuki) – 2

[111] 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 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 zieleni

[112] Projekty realizowane na terenie miasta Malborka będą mogły się ubiegać o wsparcie w ramach programu FEP 2021-2027 tylko przypadku, kiedy wcześniej zakwalifikowały się w naborze wniosków do dofinansowania z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, ale nie otrzymały wsparcia finansowego.

z określeniem wartości docelowych)[113]	3. Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju (osoby) – 12 225 4. Pojemność obiektów małej retencji (m^3) – min. 2 000 <u>Wskaźnik rezultatu:</u> Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) (osoby) – 12 225
Zakres przedmiotowy	Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie adopcyjności i wzrost odporności na negatywne skutki zmian klimatu, zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych, zwłaszcza w miejscu ich wystąpienia oraz wspieranie małej retencji. Realizacja projektu pozwoli osiągnąć cel główny, jakim jest podniesienie odporności na negatywne skutki zmian klimatycznych, szczególnie w zakresie zabezpieczeń przed suszą. Przedmiotem projektu jest rozwój błękitno – zielonej infrastruktury poprzez zagospodarowanie wskazanych terenów na obszarze MOF Malbork-Sztum. W celu osiągnięcia oszacowanych wskaźników wprowadzone zostaną m.in. rozwiązania polegające na: 1. odbetonowaniu przestrzeni miejskich i zastąpienie ich nowymi nawierzchniami przepuszczalnymi pozwalającymi na zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych, wpływających na prawidłowe utrzymanie retencji, 2. wprowadzeniu nowych nasadzeń oraz wykonaniu łąk kwietnych, 3. zastosowaniu mikroretencji w tym ogrodów deszczowych, co bezpośrednio wpłynie na zatrzymanie wód opadowych w miejscu opadu, 4. zwiększenie terenów zielonych w mieście oraz ograniczenie efektu tzw. wyspy ciepła, 5. budowie zbiorników retencyjnych, 6. montażu poidełek dla ptaków, 7. przeprowadzeniu w ramach projektów infrastrukturalnych działań edukacyjnych, które będą bezpośrednio powiązane z celami tych projektów (nie więcej niż 10% kosztów kwalifikowalnych projektu).
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	3 304 003

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

Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	2 283 254
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy (iv) wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 36. Projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: różnorodność biologiczna

Tytuł przedsięwzięcia	**Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury na terenie MOF Malbork-Sztum**[114] (przedsięwzięcia realizowane przez odrębne projekty gmin)
Lider oraz partnerzy	Lider: Miasto Malbork Partnerzy: Miasto i Gmina Sztum
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Malbork Miasto i Gmina Sztum
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[115]	Malbork <u>Wskaźniki produktu:</u> 1. Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu (ha) – 2 2. Powierzchnia siedlisk wspartych w celu uzyskania lepszego statusu ochrony (ha) – 2 3. Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 10 000 <u>Wskaźnik rezultatu:</u> Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury (osoby) – 10 000
Zakres przedmiotowy	Celem projektu jest przywrócenie, ochrona i wzmacnianie różnorodności biologicznej na obszarach miejskich oraz ograniczenie degradacji środowiska. Przedmiotem projektu jest ochrona i przywracanie walorów przyrodniczo krajobrazowych w szczególności na obszarach objętych formami ochrony przyrody oraz terenach zurbanizowanych, tj.: 1. obszar w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Nogat w Malborku (użytek ekologiczny),

[114] CO 1.1. Bezpieczne środowisko, KI 1.1.2. Ochrona i poprawa stanu środowiska naturalnego, D 1.1.2.1 Rozwój terenów zieleni, D 1.1.2.2. Ochrona i poprawa stanu zasobów przyrodniczo-krajobrazowych, D 1.1.2.3. Ochrona i poprawa stanu różnorodności biologicznej

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

	2. obszar Parku Miejskiego w Sztumie położonego w bezpośrednim sąsiedztwie północnej linii brzegowej Jeziora Barlewickiego (użytek ekologiczny). Na wskazanych terenach zostaną dokonane nasadzenia, gatunków rodzimych oraz eliminacja gatunków inwazyjnych poprzez odpowiednie zagospodarowanie i nadanie im nowych funkcji. Projekt zakłada również skanalizowanie ruchu turystycznego poprzez wyznaczenie ciągów pieszych oraz wprowadzenie małej architektury umożliwiającej spędzanie czasu w naturalnym środowisku (do 30% kosztów kwalifikowalnych projektu). Grupa docelowa: mieszkańcy, turyści.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	858 068
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	592 974
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy (vii) wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 37. Projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: infrastruktura zdrowia

Tytuł przedsięwzięcia	**Wsparcie infrastruktury z obszaru zdrowia na terenie Malbork-Sztum**[116] (przedsięwzięcia realizowane przez odrębne projekty Liderów)
Lider oraz partnerzy	**Liderzy:** Powiatowe Centrum Zdrowia sp. z o.o. w Malborku, American Heart of Poland S.A., Fundacja „AS" Centrum Rozwoju Dzieci w Malborku **Partnerzy:** Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Powiat Malborski, Powiat Sztumski, Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Malborku, Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Malborku, Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Nowym Stawie

[116] CO 1.3. Bezpieczna i dostępna infrastruktura społeczna, KI 1.3.1. Poprawa dostępności infrastruktury i usług zdrowotnych, D 1.2.1.1 Deinstytucjonalizacja usług zdrowotnych, D 1.3.1.2. Rozwój opieki ambulatoryjnej

Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Powiat Malborski, Powiat Sztumski
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021- 2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[117]	Wskaźniki produktu: 1. Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok) – 3 500 2. Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (sztuki) – 3 3. Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – 1 500 Wskaźnik rezultatu: Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok) – 3 000
Zakres przedmiotowy	1. Zakup sprzętu medycznego na potrzeby Poradni specjalistycznych i Podstawowej Opieki Zdrowotnej, ul. 500-lecia 23 oraz Armii Krajowej 105/106 w Malborku. 2. Budowa Przychodni Podstawowej Opieki Zdrowotnej i Poradni specjalistycznych przy ul. 500-lecia 23 w Malborku. 3. Adaptacja budynku (lokali) do potrzeb prowadzenia poradni zdrowia psychicznego dla dzieci i młodzieży wraz z wyposażeniem. Rozwój i modernizacja placówki prowadzącej ambulatoryjną opiekę specjalistyczną w ramach Ośrodka Środowiskowej Opieki dla Dzieci i Młodzieży. Dostosowanie do potrzeb tzw. zapewnienia dostępności dla osób ze specjalnymi potrzebami. 4. Dostosowanie infrastruktury budynku po byłej szkole medycznej, w tym zakup aparatury medycznej do rehabilitacji w trybie dziennym w poradni rehabilitacji w Sztumie przy szpitalu powiatowym. 5. Powstanie wieloprofilowego centrum podstawowej opieki zdrowotnej przy szpitalu powiatowym w Sztumie wraz z rozszerzeniem działalności przychodni specjalistycznej o poradnie specjalistyczne. Utworzenie nocnej opieki specjalistycznej w zakresie wyżej wymienionej poradni. 6. Utworzenie ośrodka środowiskowej opieki dla młodzieży i dzieci oraz ośrodka leczenia uzależnień w ramach publicznego systemu ubezpieczeń społecznych dla tej samej

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

	grupy przy szpitalu powiatowym w Sztumie.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	2 229 563
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	1 588 486
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021- 2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 6. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR), cel szczegółowy (v) zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej

Źródło: Opracowanie własne

6.3.2. Projekty uzupełniające

Projekty uzupełniające wpisują się w cele, kierunki interwencji wskazane w Strategii, stanowią uszczegółowienie proponowanych działań. Projekty uzupełniające będą finansowane zarówno ze środków własnych poszczególnych Partnerów MOF, jak również z funduszy UE pochodzących z programów regionalnych i centralnych (projekty konkursowe). Przykładowe projekty uzupełniające wskazane w Strategii zostały wypracowane warsztatowo, z wykorzystaniem narzędzia Design Thinking, opierającego się na rzeczywistych potrzebach przedstawicieli poszczególnych grup społeczno-gospodarczych MOF. Na potrzeby Strategii wypracowano i wskazano projekty uzupełniające dotyczące wsparcia i włączenia osób 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 38). Ujęto również proponowany zakres projektu dotyczącego obszaru transportu – rozwoju zrównoważonej mobilności MOF (Tabela 39) oraz modernizacji energetycznej obiektów użyteczności publicznej na terenie MOF Malbork-Sztum (Tabela 40).

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 38. 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 KI 3.1.2. Promocja gospodarcza przedsiębiorstw z MOF w kraju i za granicą D 3.1.2.2. Rozwój zintegrowanego systemu wsparcia inwestorów polskich i zagranicznych D 3.1.3.2. Wsparcie przedsiębiorstw w zakresie wdrażania i rozwoju strategii ESG, w tym w zakresie zrównoważonego rozwoju D 3.1.2.3. 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, Gmina Miłoradz	MOF Malbork-Sztum + Gmina Miłoradz	– 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, FEP 2021-2027, budżety przedsiębiorstw z terenów 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 wymaganym na lokalnym rynku pracy				
2. Inkubator przedsiębiorczości osób z niepełno-sprawnościami i ograniczeniami funkcjonalnymi MOF Malbork-Sztum	CO 3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF KI 3.1.2. Promocja gospodarcza przedsiębiorstw z MOF w kraju i za granicą D 3.1.3.2. Wsparcie przedsiębiorstw w zakresie wdrażania i rozwoju strategii ESG, w tym w zakresie zrównoważonego rozwoju 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	Wybrane NGO z terenu MOF Malbork-Sztum/ przedsiębiorcy, organizacje gospodarcze, Partnerzy MOF Malbork-Sztum, Gmina Miłoradz	MOF Malbork-Sztum + Gmina Miłoradz	– 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, FEP 2021-2027, budżety przedsiębiorców z terenów MOF

				funkcjonalnymi – współpraca z Urzędami pracy z terenu MOF – Budowanie polityki ESG w przedsiębiorstwach, w połączeniu z aspektami środowiskowymi	
3. Sieć wsparcia seniora MOF Malbork-Sztum	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	Wybrane NGO z terenu MOF Malbork-Sztum/ szkoły podstawowe, ponadpodstawowe, wyższe z terenu MOF, Partnerzy MOF Malbork-Sztum, Gminy o statusie obserwatora	MOF Malbork-Sztum + obszar gmin o statusie obserwatora	– Organizacja zajęć aktywizacyjnych i włączających dla seniorów z całego MOF (wymiana doświadczeń, poprawa kondycji psycho-fizycznej seniorów, rozwój kompetencji społecznych, aktywizacja) – Wprowadzenie barterowej współpracy ze szkołami- „korepetycje za nowe umiejętności” (np. korepetycje z matematyki za naukę obsługi komputera, czy mediów społecznościowych) – Zapewnienie dowozu osób z poszczególnych gmin MOF na zajęcia animowane, wspierające rozwój kompetencji społecznych – Możliwa współpraca z inkubatorem przedsiębiorczości	Do oszacowania / środki własne Partnerów projektu, FEP 2021-2027, Program Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS)

				osób z niepełnosprawnościami ograniczeniami funkcjonalnymi	
4. Całoroczna oferta well-being MOF Malbork-Sztum	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	Lokalne organizacje turystyczne/ przedsiębiorcy z branży turystycznej z terenu MOF Malbork-Sztum, Partnerzy MOF Malbork-Sztum, Gminy o statusie obserwatora	MOF Malbork-Sztum + obszar gmin o statusie obserwatora	– 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	Do oszacowania / środki własne Partnerów projektu/ uczestników systemu (w tym przedsiębiorstw z branży czasu wolnego), FEP 2021-2027, Program Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki (FENG) 2021-2027

Projekty dodane po przeprowadzeniu konsultacji społecznych					
Tytuł projektu	**Cel operacyjny Strategii MOF, Kierunek interwencji, Działanie**	**Lider/ Partnerzy**	**Lokalizacja**	**Proponowany zakres**	**Szacunkowy budżet/ źródło finansowania**
5. Aktywizacja społeczno-zawodowa osób zagrożonych wykluczeniem społecznym w szczególności z powodu niepełnosprawności	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, w tym osób z niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami	NGO z terenu MOF/inne instytucje rynku pracy	MOF Malbork-Sztum + obszar gmin o statusie obserwatora	Wsparcie psychologiczne Indywidualne plany działań, Szeroko pojęte wsparcie psychologiczne skierowane do uczestników projektu oraz ich rodzin i dzieci. Zajęcia indywidualne i grupowe, terapie rodzinne. Wsparcie kulturowo-społeczne: Działania skierowane do uczestników projektu oraz ich rodzin i dzieci: – Organizacja działań sportowych, biegów, marszów – działania włączające, finansowanie udziału w wydarzeniach organizowanych przez organizacje i instytucje w okolicy. Działania integrujące z lokalna społecznością – Audycje radiowe, w których będzie można posłuchać	Do oszacowania / środki własne Partnerów projektu, FEP 2021-2027

				audycji na temat doświadczeń osób z niepełnosprawnościami i ich opiekunów; – Organizacja wydarzeń artystycznych m.in. spektakli, wystaw, festynów i innych działań integrującymi ze społecznością lokalną. Wsparcie zawodowe: Doradztwo zawodowe – indywidualne i grupowe, tworzenie IPD. Pośrednictwo pracy – w tym głównie współpraca z doradcą zawodowym, pośrednikiem pracy i organizacja branżowych giełd pracy. Kursy i szkolenia podnoszące kompetencje i kwalifikacje; Inne instrumenty rynku pracy Wsparcie trenera pracy Wsparcie społeczno-zawodowe – wsparcie terapeuty społeczno-zawodowego – wsparcie trenera pracy	

				– tworzenie indywidualnych planów terapeutyczno-zawodowych przy współudziale specjalistów z różnych dziedzin obejmujących zakres umiejętności niezbędnych na planowanym stanowisku pracy oraz ścieżkę ich osiągnięcia (współudział pracodawców)	
6. Zwiększenie dostępu do usług społecznych dla osób z niepełnosprawnościami w tym w szczególności z powodu zaburzeń psychicznych, zaburzeń ze spektrum autyzmu, niepełnosprawności intelektualnej	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, w tym osób z niepełnosprawnościami i specjalnymi potrzebami D 2.1.1.3. Poprawa dostępu do usług publicznych poprzez ich deinstytucjonalizację i wdrożenie zasad dostępności, w tym projektowania uniwersalnego i rozwiązań z zakresu technologii kompensacyjnych, w proces	NGO z terenu MOF/inne instytucje z zakresu pomocy społecznej	MOF Malbork-Sztum + obszar gmin o statusie obserwatora	Usługi opiekuńcze – asystent osoby z niepełnosprawnością Usługi opieki wytchnieniowej-usługi wytchnieniowe Kształcenie opiekunów osób niepełnosprawnych (tylko dla opiekunów korzystających z usługi wytchnieniowej) Kursy i szkolenia, studia podyplomowe z zakresu: – stosowanej analizy zachowania, – pomocy psychologicznej – coachingu – mentoringu – neurologopedii – interwencji kryzysowej w rodzinie,	Do oszacowania / środki własne Partnerów projektu, FEP 2021-2027

	świadczenia usług publicznych			– terapii behawioralnej – integracji sensorycznej – terapii zajęciowej – pedagogii specjalnej, oligofrenopedagogiki – alternatywnych form komunikacji Usługi wsparcia dziennego dorosłych osób z niepełnosprawnościami intelektualną, z zaburzeniami psychicznymi: – usługi opiekuńcze – rewalidacja – logopedia – zajęcia kuchenne – zajęcia sportowe – zajęcia w ogrodzie – rehabilitacja	
7. Wzmocnienie lokalnych NGO w zakresie działań na rzecz rozwoju lokalnej filantropii oraz społecznej odpowiedzialności biznesu	CO 2.2. Kapitał społeczny i wspólna tożsamość MOF KI 2.2.1. Budowanie otwartej wspólnoty kulturowej i obywatelskiej MOF D 2.2.1.1. Kompleksowe wsparcie NGO oraz wolontariatu przy trwałej współpracy organizacji pozarządowych, biznesu	NGO z terenu MOF	MOF Malbork-Sztum + obszar gmin o statusie obserwatora	Wzmocnienie zasobów organizacji pozarządowych: – szkolenia – kursy – studia podyplomowe – doradztwo prawne – usługi informacyjne z zakresu:	Do oszacowania / środki własne Partnerów projektu, FEP 2021-2027

	i sektora publicznego na terenie MOF (m.in. ekonomia społeczna, wolontariat pracowniczy)			– pozyskiwania środków na działalność organizacji – prawnych aspektów działania organizacji – administracyjno-prawnych aspektów prowadzenia organizacji pozarządowych, – administracyjno-prawnych aspektów realizacji działań filantropijnych	

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 39. Projekt uzupełniający MOF Malbork-Sztum w obszarze transportu

Tytuł projektu	Cel operacyjny Strategii MOF, Kierunek interwencji, Działanie	Lider/ Partnerzy	Lokalizacja	Proponowany zakres	Szacunkowy budżet/ źródło finansowania
Rozwój zrównoważonej mobilności MOF	CO 2.3. Mobilność MOF KI 2.3.1 Rozwój zrównoważonej mobilności MOF D 2.3.1.1. Rozwój obsługi obszaru publicznym transportem zbiorowym oraz infrastruktury transportu zbiorowego D 2.3.1.5. Rozwój działań regulacyjnych z zakresu organizacji ruchu	Partnerzy: Miasto Malbork, Gmina Malbork, Gmina Nowy Staw, Gmina Stare Pole, Gmina Miłoradz, Powiat Malborski, Powiat Sztumski, Miasto i Gmina Sztum odpowiedni interesariusze obszaru transportu	MOF Malbork-Sztum + Gmina Miłoradz	– Analiza i dostosowanie oferty, połączeń w organizacji publicznego transportu do potrzeb mieszkańców – Analiza potrzeb, możliwości oraz tworzenie/powiększanie/ dostosowanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach – Dostosowanie i prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy – Opracowanie i prowadzenie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych mieszkańców	Do oszacowania / środki własne Partnerów projektu, budżety określonych interesariuszy z terenu MOF

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 40. Projekt uzupełniający MOF Malbork-Sztum w obszarze efektywności energetycznej

Tytuł przedsięwzięcia	**Modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej na terenie MOF Malbork-Sztum**
Lider oraz partnerzy	Partnerzy: Miasto i Gmina Sztum
Lokalizacja/obszar realizacji (w zależności od zakresu i charakteru przedsięwzięcia: miejsce – gmina (oraz ewentualnie miejscowość), w zakresie przedsięwzięć liniowych – przebieg)	MiG Sztum
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021- 2027, wraz z określeniem wartości docelowych)[118]	Efektem realizacji projektu będzie redukcja emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń do powietrza. Efekty te zostaną osiągnięte dzięki zmniejszeniu zużycia energii cieplnej i elektrycznej na wskutek modernizacji energetycznej budynku Szkoły Podstawowej nr 1 w Sztumie. <u>Wskaźniki produktu:</u> 1. Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków – 1 szt. 2. Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby) – min. 550 osób 3. Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej – min. 5 047,96 m^2 <u>Wskaźniki rezultatu:</u> 1. Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i cieplnej – min. 200 MWh/rok 2. Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej – min. 5 MWh/rok 3. Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej – min. 195 MWh/rok 4. Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) – wartość bazowa –795 – wartość końcowa – 600 5. Szacowana emisja gazów cieplarnianych

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

	– wartość bazowa –200 – wartość końcowa –150
Zakres przedmiotowy	Przedmiotem przedsięwzięcia jest kompleksowa termomodernizacja budynku Szkoły Podstawowej nr 1 w Sztumie przy ul. Sienkiewicza 54. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do oszczędności energii pierwotnej i redukcji emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń. Zakres prac wynikać będzie z przygotowanego uprzednio audytu energetycznego. Przedsięwzięcie wpisuje się w Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta i Gminy Sztum, przyjętego uchwałą nr XLV.408.2022 Rady Miejskiej w Sztumie z dnia 29.06.2022 r., a także w Plan działań na rzecz zrównoważonej energii i klimatu dla Miasta i Gminy Sztum do roku 2030 przyjęty uchwałą nr XLI.358.2022 Rady Miejskiej w Sztumie z dnia 23.02.2022 r. Grupa docelowa: uczniowie i nauczyciele Szkoły Podstawowej nr 1. Podmiotem odpowiedzialnym za realizację projektu będzie Miasto i Gmina Sztum.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	746 985
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	516 209
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021- 2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy (i) wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych

Źródło: Opracowanie własne

6.4. Plan finansowy

Tabela 41. Plan finansowy Strategii ZIT

Lp.	Cel Strategiczny strategii ZIT	Cel operacyjny strategii ZIT	Program (źródło finansowania)										
			Polityka spójności (EURO)								KPO (EURO)		Inne programy
			FEP 2021-2027		FEnIKS		FERS		…		…	…	
			Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	
1	Przyjazne miejsce do życia	1.1. Bezpieczne środowisko	2 876 228	1 285 843	10 200,00	1 800,00			-	-	91 000,00	76 000,00	
		1.2. Bezpieczna energetyka	6 457 136	2 886 719	-	-	-	-	-	-	40 000,00	3 900,00	-
		1.3. Bezpieczna i dostępna infrastruktura społeczna	1 588 486	641 077	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Zaangażowana społeczność MOF	2.1. Włączenie społeczne	776 039	136 948	-	-	21 250,00	3 750,00	-	-	-	-	-
		2.2. Kapitał społeczny i wspólna tożsamość MOF	-	-	-	-	21 250,00	3 750,00	-	-	-	-	-
		2.3. Mobilność MOF	9 271 515	6 758 436	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	3.1. Konkurencyjność oparta o wspólny potencjał MOF	1 445 000	255 000	-	-	21 250,00	3 750,00	-	-	-	-	10 000,00
		3.2. Edukacja a rynek pracy	-	-	-	-	382 500,00	67 500,00	-	-	-	-	40 000,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wytycznych UMWP dot. zakresu Strategii ZIT oraz danych nt. projektów zdefiniowanych (podrozdział 6.3.1)

Tabela 42. Struktura alokacji na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027

Priorytet FEP 2021-2027		Dziedzina interwencji		Cel szczegółowy FEP 2021-2027	Wskaźniki produktu (należy określić dla celu szczegółowego)		Wskaźniki rezultatu (należy określić dla celu szczegółowego)	
Nr	Nazwa	Kod	Alokacja (EURO)		Nazwa	Wartość	Nazwa	Wartość
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	042	947 579	(i)	Lokale mieszkalne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (sztuki)	91	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i cieplnej (MWh/rok)	2652,98
		045	1 980 831		Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuki)	26	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok)	358,41
		044	3 528 726		Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (m2)	25 022,58	Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej (MWh/rok)	2 294,57
					Liczba zmodernizowanych indywidualnych źródeł ciepła (sztuki)	117	Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) (MWh/rok)	Wartość bazowa: 5 025,41 MWh/rok Wartość końcowa: 2 514,35 MWh/rok
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	26 969	Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2/rok)	Wartość bazowa: 1 717,96 CO_2/rok Wartość końcowa: 887,84 CO_2/rok
		058	1 141 627	(iv)	Pojemność obiektów małej retencji (tys. m^3)	2	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej (osoby)	12 225
		060	1 141 627		Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha)	1		
					Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (sztuki)	2		

					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	12 225		
		079	592 974	(vii)	Powierzchnia siedlisk wspieranych w celu uzyskania lepszego statusu ochrony (ha)	2	Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury (osoby)	10 000
					Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu (ha)	2		
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	10 000		
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	081	183 415	(viii)	Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego (osoby)	240	Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO_2/rok)	113,12
		082	1 433 663		Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej (sztuki)	4	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok)	97 500
		083	7 250 924		Wspierana infrastruktura rowerowa (km)	24,11	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok)	47 469
		085	403 513		Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (sztuki)	1		
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	63 683		
5	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+)	157	776 039	(i)	Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie (osoby)	314	Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu (osoby)	286
6	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR)	128	1 190 694	(v)	Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok)	3 500	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok)	3 000
		129	397 792		Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (sztuki)	3		

					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	1 500		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wytycznych UMWP dot. zakresu Strategii ZIT, FEP 2021-2027 zatwierdzony decyzją wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2022) 8860 z dnia 7 grudnia 2022 r. oraz danych nt. projektów zdefiniowanych (podrozdział 6.3.1)

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 tematycznych istotnych z punktu widzenia lokalnej społeczności. Członkowie Komitetu zostali wytypowani przez członków Związku ZIT, z zachowaniem zasady dywersyfikacji obszarów merytorycznych, których byli 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[119].

Poszczególni członkowie Komitetu Doradczego 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 Doradczego brali również czynny udział w konstruowaniu i wewnętrznym wyborze projektów strategicznych, finansowanych w ramach ZIT (projekty zdefiniowane), jak również w tworzeniu regulaminów i kryteriów otwartych naboru projektów strategicznych w obszarach dedykowanych 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 28).

Rysunek 28. Warsztaty Zespołu Strategicznego MOF Malbork-Sztum

Źródło: materiały własne MOF Malbork-Sztum

[119] Opisano w Rozdziale 8. System wdrażania

Ponadto w dn. 03.03.2022, 24.03.2022, 06.04.2022, 27.04.2022, 27.05.2022 oraz 12.01.2023 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 projekty zdefiniowane, możliwe do realizacji wyłącznie przez podmioty z sektora finansów publicznych MOF, zidentyfikowane co do szczegółowego zakresu, budżetu, zgodne z dokumentami strategicznymi województwa pomorskiego, wynikające z opracowanej diagnozy MOF Malbork-Sztum, w tym wyników badania ankietowego. Przedstawiono również obszary potencjalnych projektów/ przedsięwzięć strategicznych w blokach tematycznych, w ramach których zorganizowano otwarte nabory potencjalnych przedsięwzięć/projektów ZIT, wraz ze wskazaniem budżetów na poszczególne bloki tematyczne[120]. Każdy uczestnik spotkania mógł wyrazić swoje spostrzeżenia, uwagi, sugestie rozszerzenia bądź zmniejszenia zakresu danego przedsięwzięcia, co w uzasadnionych przypadkach, po konsultacjach w ramach Związku ZIT 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 (odbywającego się w okresie od 14.06.2022 r. do 10.07.2022 r.), w ramach którego lokalna społeczność mogła ocenić poszczególne obszary funkcjonowania MOF, jak również wskazać priorytetowe kierunki interwencji, które brane były pod uwagę w tworzeniu kierunków interwencji i działań w Strategii.[121]

Kolejnym elementem uspołecznienia były konsultacje społeczne projektu Strategii (trwające w okresie od 17.02.2023 r. do 23.03.2023 r.), których pierwszym etapem były spotkania z mieszkańcami MOF, zorganizowane w dniach:

- 13 marca 2023 roku w siedzibie Urzędu Miasta Malborka,
- 16 marca 2023 roku w siedzibie Urzędu Miasta i Gminy Sztum[122],

w ramach których przedstawiono raz jeszcze projekt całego dokumentu wraz z wypracowanymi zdefiniowanymi projektami strategicznymi ZIT, wysłuchano uwag i spostrzeżeń odnośnie całego dokumentu, jak również zaprezentowano wstępny harmonogram otwartych naborów na przedsięwzięcia strategiczne, nie mającego charakteru zdefiniowanego. W okresie prowadzenia konsultacji przybliżono mieszkańcom tematykę obszarów wsparcia ujętych w Strategii ZIT w cyklu artykułów publikowanych na stronach internetowych Lider MOF pn. „Twój głos jest ważny". Dotyczyły one następujących obszarów tematycznych: zdrowie, adaptacja do zmian klimatu i zachowanie różnorodności biologicznej, dziedzictwa kulturowego, poprawy jakości powietrza, włączenia społecznego oraz rynku pracy.

Kolejnym etapem procesu uspołecznienia prac nad Strategią (przeprowadzonym w terminie od 09.08.2023 r. do 25.08.2023 r.), było zamieszczenie projektu strategii na stronach internetowych podmiotów tworzących Związek ZIT z formularzem zgłaszania uwag do projektu dokumentu[123]. Dokument zawierał wypracowane z członkami Komitetu Doradczego kryteria oceny projektów, które

[120] Wskazano w Rozdziale 6. przedmiotowej Strategii
[121] Szczegóły badania ankietowego wskazano w załączniku nr 1 do niniejszej Strategii
[122] Spotkania transmitowane były on-line, z możliwością aktywnego udziału wszystkich zainteresowanych mieszkańców MOF.
[123] W terminie do 23 marca 2023 roku

w maju 2023 r. zostały przekazane do członków Komitetu Doradczego, którzy skonsultowali przyjęte zapisy ze środowiskami, które reprezentują. W ramach ww. konsultacji społecznych nie wpłynęły żadne uwagi.

Ponadto projekt Strategii został udostępniony i skonsultowany z następującymi podmiotami:

- interesariusze rynku transportowego (w tym przedstawiciele zarządców infrastruktury, organizatorów transportu, przewoźników kolejowych i autobusowych, policji, organizacji rowerowych),
- podmioty wspierające ochronę środowiska naturalnego (m.in. Grupa nieformalna reprezentowana przez Pana Marka Iwaniuka, Stowarzyszenie „Oddział Przewodnicki PTTK im. Stefana Dubyny w Malborku", Sztumskie Stowarzyszenie Sportu w Sztumie),
- podmioty wspierające włączenie osób z niepełnosprawnościami, osób ze specjalnymi potrzebami, zagrożone wykluczeniem społecznym (m.in. Malborska Fundacja Rozwoju Regionalnego, Powiatowe Centrum Zdrowia, Sp. z o.o. Malbork, Szpital Polski w Sztumie, Stowarzyszenie Pomocy Osobom Przewlekle Chorym „Dar Serca"),
- uczelnie wyższe (Wyższa Szkoła Gospodarki, filia w Malborku),
- instytucje otoczenia biznesu, w tym działające w obszarze rozwoju lokalnej przedsiębiorczości i rozwoju gospodarczego MOF (Rada Gospodarcza w Malborku, Klaster Energetyczny),
- organizacje pozarządowe (Malborska Fundacja Rozwoju Regionalnego, PTTK, Poradnia psychologiczna dla dzieci i młodzieży Fundacja „AS"),
- jednostki organizacyjne samorządów MOF, w tym jednostki budżetowe, spółki komunalne, samorządowe instytucje kultury (Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Malborku i Sztumie, Miejski Zakład Komunikacyjny w Malborku, Malborskie Centrum Kultury i Edukacji, Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Malborku).

8. System wdrażania

8.1. Założenia wdrożeniowe

W dniu 17 listopada 2022 r. zawarto Porozumienie w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum. Natomiast w dniu 20 kwietnia 2023 r. Strony porozumienia zawarły Aneks nr 1, w którym dokonano zmian oraz doprecyzowania zapisów Porozumienia.

Na mocy Porozumienia wraz z Aneksem Nr 1 został powołany Związek Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych – na podstawie art. 34 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz.U., poz. 1079) w związku z art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz.U. z 2022 r., poz. 1526) i art. 74 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz.U. z 2023 r., poz. 2023.40).

Celem Porozumienia, poza opracowaniem Strategii ZIT jest wspólna realizacja Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na obszarze MOF 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).

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.

Niniejsza Strategia ZIT MOF Malbork-Sztum 2030 jest narzędziem realizacji wspólnej polityki społeczno-gospodarczej przy wykorzystaniu między innymi zintegrowanych przedsięwzięć strategicznych.

Strategia porusza się w dwóch obszarach: strategicznym i operacyjnym. W obszarze strategicznym wskazane są wyzwania, cele, kierunki działań w długiej perspektywie czasu (do 2030 r.). Zawiera on również misję uwzgledniającą 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 rozdziale 8.3 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.

Na podstawie omawianego powyżej 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 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.

Proces i struktura zarządzania Strategią zostały ustalone w następujących dokumentach: Porozumienie z dnia 17 listopada 2022 r. wraz z Aneksem Nr 1 z dnia 20 kwietnia 2023 oraz Zarządzeniem nr 14/2023 Przewodniczącego Komitetu Sterującego Związku ZIT z dnia 20 stycznia 2023 r.

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

1. Komitet Sterujący,
2. Komitet Doradczy,
3. Biuro.

Do kompetencji poszczególnych organów należy:

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.

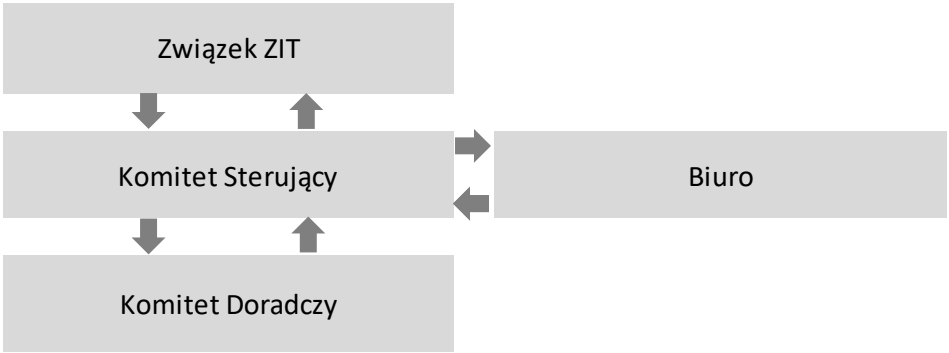
Komitet Doradczy:

- 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 ograny,
- postulowanie propozycji związanych z kierunkiem rozwoju ZIT oraz opiniowanie propozycji w tym zakresie.

Biuro:

- 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 renegocjacji ZIT,
- monitorowanie gotowości realizacyjnej projektów w ramach ZIT,
- promocja działań związanych z realizacją ZIT.

Rysunek 29. Struktura zarządzania procesem strategicznym na etapie opracowania Strategii



Źródło: Opracowanie własne

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 osiąganiu celów.

Etapy monitoringu:

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

Ewaluacja dotyczy efektów wdrażania Strategii oraz jej wpływu na rzeczywisty rozwój społeczno-gospodarczy MOF 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 ZIT MOF Malbork-Sztum 2030 poddano analizie i weryfikacji z dokumentami strategicznymi funkcjonującymi na szczeblach europejskim, krajowym, regionalnym oraz lokalnym.

Poniżej wskazano zbieżność celów Strategii 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 43. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Europejski Zielony Ład

Europejski Zielony Ład	Strategia ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030	
	Cel strategiczny	**Cel operacyjny**
Główne elementy Europejskiego Zielonego Ładu: • dostarczanie czystej i bezpiecznej energii • wdrażanie gospodarki o obiegu zamkniętym • budynki o niższym zapotrzebowaniu na energię • przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność • ochrona i odbudowa ekosystemów oraz różnorodności biologicznej • przystosowanie się do zmiany klimatu • ochrona zdrowia.	CS.1. Przyjazne miejsce do życia	CO.1.1. Bezpieczne środowisko CO.1.2. Bezpieczna energetyka CO.1.3. Bezpieczna i dostępna infrastruktura społeczna

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 osiąganiu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowy i przestrzennym.

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

1. Cel 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym – kierunki interwencji:
    1.1. Wzmacnianie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo – wschodnia Polska oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją

1.2. Zwiększenie wykorzystania potencjału rozwojowego miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze
1.3. Przyspieszenie transformacji profilu gospodarczego Śląska
1.4. Przeciwdziałanie kryzysom na obszarach zdegradowanych
1.5. Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów

2. Cel 2. Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych
   2.1. Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego
   2.2. Wspierania przedsiębiorczości na szczeblu regionalnym i lokalnym
   2.3. Innowacyjny rozwój regionu i doskonalenie podejścia opartego na Regionalnych Inteligentnych Specjalizacjach
3. Cel 3. Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie
   3.1. Wzmacnianie potencjału administracji na rzecz zarządzania rozwojem
   3.2. Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym
   3.3. Poprawa organizacji świadczenia usług publicznych
   3.4. Efektywny i spójny system finansowania polityki regionalnej

Tabela 44. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030	**Strategia 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

Cel 3. Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie	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/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 45).

Tabela 45. 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 trenów zieleni oraz ciągłość ekosystemów przenikających się z obszarami zurbanizowanymi),
3. Miasto produktywne – oznacza oparcie rozwoju obszarów miejskich na zdywersyfikowanej gospodarce, która zapewnia mieszkańcom miejsca pracy, tworząc solidną inwestycyjną podstawę zrównoważonego rozwoju miejskiego,

4. Miasto cyfrowe – oznacza wykorzystanie procesów transformacji cyfrowej na rzecz wzmacniania 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 46. 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 47. 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 TRWAŁE BEZPIECZEŃSTWO	CS.1. Przyjazne miejsce do życia	CO.1.1. Bezpieczne środowisko
		CO.1.2. Bezpieczna energetyka
		CO 1.3. Bezpieczna i dostępna infrastruktura społeczna
Cel strategiczny 2 OTWARTA WSPÓLNOTA REGIONALNA	CS.2. Zaangażowana społeczność MOF	CO.2.1. Włączenie społeczne
		CO.2.2. Kapitał społeczny i wspólna tożsamość MOF
		CO.2.3. Mobilność MOF
	CS.3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	CO.3.2. Edukacja a rynek pracy
Cel strategiczny 3 ODPORNA GOSPODARKA	CS.3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów	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 dokument 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 rozmieszczenie 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 cieplnej, 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, rewaloryzacja, 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 założeń przestrzennych
- Rewaloryzacja 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 48. 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 49. 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/I-cykl-materiały-do-pobrania-wisla

10. Spis tabel

Tabela 1. Dostępne tereny inwestycyjne na obszarze MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz 54
Tabela 2. Stan nawierzchni dróg na terenie powiatów malborskiego i sztumskiego 67
Tabela 3. Stan nawierzchni dróg gminnych na terenie MOF Malbork-Sztum..... 68
Tabela 4. Planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz 70
Tabela 5. Planowane i oczekiwane zadania, przyczyniające się do poprawy stanu infrastruktury transportowej na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz 72
Tabela 6. Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r. [osoby]..... 78
Tabela 7. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat malborski [osoby] 81
Tabela 8. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat sztumski [osoby]..... 82
Tabela 9. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Malbork-Sztum w 2020 r. 86
Tabela 10. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Malbork-Sztum w 2015 r. 87
Tabela 11. Liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych w powiatach malborskim i sztumskim w lipcu 2023 r. [szt.] 101
Tabela 12. Czas przejazdu komunikacją kolejową z Malborka do Gdańska Głównego 103
Tabela 13. Liczba i czasy bezpośrednich połączeń kolejowych na terenie MOF Malbork-Sztum 104
Tabela 14. Odległości i czasy przejazdu samochodem osobowym do Malborka z wybranych miejscowości MOF Malbork-Sztum 111
Tabela 15. Dane na temat zdarzeń drogowych w powiatach malborskim i sztumskim w latach 2014-2020 114
Tabela 16. Istniejące i rekomendowane do realizacji/modernizacji Rowerowe trasy transportowe na terenie MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz 120
Tabela 17. Analiza SWOT – sfera społeczna MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz 156
Tabela 18. Analiza SWOT – sfera gospodarcza MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz..... 157
Tabela 19. Analiza SWOT – transport i dostępność komunikacyjna MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz 158
Tabela 20. Analiza SWOT – infrastruktura techniczna i środowisko MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz 161
Tabela 21. Cel strategiczny (CS) 1. Przyjazne miejsce do życia, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania 167
Tabela 22. Wskaźnik kontekstowe dla CS1..... 169
Tabela 23. Cel strategiczny (CS) 2. Zaangażowana społeczność MOF, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania 170
Tabela 24. Wskaźniki kontekstowe dla CS2..... 172
Tabela 25. Cel strategiczny (CS) 3. Wspieranie rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem lokalnych potencjałów, z celami operacyjnymi (CO), kierunkami interwencji, źródłami finansowania 173
Tabela 26. Wskaźniki kontekstowe dla CS3..... 174
Tabela 27. Alokacja ZIT dla MOF Malbork-Sztum wg obszarów interwencji 175
Tabela 28. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska - węzeł integracyjny 176

Tabela 29. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska – ścieżki rowerowe 178
Tabela 30. Zdefiniowany projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: mobilność miejska – zakup taboru niskoemisyjnego 181
Tabela 31. „Zdefiniowany" projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: wspieranie integracji społeczno-gospodarczej 182
Tabela 32. Ramowy projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: efektywność energetyczna – budynki użyteczności publicznej (komunalne) 186
Tabela 33. Ramowy projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: efektywność energetyczna – budynki użyteczności publicznej 188
Tabela 34. Ramowy projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: efektywność energetyczna – budynki wpisane do rejestru zabytków 190
Tabela 35. Ramowy projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: adaptacja do zmian klimatu 192
Tabela 36. Ramowy projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: różnorodność biologiczna 195
Tabela 37. Ramowy projekt strategiczny MOF Malbork-Sztum wskazany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, obszar interwencji: infrastruktura zdrowia 196
Tabela 38. Projekty uzupełniające MOF Malbork-Sztum w obszarze gospodarczym i społecznym ... 199
Tabela 39. Projekt uzupełniający MOF Malbork-Sztum w obszarze transportu 208
Tabela 40. Projekt uzupełniający MOF Malbork-Sztum w obszarze efektywności energetycznej 209
Tabela 41. Plan finansowy Strategii ZIT 211
Tabela 42. Struktura alokacji na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027 212
Tabela 43. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Europejski Zielony Ład 223
Tabela 44. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 224
Tabela 45. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznym – Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku 226
Tabela 46. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Krajowa Polityka Miejska 2030 227
Tabela 47. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 228
Tabela 48. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 232
Tabela 49. Zbieżność Strategii z dokumentami strategicznymi – Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym 234

11. Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności MOF Malbork-Sztum wg płci w latach 2014-2021 (osoba) 13
Wykres 2. Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba) 14
Wykres 3. Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoby) 15
Wykres 4. Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba) 15
Wykres 5. Saldo migracji ogółem (wewnętrznych i zewnętrznych) w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba)..... 16
Wykres 6. Liczba pracujących na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 (osoba)..... 17
Wykres 7. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych na terenie MOF Malbork w latach 2014-2021 (osoba)..... 18
Wykres 8. Udział osób bezrobotnych w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (%) 18
Wykres 9. Udział absolwentów poszczególnych typów szkół w ogólnej liczbie absolwentów szkół branżowych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 21
Wykres 10. Liczba absolwentów poszczególnych typów szkół na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 (osoba)..... 21
Wykres 11. Zdawalność egzaminu maturalnego w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020(%)..... 22
Wykres 12. Liczba absolwentów szkół podstawowych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 (osoba) 22
Wykres 13. Liczba dzieci w przedszkolach na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (osoba) 23
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) 26
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)..... 28
Wykres 20. Współczynnik zgonów na 100 000 mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 29
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 udzielonych porad w ramach podstawowej opieki zdrowotnej w latach 2014-2021 (w tys. sztuk) ... 33
Wykres 26. Liczba podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej przypadających na 10 tys. mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (sztuki) ... 34
Wykres 27. Liczba udzielonych porad w ramach opieki ambulatoryjnej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (w tys. sztuk) ... 34
Wykres 28. Liczba ludności przypadająca na 1 aptekę ogólnodostępną w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (osoba) ... 35
Wykres 29. Liczba imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (sztuka) ... 37
Wykres 30. Liczba uczestników imprez turystycznych i sportowo – rekreacyjnych na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (osoba) ... 37
Wykres 31. Wybory samorządowe w roku 2018 – frekwencja na poszczególnych obszarach ... 38
Wykres 32. Wybory do Sejmu i Senatu w roku 2019 – frekwencja na poszczególnych obszarach ... 39
Wykres 33. Wybory prezydenckie 2020 - I tura – frekwencja na poszczególnych obszarach ... 39
Wykres 34. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2021 (sztuki) ... 40
Wykres 35. Rodziny otrzymujące zasiłki rodzinne na dzieci na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2021 (rodzina) ... 42
Wykres 36. Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem w wyszczególnionych obszarach w latach 2016-2020 (%) ... 43
Wykres 37. Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w latach 2014-2021 ... 44
Wykres 38. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014 – 2021 w podziale na sektory własnościowe ... 45
Wykres 39. Liczba podmiotów gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w latach 2014 – 2021 według klas wielkości ... 46
Wykres 40. Podmioty gospodarki narodowej na terenie MOF Malbork-Sztum w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności ... 47
Wykres 41. Podmioty gospodarki narodowej na terenie Gminy Miłoradz w roku 2021 według Polskiej Klasyfikacji Działalności ... 48
Wykres 42. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021 ... 50
Wykres 43. Podmioty gospodarki narodowej nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021 ... 51
Wykres 44. Podmioty gospodarki narodowej wykreślone z rejestru REGON na 10 tys. ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021 ... 51
Wykres 45. Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 1000 ludności wieku produkcyjnym w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021 ... 52
Wykres 46. Instytucje otoczenia biznesu na 10 tys. podmiotów gospodarki narodowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014 – 2021 ... 53
Wykres 47. Miejsca noclegowe na 1000 ludności na terenie powiatu malborskiego i sztumskiego, województwa pomorskiego oraz Polski w latach 2014 - 2021 ... 60
Wykres 48. Drogi publiczne powiatowe w powiecie malborskim i sztumskim w latach 2014-2020 [km] ... 66
Wykres 49. Drogi publiczne gminne w powiecie malborskim i sztumskim w latach 2014-2020 [km]. 66
Wykres 50. Wskaźnik – długość dróg publicznych powiatowych i gminnych na 10 tys. mieszkańców w powiatach malborskim i sztumskim, województwie pomorskim i kraju [km] ... 67

Wykres 51. Liczba pracujących na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminie Miłoradz [tys. osób]..... 78
Wykres 52. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej miasta w powiecie malborskim, sztumskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]..... 83
Wykres 53. Prognozowana dynamika zmian w liczbie ludności zamieszkującej wsie w powiecie malborskim, sztumskim, województwie pomorskim i Polsce w 2035 r. wobec 2020 r. [%]..... 83
Wykres 54. Liczba i struktura wiekowa autobusów w powiatach malborskim i sztumskim..... 98
Wykres 55. Liczba elektrycznych samochodów osobowych w Polsce [szt.] 100
Wykres 56. Liczba stacji ładowania samochodów osobowych w Polsce [szt.]..... 101
Wykres 57. Liczba samochodów osobowych w powiatach malborskim i sztumskim..... 111
Wykres 58. Liczba wypadków drogowych w powiatach malborskim i sztumskim łącznie [szt.]..... 113
Wykres 59. Ofiary śmiertelne na 100 tys. pojazdów w powiatach malborskim i sztumskim [osoby] 113
Wykres 60. Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych w powiecie malborskim i sztumskim, województwie pomorskim i Polsce w latach 2014-2020 [osoby] 114
Wykres 61. Drogi rowerowe na terenie MOF Malbork-Sztum [km] 117
Wykres 62. Struktura dróg rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w 2020 r. [km, %]..... 118
Wykres 63. Drogi rowerowe na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz, przypadające na 10 tys. ludności, na tle województwa pomorskiego i kraju [km] 118
Wykres 64. Liczba przystanków autobusowych na terenie MOF Malbork-Sztum i Gminy Miłoradz w 2020 r. [szt.]..... 126
Wykres 65. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz dotyczące transportu zbiorowego 127
Wykres 66. Wyniki badań w ramach konsultacji społecznych – opinie mieszkańców gmin MOF Malbork-Sztum oraz Gminy Miłoradz dotyczące tras rowerowych, ciągów pieszych, dróg i bezpieczeństwa 128
Wykres 67. 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..... 129
Wykres 68. 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..... 130
Wykres 69. Udział korzystających z sieci gazowej w ogólnej liczbie w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%)..... 132
Wykres 70. Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w ogólnej liczbie ludności w latach 2014-2020 (%)..... 133
Wykres 71. Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%) 133
Wykres 72. Udział korzystających z sieci wodociągowej w ogólnej liczbie ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%) 134
Wykres 73. Sprzedaż energii cieplnej na obszarze MOF Malbork-Sztum w latach 2014-2020 (GJ)... 135
Wykres 74. Zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca w miastach MOF Malbork-Sztum, Polski, województwa pomorskiego, powiatu malborskiego i sztumskiego w roku 2020 (kWh)..... 136
Wykres 75. Struktura przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w Polsce (w % wydatków ogółem) w 2020 r. 137
Wykres 76. Udział ludności korzystających z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie ludności w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%). 141

Wykres 77. Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni ogółem w wyszczególnionych obszarach w latach 2014-2020 (%)..... 146
Wykres 78. Masa odpadów komunalnych wytworzonych przez 1 mieszkańca w wyszczególnionych obszarach w latach 2019-2020 (kg)..... 146
Wykres 79. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w wyszczególnionych obszarach w latach 2017-2020 (%) 148
Wykres 80. 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 2020..... 148

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 10
Rysunek 3. Miasto i Gmina Nowy Staw, Gmina Stare Pole, Gmina Malbork, Miasto Malbork, Gmina Miłoradz na tle powiatu malborskiego..... 11
Rysunek 4. Schemat systemu Pętli Żuławskiej- rozwój turystyki wodnej 59
Rysunek 5. Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego – MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz na tle województwa pomorskiego 62
Rysunek 6. Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego – MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz 63
Rysunek 7. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz 65
Rysunek 8. Sieć linii kolejowych na terenie MOF Malbork-Sztum oraz gminy Miłoradz 69
Rysunek 9. Wskaźnik domknięcia rynku pracy (efektywność dojazdów do pracy) [%] 79
Rysunek 10. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie MOF Malbork-Sztum i obszarów sąsiadujących w województwie pomorskim w 2020 r. ... 84
Rysunek 11. Natężenie pasażerskiego ruchu kolejowego w województwie pomorskim 85
Rysunek 12. Kluczowe lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży, oddziałujących na mobilność mieszkańców 89
Rysunek 13. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Malbork-Sztum sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w październiku 2019 r..... 90
Rysunek 14. Liczba podróży międzygminnych na terenie MOF Malbork-Sztum sumarycznie w obu kierunkach w ciągu doby w sierpniu 2019 r. 91
Rysunek 15. Schemat linii komunikacyjnych MZK w Malborku 93
Rysunek 16. Projektowana sieć linii komunikacyjnych w gminie Sztum 94
Rysunek 17. Udział potoków w ogóle potoków pasażerskich autobusowych linii komunikacyjnych w powiatach malborskim i sztumskim dla dnia roboczego..... 96
Rysunek 18. Więźba ruchu dla podróży niepieszych, wykonywanych wszystkimi rodzajami środków transportu w powiatach malborskim i sztumskim w ciągu dnia roboczego 97
Rysunek 19. Dostępność czasowa 60 minut do Trójmiasta – indywidualny transport samochodowy 105
Rysunek 20. Dostępność czasowa 90 minut do Trójmiasta – transport zbiorowy..... 106
Rysunek 21. Dostępność czasowa 30 minut do siedzib powiatów w województwie pomorskim – indywidualny transport samochodowy 107
Rysunek 22. Dostępność czasowa 45 minut do siedzib powiatów w województwie pomorskim – transport zbiorowy 108
Rysunek 23. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – indywidualny transport samochodowy 109
Rysunek 24. Dostępność czasowa 20 minut do siedzib gmin – transport zbiorowy..... 110
Rysunek 25. Przebieg istniejących i rekomendowanych do realizacji/modernizacji rowerowych tras transportowych na terenie MOF Malbork-Sztum 123
Rysunek 26. Obszary zagrożone powodziami – Gmina Malbork, Miasto Malbork, Miasto i Gmina Nowy Staw, Gmina Miłoradz, Gmina Stare Pole 142
Rysunek 27. Obszary zagrożone powodziami – Miasto i Gmina Sztum 142
Rysunek 28. Warsztaty Zespołu Strategicznego MOF Malbork-Sztum 215
Rysunek 29. Struktura zarządzania procesem strategicznym na etapie opracowania Strategii..... 220

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. Kondycja organizacji pozarządowych - najważniejsze fakty, Stowarzyszenie Klon/Jawor, 2021 r.
16. Kondycja III sektora w województwie pomorskim 2020/2021, województwo pomorskie, grudzień 2022
17. Program Rewitalizacji Miasta Malborka na lata 2017-2023 MALBORK na+

14. Załączniki

14.1. Raport z konsultacji społecznych

14.2. Odniesienie do zapisów oczekiwań wobec powiatów i gmin określonych w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji (RPT)

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030

Załącznik nr 1
Raport z konsultacji społecznych

Malbork, maj 2023

Spis treści

1. Raport z badań w ramach konsultacji społecznych ... 3

1.1. Cel i metodologia badania ... 3

1.2. Respondenci ... 4

1.3. Analiza odpowiedzi – pytania zamknięte ... 6

1.3.1. Środowisko naturalne i infrastruktura ... 7

1.3.2. Edukacja, kultura i rekreacja ... 14

1.3.3. Gospodarka i rynek pracy ... 19

1.3.4. Społeczeństwo ... 22

1.3.5. Turystyka ... 24

1.3.6. Ocena ważności podjęcia działań w wyszczególnionych obszarach ... 27

1.4. Refleksje, uwagi, spostrzeżenia, rekomendacje, pomysły, propozycje projektów, ważne w kontekście opracowywanej Strategii Rozwoju MOF Malbork-Sztum ... 30

1.5. Wnioski z przeprowadzonego badania ankietowego ... 31

2. Raport z badania ankietowego wśród radnych - diagnoza obszaru transportowego ... 32

2.1. Cel i metodologia badania ... 32

2.2. Respondenci ... 32

2.3. Analiza odpowiedzi – pytania zamknięte ... 34

2.4. Analiza odpowiedzi – pytania otwarte ... 40

2.5. Wnioski z przeprowadzonego badania ankietowego ... 46

1. Raport z badań w ramach konsultacji społecznych

1.1. Cel i metodologia badania

Celem badania było zebranie opinii mieszkańców:

- Gminy Miasto Malbork,
- Miasta i Gminy Nowy Staw,
- Gminy Malbork,
- Gminy Stare Pole,
- Miasta i Gminy Sztum,
- Gminy Miłoradz

na temat sytuacji społeczno – gospodarczej oraz rekomendacji dotyczących oczekiwanych działań rozwojowych na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum (MOF Malbork-Sztum). Badanie jest elementem konsultacji społecznych prowadzonych w ramach procesu tworzenia „Strategii terytorialnej ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030+".

Pomysł i cel przeprowadzenia badania jest wyrazem dialogu ze społecznością lokalną, prowadzonego przez władze samorządowe. Celem tych działań jest zaangażowanie organizacji pozarządowych, instytucji publicznych i przedstawicieli sektora biznesu we współtworzenie rzeczywistości społeczno-gospodarczej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum. Ponadto, kluczowe jest zachęcenie do partycypacji społecznej mieszkańców powiatu malborskiego oraz powiatu sztumskiego, których zdanie jest dla władz regionu bardzo ważne.

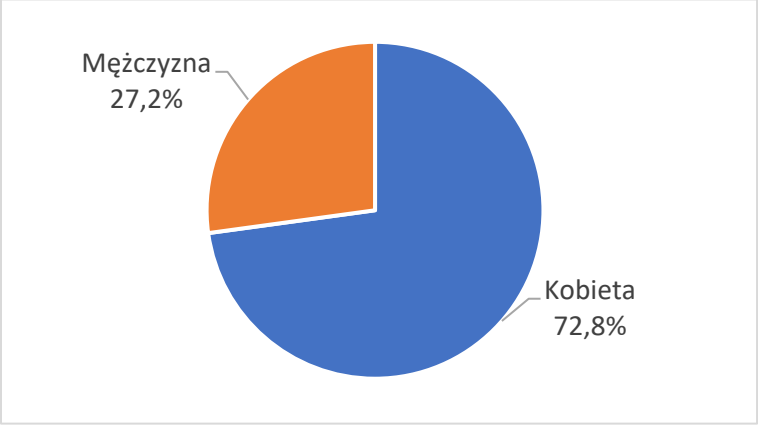
Badanie zostało przeprowadzone metodą ilościową, w formie ankiety. Grupa badawcza nie była grupą reprezentatywną. W badaniu mogła wziąć udział każda osoba zainteresowana podzieleniem się opinią lub przedstawieniem rekomendacji w zakresie określonym przez ankietę, jak i w formie otwartego komentarza.

Ankieta została umieszczona na stronach internetowych Partnerów MOF Malbork-Sztum oraz rozdystrybuowana w miejscach ogólnie dostępnych dla mieszkańców (siedziby instytucji publicznych). Ponadto ankieta została przesłana w formie elektronicznej do instytucji współpracujących z Partnerami, w celu dotarcia do jak najszerszej grupy mieszkańców. Respondenci mieli możliwość odesłania wypełnionej ankiety korespondencją listową bądź poprzez przesłanie ankiety drogą mailową na adresy urzędów samorządowych wchodzących w skład MOF Malbork-Sztum lub dostarczenia osobiście do budynków urzędów, w terminie do 18.08.2022 roku. Aby ułatwić mieszkańcom włączenie się w konsultacje, umożliwiono zadawanie pytań, dotyczących ankiety, drogą mailową i telefoniczną. Niezbędne informacje kontaktowe wskazane zostały w formularzu ankietowym.

1.2. Respondenci

Ankieta, która została udostępniona respondentom, została podzielona na obszary tematyczne. Jednym z tych obszarów były informacje pozwalające opisać respondentów biorących udział w badaniu. Poniżej zostały przedstawione wyniki badań charakteryzujące osoby biorące udział w badaniu.

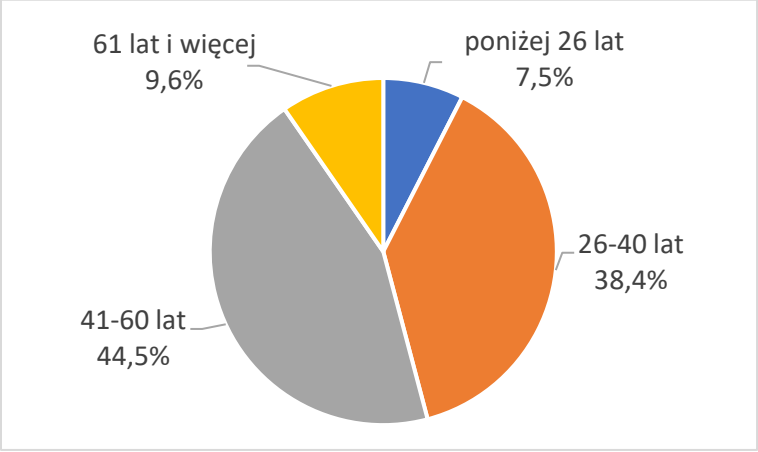
Wykres 1. Płeć



Źródło: opracowanie własne

Łącznie kwestionariusz wypełniło 427 respondentów. 72,8% spośród nich stanowiły kobiety, a 27,2% mężczyźni.

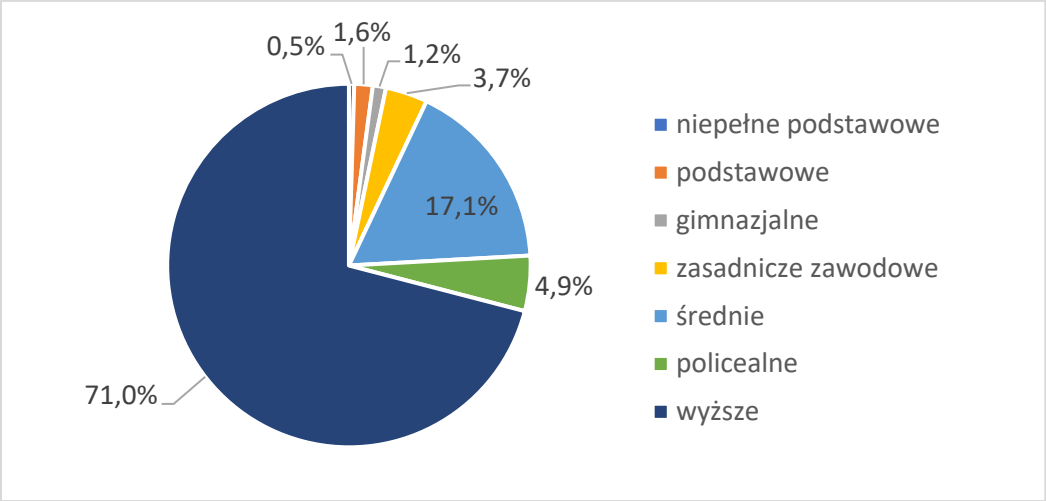
Wykres 2. Wiek



Źródło: opracowanie własne

Pomimo braku spełnienia kryterium reprezentatywności badania, wzięli w nim udział przedstawiciele wszystkich grup wiekowych. Najszerzej reprezentowaną grupą były osoby w wieku 41-60 lat, która stanowi 44,5% respondentów. Nieznacznie mniej wypowiedziało się osób w wieku 26-40 lat (38,4%). Respondenci powyżej 60 lat stanowili niecałe 10% wszystkich badanych, natomiast najmniej reprezentowaną grupą były osoby w wielu poniżej 26 lat, które stanowiły 7,5% ogółu biorących udział w ankiecie.

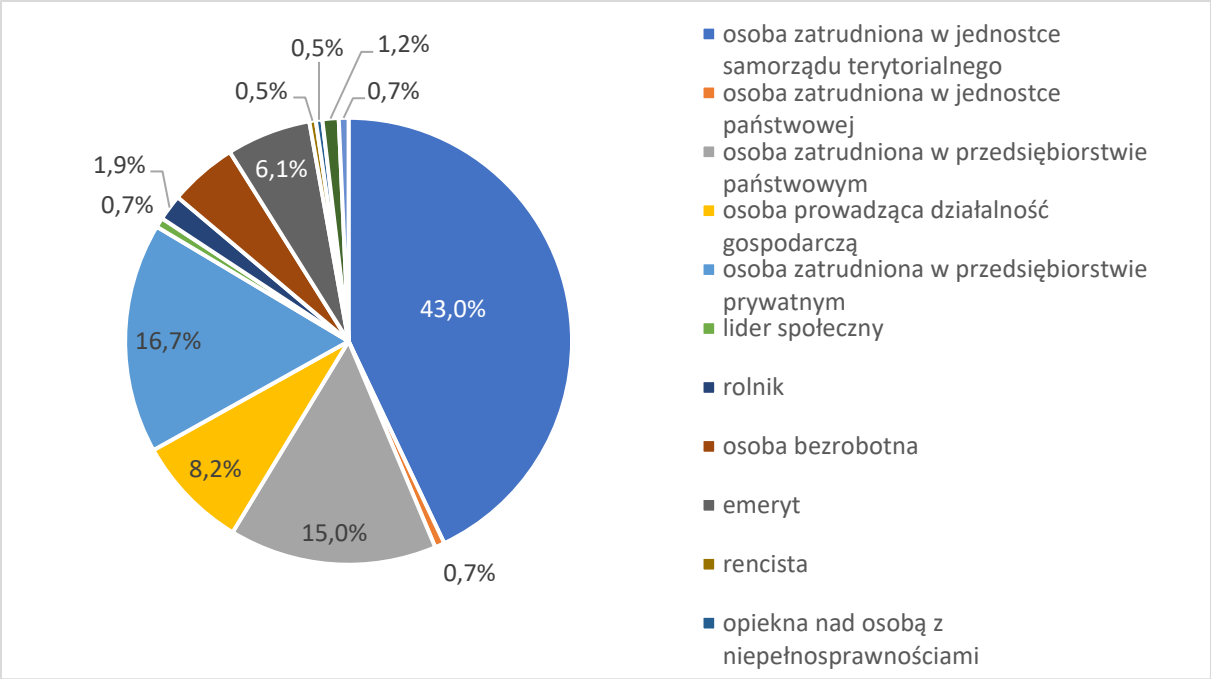
Wykres 3. Wykształcenie



Źródło: opracowanie własne

Zdecydowaną większość respondentów stanowią osoby z wykształceniem wyższym (71%). Kolejną grupą respondentów licznie reprezentowaną, są osoby z wykształceniem średnim, które stanowią ponad 17% ankietowanych. Osoby z wykształceniem nie wymienionym powyżej stanowiły zdecydowaną mniejszość, tj. niewiele ponad 10%.

Wykres 4. Zatrudnienie

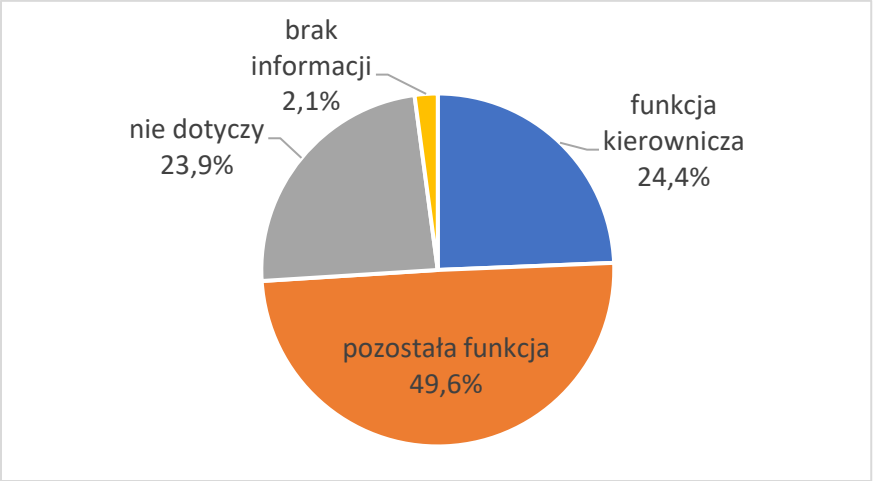


Źródło: opracowanie własne

Respondentami badania były w przeważającej części osoby zatrudnione w organach samorządu terytorialnego (183 osoby), osoby zatrudnione w przedsiębiorstwach prywatnych (71 osób) oraz osoby zatrudnione w przedsiębiorstwach państwowych (64 osoby). Wskazane trzy grupy stanowiły

ponad 75% wszystkich respondentów. Swoje opinie i rekomendacje przedstawiły w ramach badania także osoby prowadzące działalność gospodarczą (35 osób). Wśród osób niezatrudnionych, najliczniejszą grupę stanowili emeryci (26 osób) oraz osoby bezrobotne (21 osób).

Wykres 5. Pełniona funkcja zawodowa



Źródło: opracowanie własne

Spośród 427 respondentów, 316 osób wykazało jaką funkcję pełni w organizacji, w której pracuje. Najliczniejszą grupę stanowią osoby, które nie pełnią funkcji kierowniczej (212 osób).

1.3. Analiza odpowiedzi – pytania zamknięte

Kolejnym elementem ankiety były pytania zamknięte. Poproszono w nich o aktualną ocenę sytuacji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum. Respondenci mieli możliwość ocenienia sytuacji w pięciostoponiowej skali. Pytania zostały podzielone na następujące obszary tematyczne:

- środowisko naturalne i infrastruktura,
- edukacja, kultura i rekreacja,
- gospodarka i rynek pracy,
- społeczeństwo,
- turystyka.

Jednym z elementów badania było poznanie opinii respondentów na temat istotności działań podejmowanych w ramach wymienionych obszarów. Do wyrażenia opinii zastosowano trójstopniową skalę, dzięki czemu respondent mógł określić ważność podjęcia danego działania jako niską, średnią bądź wysoką.

1.3.1. Środowisko naturalne i infrastruktura

Tabela 1. Ocena obszaru „Środowisko naturalne i infrastruktura" MOF Malbork-Sztum w ujęciu ilościowym

Środowisko naturalne i infrastruktura		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i stan nawierzchni dróg/ulic na terenie MOF Malbork-Sztum?	5	136	214	64	8
2.	Jak ocenia Pan/i stan nawierzchni chodników na terenie MOF Malbork-Sztum?	5	116	216	75	15
3.	Jak ocenia Pan/i dostosowanie ciągów pieszych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?	2	68	173	151	33
4.	Jak ocenia Pan/i dostępność przestrzeni zielonych na terenie MOF Malbork-Sztum?	22	172	159	65	9
5.	Jak ocenia Pan/i jakość przestrzeni zielonych na terenie MOF Malbork-Sztum?	24	165	171	57	10
6.	Jak ocenia Pan/i dostępność ławek na terenie MOF Malbork-Sztum?	18	117	190	86	16
7.	Jak ocenia Pan/i dostępność wiat śmietnikowych na terenie MOF Malbork-Sztum?	11	102	181	106	27
8.	Jak ocenia Pan/i jakość powietrza na terenie MOF Malbork-Sztum?	29	186	156	46	10
9.	Jak ocenia Pan/i czystość rzek i kąpielisk na terenie MOF Malbork-Sztum?	16	115	163	113	20
10.	Jak ocenia Pan/i czystość obszarów zalesionych na terenie MOF Malbork-Sztum?	19	136	187	72	13
11.	Jak ocenia Pan/i poziom wykorzystania/ zagospodarowania wód deszczowych przez mieszkańców MOF Malbork-Sztum?	3	55	167	161	41
12.	Jak ocenia Pan/i smak wody pitnej na terenie MOF Malbork-Sztum?	7	88	172	109	51
13.	Jak ocenia Pan/i zapach wody pitnej na terenie MOF Malbork-Sztum?	11	111	177	89	39
14.	Jak ocenia Pan/i wygląd wody pitnej na terenie MOF Malbork-Sztum?	11	110	159	100	47
15.	Jak ocenia Pan/i wygląd budynków publicznych na terenie MOF Malbork-Sztum?	24	202	159	36	6

16.	Jak ocenia Pan/i dostosowanie budynków publicznych na terenie MOF Malbork-Sztum do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?	15	97	210	87	18
17.	Jak ocenia Pan/i stan infrastruktury sieci kanalizacyjnej na terenie MOF Malbork-Sztum?	13	119	192	68	35
18.	Jak ocenia Pan/i stan infrastruktury sieci sanitarnej na terenie MOF Malbork-Sztum?	10	115	219	61	22
19.	Jak ocenia Pan/i dostępność publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum?	35	142	148	73	29
20.	Jak ocenia Pan/i dostępność prywatnego transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum?	23	161	176	53	14
21.	Jak ocenia Pan/i jakość publicznego taboru transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum (np. wygląd, komfort użytkowania związany z wyposażeniem)?	25	170	157	58	17
22.	Jak ocenia Pan/i jakość prywatnego taboru transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum (np. wygląd, komfort użytkowania związany z wyposażeniem)?	15	116	198	74	24
23.	Jak ocenia Pan/i dostosowanie publicznego taboru transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?	11	107	190	86	33
24.	Jak ocenia Pan/i dostosowanie prywatnego taboru transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?	1	48	168	150	60
25.	Jak ocenia Pan/i bezpieczeństwo na ulicach na terenie MOF Malbork-Sztum?	8	146	212	43	18
26.	Jak ocenia Pan/i bezpieczeństwo na chodnikach na terenie MOF Malbork-Sztum (np. kolizje ze ścieżkami rowerowymi, hulajnogami)?	7	114	185	99	22
27.	Jak ocenia Pan/i przepustowość głównych tras komunikacyjnych na terenie MOF Malbork-Sztum (np. powstawanie korków drogowych)?	11	99	193	88	36
28.	Jak ocenia Pan/i dostępność szlaków rowerów na terenie MOF Malbork-Sztum?	6	103	164	114	40

29.	Jak ocenia Pan/i jakość infrastruktury szlaków rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum?	9	110	185	91	32

Źródło: opracowanie własne

W obszarze środowiska naturalnego i infrastruktury respondenci odpowiedzieli na dwadzieścia dziewięć pytań zamkniętych. Analizując wyniki ankiet można stwierdzić, że obszar ten został umiarkowanie oceniony przez respondentów, tj. wskazana ocena stanowiła 42% wszystkich odpowiedzi. Respondenci rzadko oceniali skrajnie wskazany obszar, oceny bardzo dobrze i bardzo źle stanowiły odpowiednio 3% i 6% wszystkich odpowiedzi.

Spośród wskazanych pytań i odpowiedzi, najwyżej zostały ocenione następujące aspekty:

- wygląd budynków publicznych na terenie MOF Malbork-Sztum,
- jakość powietrza na terenie MOF Malbork-Sztum,
- dostępność przestrzeni zielonych na terenie MOF Malbork-Sztum.

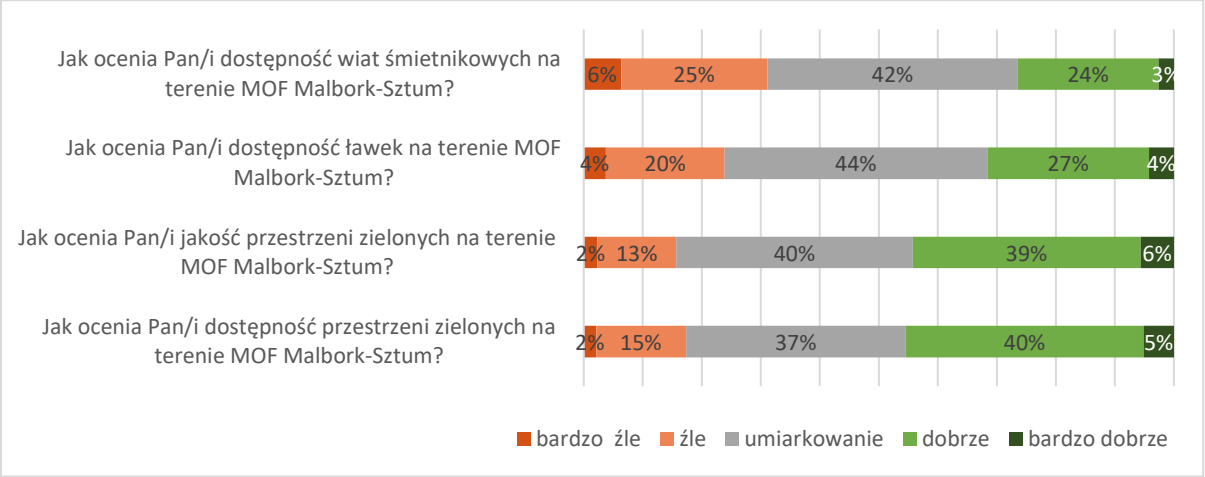
Respondenci najgorzej ocenili poniżej przedstawione elementy:

- dostosowanie prywatnego taboru transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,
- poziom wykorzystania/zagospodarowania wód deszczowych przez mieszkańców MOF Malbork-Sztum,
- dostosowanie ciągów pieszych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Wyszczególniono następujące podobszary, które zostały poddane analizie:

- tereny zielone i powiązana infrastruktura,
- środowisko naturalne,
- budynki publiczne,
- infrastruktura sanitarna i kanalizacyjna
- transport zbiorowy,
- ścieżki piesze, rowerowe oraz drogi.

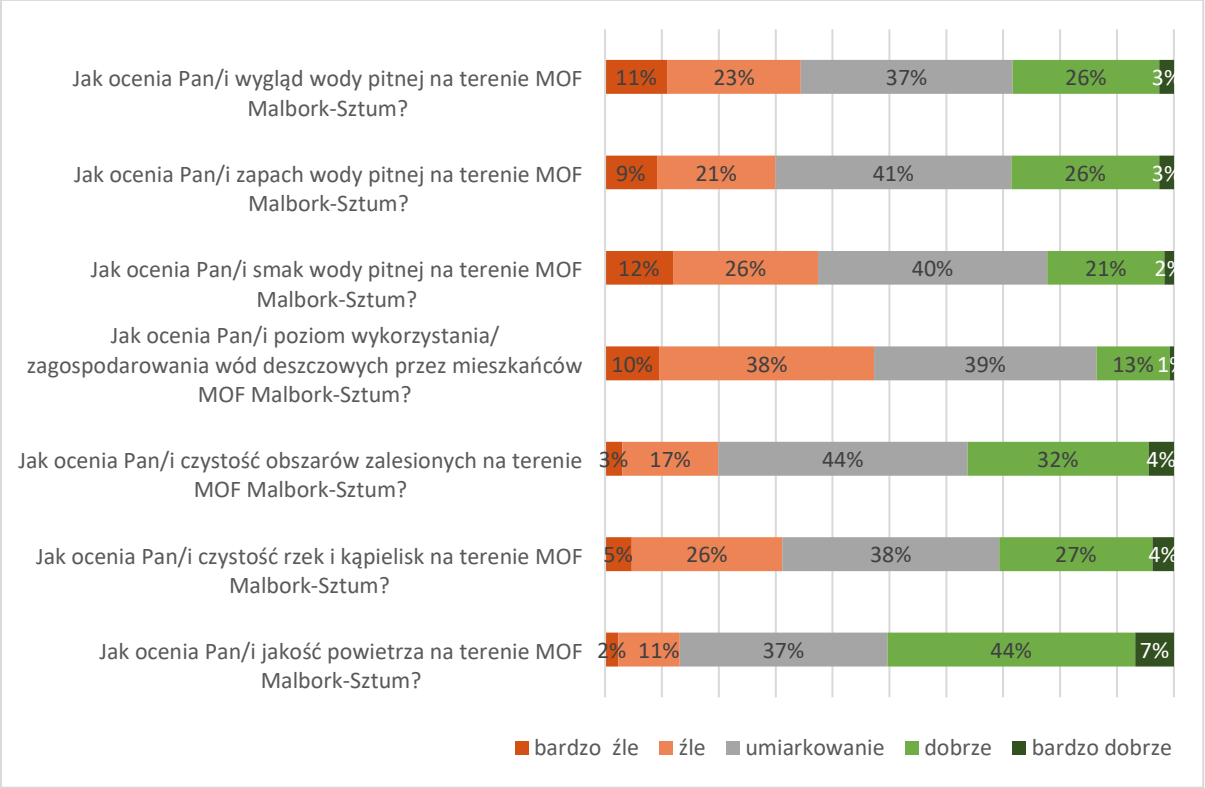
Wykres 6. Tereny zielone i powiązana infrastruktura



Źródło: opracowanie własne

W ramach aspektów dotyczących terenów zielonych oraz infrastruktury powiązanej, respondenci mimo pozytywnych opinii na temat dostępności i jakości terenów zielonych, negatywnie ocenili infrastrukturę otaczającą, tj. dostępność wiat śmietnikowych (31% negatywnych ocen) oraz dostępność ławek (24% negatywnych ocen).

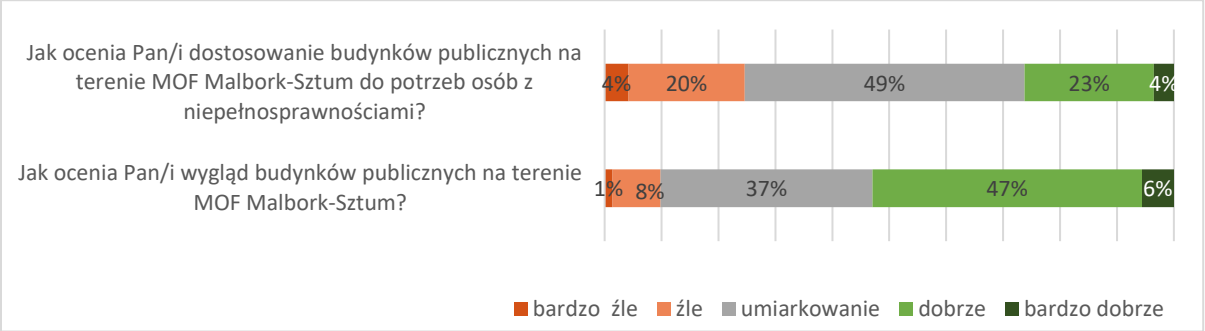
Wykres 7. Środowisko naturalne



Źródło: opracowanie własne

Środowisko naturalne zostało umiarkowanie ocenione. Szczególną uwagę należy zwrócić na poziom wykorzystania/zagospodarowania wód deszczowych, niespełna połowa ankietowanych (47%) wyraziła negatywną opinię na wskazany temat. Zidentyfikowano również liczne negatywne oceny dotyczące smaku, zapachu oraz wyglądu wody pitnej. Ponad połowa ankietowanych (50,4%) pozytywnie oceniła jakość powietrza.

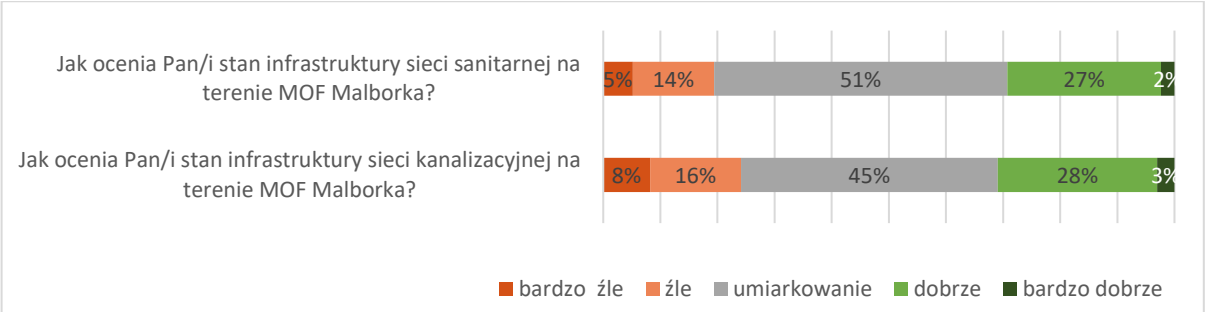
Wykres 8. Budynki publiczne



Źródło: opracowanie własne

Wygląd budynków publicznych został pozytywnie oceniony przez ponad połowę respondentów. Umiarkowanie oceniono dostosowanie budynków do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

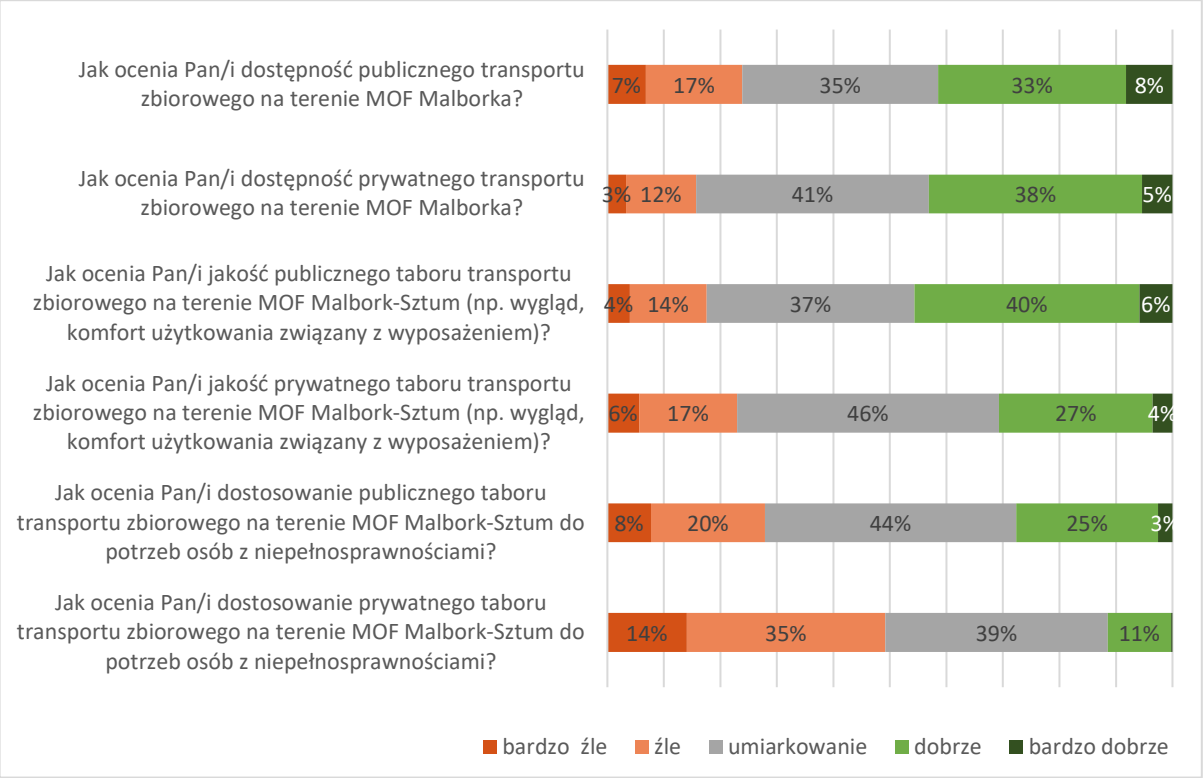
Wykres 9. Infrastruktura sanitarna i kanalizacyjna



Źródło: opracowanie własne

Infrastruktura sanitarna oraz kanalizacyjna została oceniona umiarkowanie. Z uwagi na dostępną sieć kanalizacyjną oraz sanitarną w miastach, można zakładać, iż negatywne oceny na temat wskazanych aspektów, wyraziły osoby zamieszkujące obszar pozamiejski.

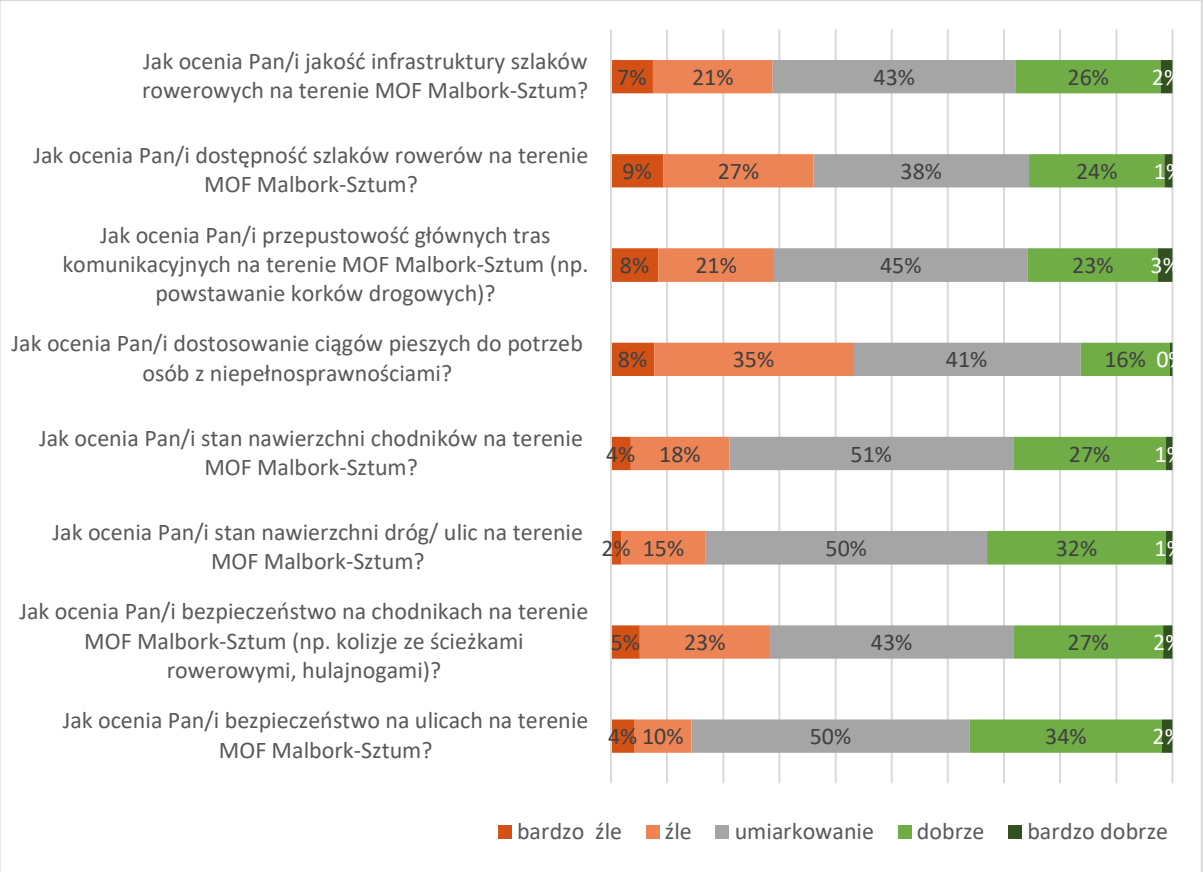
Wykres 10. Transport zbiorowy



Źródło: opracowanie własne

Pytania z zakresu transportu zbiorowego szczegółowo pozwoliły ocenić jakość, dostępność oraz dostosowanie transportu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, z uwzględnieniem podziału na transport publiczny oraz prywatny. Mieszkańcy MOF Malbork-Sztum dobrze lub umiarkowanie ocenili dostępność oraz jakość transportu. Jedynym aspektem, który został negatywnie oceniony przez niemal połowę ankietowanych (49%), jest dostosowanie transportu prywatnego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Wykres 11. Trasy rowerowe, ścieżki piesze, drogi orz bezpieczeństwo



Źródło: opracowanie własne

Spośród dziewięciu pytań w zakresie ścieżek pieszych, rowerowych oraz drogowych, należy zwrócić szczególną uwagę na pytanie w zakresie dostosowania ciągów pieszych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz na pytanie dotyczące dostępności szlaków rowerowych. Wskazane dwa aspekty zostały najgorzej ocenione przez respondentów, tj. odpowiednio 43% oraz 36% ocen negatywnych. Elementem, który został wysoko oceniony jest poziom bezpieczeństwa na chodnikach oraz stan nawierzchni dróg/ulic, tj. odpowiednio 36% oraz 33% ocen pozytywnych. Pozostałe elementy zostały ocenione umiarkowanie.

1.3.2. Edukacja, kultura i rekreacja

Tabela 2. Ocena obszaru „Edukacja, kultura i rekreacja" MOF Malbork-Sztum w ujęciu ilościowym

Edukacja, kultura i rekreacja		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pani/i jakość oferty edukacyjnej na terenie MOF Malbork-Sztum (poziom nauczania, dostęp do nowoczesnych form edukacji, itp.)?	14	158	172	62	21
2.	Jak ocenia Pani/i dostosowanie oferty edukacyjnej na terenie MOF Malbork-Sztum do potrzeb rynku pracy?	8	114	188	83	34
3.	Jak ocenia Pan/i dostępność obiektów oświatowych na terenie MOF Malbork-Sztum (przedszkola)?	16	160	181	53	17
4.	Jak ocenia Pan/i dostępność obiektów oświatowych na terenie MOF Malbork-Sztum (szkoły)?	33	212	146	25	11
5.	Jak ocenia Pan/i stan obiektów oświatowych na terenie MOF Malbork-Sztum (przedszkola, szkoły)?	31	189	179	17	11
6.	Jak ocenia Pan/i ofertę obiektów kulturalno-edukacyjnych (świetlice, biblioteki, domy kultury itp.) na terenie MOF Malbork-Sztum?	30	182	167	31	17
7.	Jak ocenia Pan/i jakość obiektów kulturalno-edukacyjnych (świetlice, biblioteki, domy kultury itp.) na terenie MOF Malbork-Sztum?	35	199	157	22	14
8.	Jak ocenia Pan/i atrakcyjność oferty kulturalno-rozrywkowej dostępnej na terenie MOF Malbork-Sztum?	20	123	173	83	28
9.	Jak ocenia Pan/i poziom uczestnictwa w kulturze mieszkańców z terenów MOF Malbork-Sztum?	11	98	204	87	27
10.	Jak ocenia Pan/i dostępność kompleksów sportowych na terenie MOF Malbork-Sztum?	33	167	161	52	14
11.	Jak ocenia Pan/i dostępność boisk sportowych na terenie MOF Malbork-Sztum?	40	189	149	34	15
12.	Jak ocenia Pan/i dostępność basenów na terenie MOF Malbork-Sztum?	6	51	114	139	117
13.	Jak ocenia Pan/i jakość kompleksów sportowych na terenie MOF Malbork-Sztum?	28	170	181	34	14

14.	Jak ocenia Pan/i jakość boisk sportowych na terenie MOF Malbork-Sztum?	36	201	157	21	12
15.	Jak ocenia Pan/i jakość basenów na terenie MOF Malbork-Sztum?	8	108	161	83	67
16.	Jak ocenia Pan/i dostępność placów zabaw na terenie MOF Malbork-Sztum?	32	160	161	48	26
17.	Jak ocenia Pan/i dostępność parków, skwerów na terenie MOF Malbork-Sztum?	33	180	156	38	20
18.	Jak ocenia Pan/i dostępność urządzeń służących chwilowemu odpoczynkowi tj. np. ławeczek na terenie MOF Malbork-Sztum?	24	137	185	61	20
19.	Jak ocenia Pan/i jakość placów zabaw na terenie MOF Malbork-Sztum?	21	141	186	55	24
20.	Jak ocenia Pan/i jakość parków, skwerów na terenie MOF Malbork-Sztum?	18	164	196	33	16
21.	Jak ocenia Pan/i jakość urządzeń służących chwilowemu odpoczynkowi tj. np. ławeczek na terenie MOF Malbork-Sztum?	18	163	181	48	17
22.	Jak ocenia Pan/i dostosowanie infrastruktury sportowo-rekreacyjnej na terenie MOF Malbork-Sztum do potrzeb osób z niepełnosprawn.?	9	77	222	90	29

Źródło: opracowanie własne

W obszarze edukacji, kultury oraz rekreacji, respondenci odpowiedzieli na dwadzieścia dwa pytania zamknięte. Analizując wyniki ankiet, można stwierdzić, że obszar ten został dobrze oceniony przez respondentów, tj. oceny „dobrze" i „bardzo dobrze" stanowiły niespełna 41% wszystkich odpowiedzi. Negatywne oceny „źle" i „bardzo źle" stanowiły jedynie 19% wszystkich ocen.

Spośród wskazanych pytań i odpowiedzi, najwyżej zostały ocenione następujące aspekty:

- dostępność obiektów oświatowych na terenie MOF Malbork-Sztum (szkoły),
- jakość boisk sportowych na terenie MOF Malbork-Sztum,
- jakość obiektów kulturalno-edukacyjnych (świetlice, biblioteki, domy kultury itp.) na terenie MOF Malbork-Sztum.

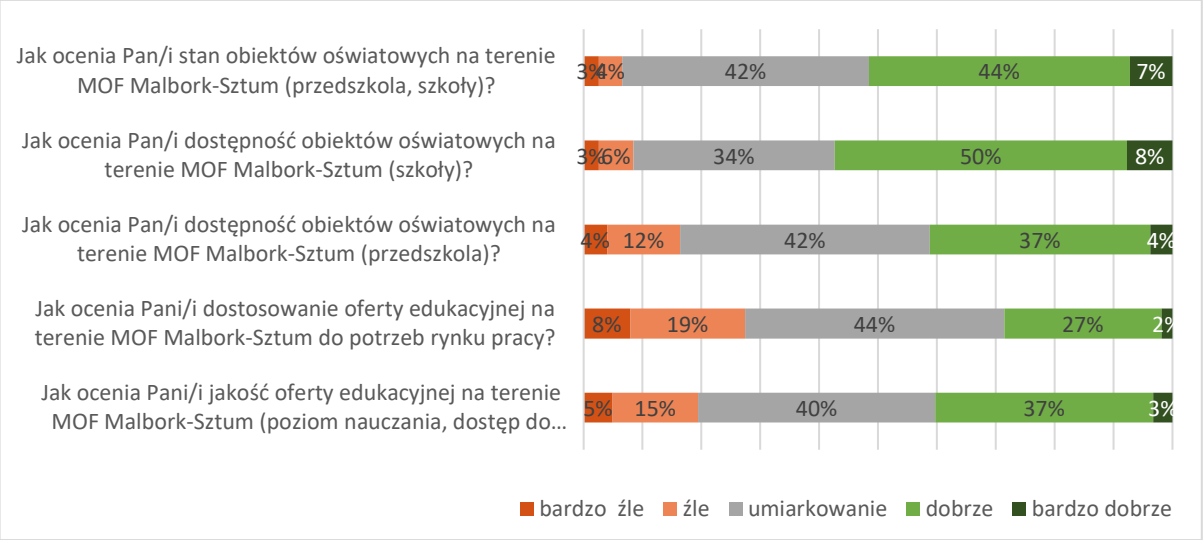
Spośród uzyskanych odpowiedzi, można wyszczególnić następujące aspekty, które zostały ocenione najniżej:

- dostępność basenów na terenie MOF Malbork-Sztum,
- jakość basenów na terenie MOF Malbork-Sztum,
- dostosowanie infrastruktury sportowo-rekreacyjnej na terenie MOF Malbork-Sztum do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Wyszczególniono następujące podobszary, które zostały poddane analizie:

- oświata,
- kultura,
- infrastruktura sportowa,
- infrastruktura rekreacyjna.

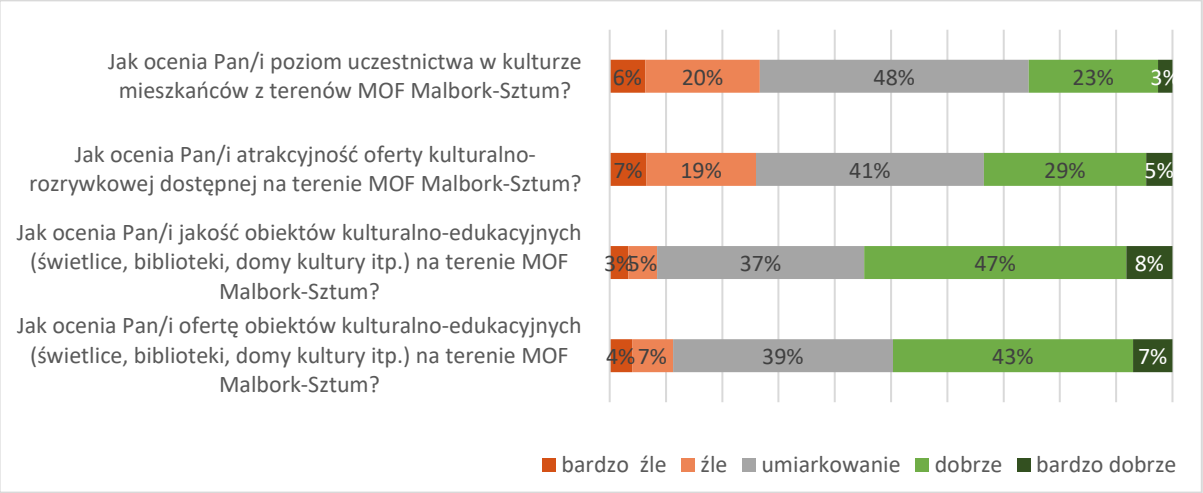
Wykres 12. Oświata



Źródło: opracowanie własne

Podobszar oświaty został bardzo wysoko oceniony przez ankietowanych, w porównaniu do pozostałych badanych podobszarów. Około 45% wszystkich ocen było pozytywnych. Jedynym elementem, który wymaga poprawy jest dostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy. Ponad 27% badanych oceniło negatywnie wskazany element.

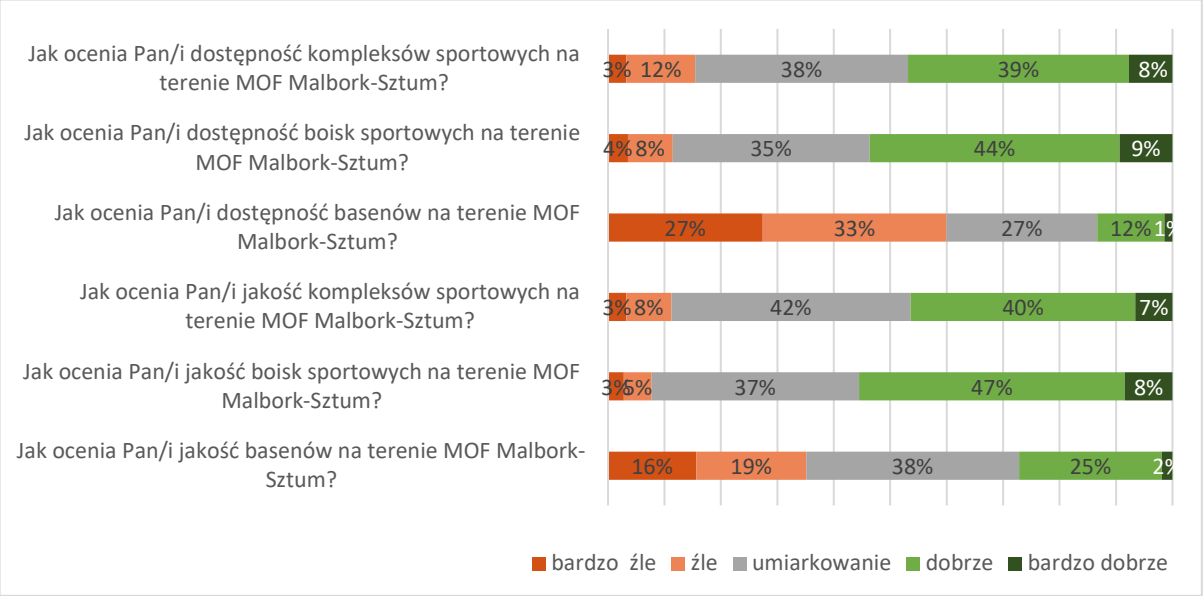
Wykres 13. Kultura



Źródło: opracowanie własne

Podobszar kultury został także bardzo wysoko oceniony przez ankietowanych, w porównaniu do pozostałych badanych podobszarów. Około 40% wszystkich ocen było pozytywnych. Należy zwrócić szczególną uwagę na atrakcyjność oferty kulturalno-rozrywkowej, gdyż 26% ankietowanych oceniło wskazany aspekt negatywnie. Atrakcyjność oferty może być powiązana z poziomem uczestnictwa mieszkańców w kulturze, która także została umiarkowanie nisko oceniona, tj. niecałe 27% ankietowanych źle oceniło wskazany aspekt. Wartym odnotowania jest fakt, iż respondenci bardzo wysoko ocenili jakość i ofertę obiektów kulturalno-edukacyjnych.

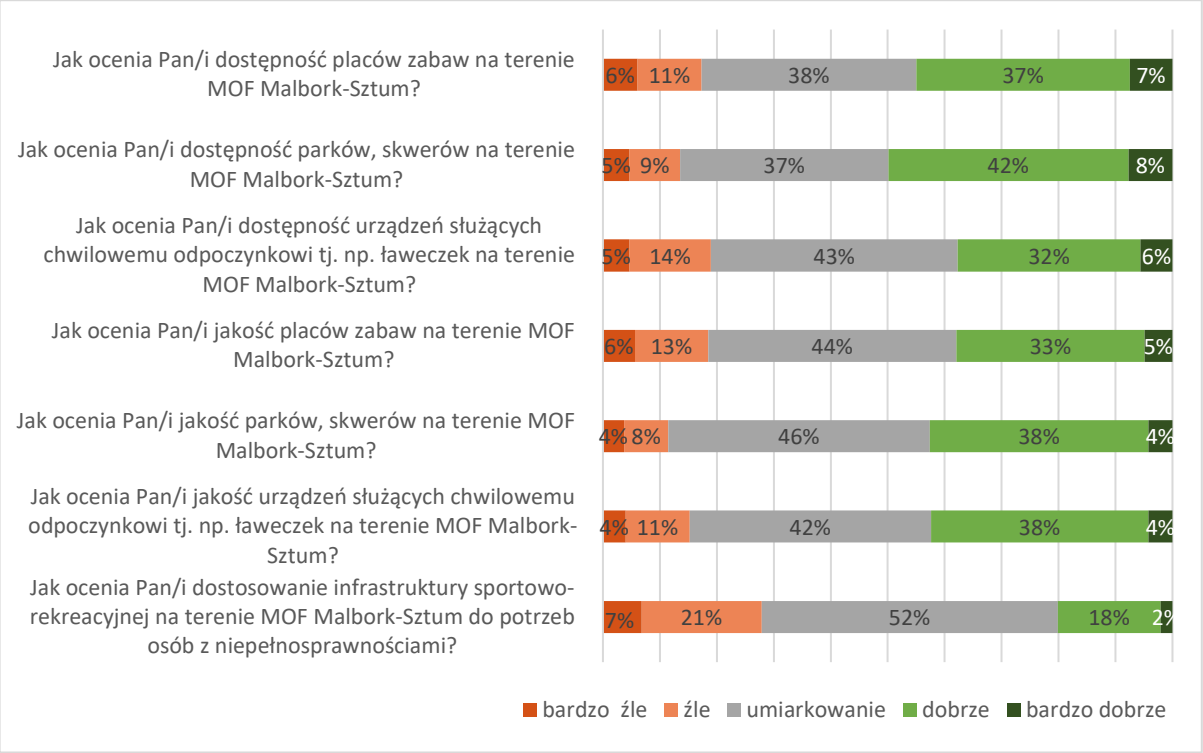
Wykres 14. Infrastruktura sportowa



Źródło: opracowanie własne

Ocenę infrastruktury sportowej należy rozpatrywać z perspektywy rodzaju infrastruktury. Wartym zaznaczenia jest bardzo niska ocena dostępności i jakości basenów. Ponad połowa respondentów oceniła negatywnie dostępność basenów (27,4% bardzo źle, 32,6% źle), natomiast jakość dostępnych basenów źle bądź bardzo źle oceniło 35,1% badanych. Pozostałe elementy infrastruktury sportowej zostały zdecydowanie pozytywnie ocenione. Dostępność i jakość boisk sportowych oraz kompleksów sportowych została oceniona pozytywnie przez respondentów (ponad 50% ocen dobrze lub bardzo dobrze).

Wykres 15. Infrastruktura rekreacyjna



Źródło: opracowanie własne

Infrastruktura rekreacyjna została pozytywnie oceniona (niecałe 40% odpowiedzi dobrze lub bardzo dobrze). Jedynym aspektem, który został negatywnie oceniony przez ankietowanych jest dostosowanie infrastruktury sportowo -rekreacyjne do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (niecałe 28% ocen negatywnych).

1.3.3. Gospodarka i rynek pracy

Tabela 3. Ocena obszaru „Gospodarka i rynek pracy" MOF Malbork-Sztum w ujęciu ilościowym

Gospodarka i rynek pracy		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i możliwość uzyskania zatrudnienia na terenie MOF Malbork-Sztum?	4	46	174	132	71
2.	Jak ocenia Pan/i jakość wsparcia skierowanego do osób bezrobotnych lub biernych zawodowo?	13	100	191	85	38
3.	Jak ocenia Pan/i dostępność wsparcia skierowanego do osób bezrobotnych lub biernych zawodowo?	15	103	203	69	37
4.	Jak ocenia Pan/i potencjał zasobów pracy (ludność aktywna zawodowo)?	15	87	217	84	24
5.	Jak ocenia Pan/i dostępność kształcenia ustawicznego osób bezrobotnych lub biernych zawodowo?	11	96	211	89	20
6.	Jak ocenia Pan/i atrakcyjność inwestycyjną obszaru MOF Malbork-Sztum (te elementy, dzięki którym jest atrakcyjna dla inwestorów zewnętrznych, np. uzbrojenie terenu, bliskość autostrady)?	13	98	191	93	32
7.	Jak ocenia Pan/i warunki do prowadzenia działalności gospodarczej?	7	94	193	103	30
8.	Jak ocenia Pan/i warunki do prowadzenia działalności rolniczej?	32	134	201	47	13
9.	Jak ocenia Pan/i poziom przedsiębiorczości na terenie MOF Malbork-Sztum (powstawanie nowych przedsiębiorstw)?	7	69	185	128	38
10.	Jak ocenia Pan/i promocję przedsiębiorczości wśród mieszkańców MOF Malbork-Sztum?	14	64	201	121	27
11.	Jak ocenia Pan/i różnorodność i jakość form wsparcia skierowanych do przedsiębiorców osób planujących podjąć takie działalności?	14	82	225	85	21
12.	Jak ocenia Pan/i różnorodność i jakość form wsparcia skierowanych do rolników lub osób planujących podjąć takie działalności?	15	82	257	59	14

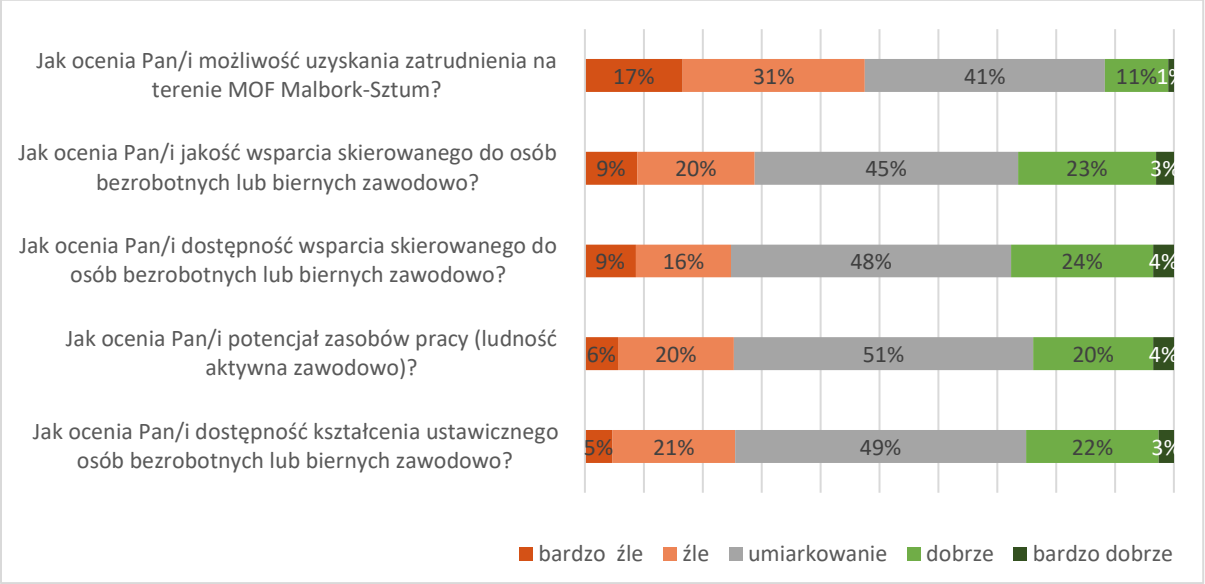
Źródło: opracowanie własne

W obszarze gospodarki i rynku pracy, respondenci odpowiedzieli na dwanaście pytań zamkniętych. Analizując wyniki ankiet można stwierdzić, że obszar ten został umiarkowanie oceniony przez respondentów, tj. wskazana ocena stanowiła niespełna 48% wszystkich odpowiedzi. Ocen negatywnych było nieznacznie więcej niż pozytywnych, tj. odpowiednio 28% oraz 24%.

Spośród wskazanych zagadnień, najwyżej respondenci ocenili warunki do prowadzenia działalności rolniczej, natomiast najgorzej ocenili możliwość uzyskania zatrudnienia na terenie MOF Malbork-Sztum.

Poniżej przedstawiono analizę odpowiedzi respondentów, wyszczególniając podobszar rynku pracy oraz podobszar przedsiębiorców.

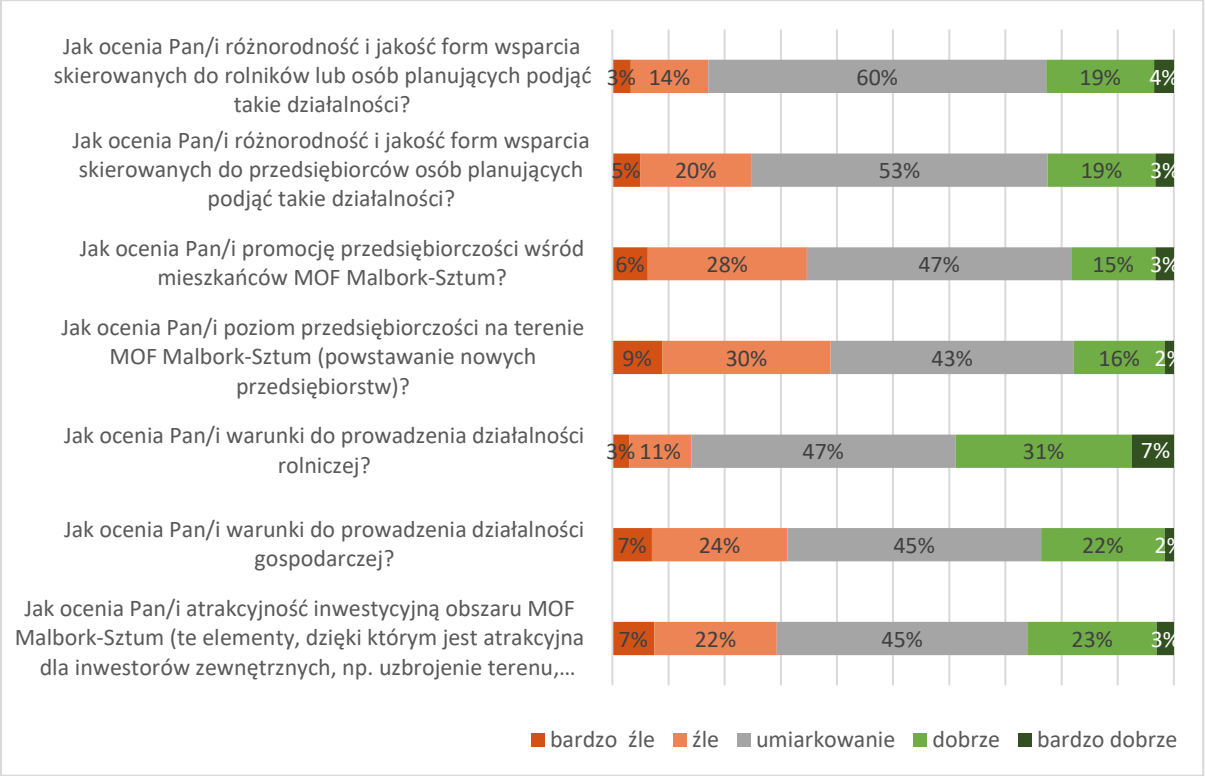
Wykres 16. Rynek pracy



Źródło: opracowanie własne

Kluczowy aspekt dotyczący rynku pracy został oceniony negatywnie przez respondentów, tj. niespełna połowa ankietowanych źle bądź bardzo źle oceniła możliwość uzyskania zatrudnienia na terenie MOF Malbork-Sztum. Pozostałe aspekty dotyczące rynku pracy, tj. jakość i dostępność wsparcia dla osób bezrobotnych, dostępność kształcenia ustawicznego oraz potencjał zasobów pracy, został oceniony umiarkowanie.

Wykres 17. Przedsiębiorczość



Źródło: opracowanie własne

Podobszar przedsiębiorczości został umiarkowanie oceniony przez mieszkańców, wartym odnotowania jest wysoka ocena warunków do prowadzenia działalności rolniczej (niecałe 39% odpowiedzi pozytywnych). Negatywnie oceniono poziom przedsiębiorczości oraz promocję przedsiębiorczości, odpowiednio około 39% oraz 35% ocen negatywnych.

1.3.4. Społeczeństwo

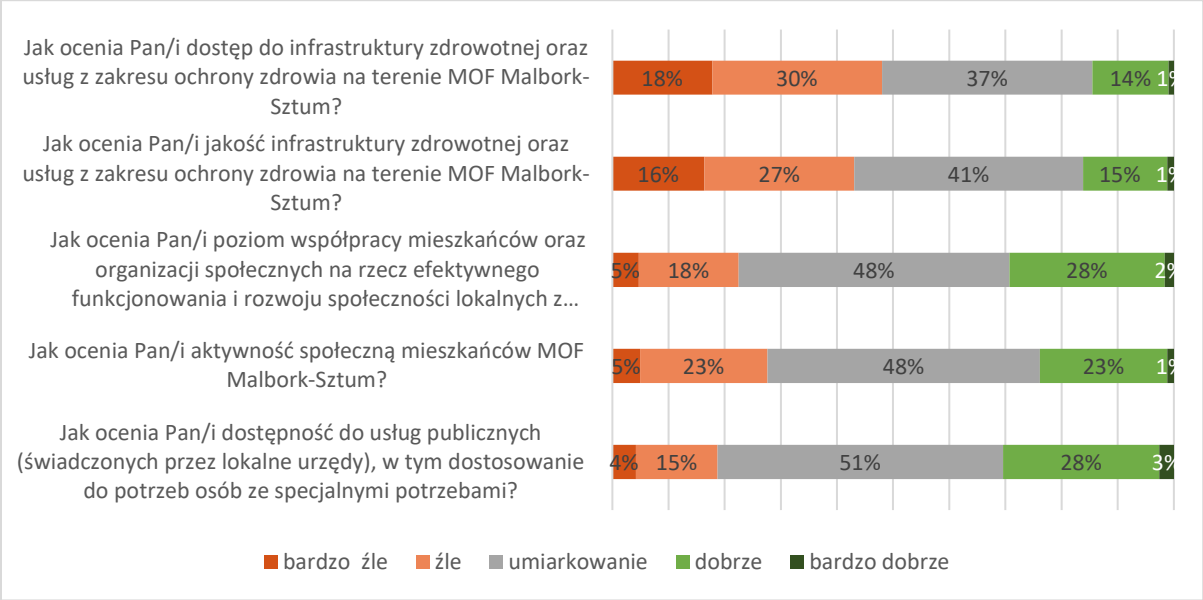
Tabela 4. Ocena obszaru „Społeczeństwo" MOF Malbork-Sztum w ujęciu ilościowym

Społeczeństwo		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i dostęp do infrastruktury zdrowotnej oraz usług z zakresu ochrony zdrowia na terenie MOF Malbork-Sztum?	4	58	160	129	76
2.	Jak ocenia Pan/i jakość infrastruktury zdrowotnej oraz usług z zakresu ochrony zdrowia na terenie MOF Malbork-Sztum?	5	64	174	114	70
3.	Jak ocenia Pan/i poziom współpracy mieszkańców oraz organizacji społecznych na rzecz efektywnego funkcjonowania i rozwoju społeczności lokalnych z terenu MOF Malbork-Sztum (np. wspólne inicjatywy aktywizujące osoby starsze)?	7	118	206	76	20
4.	Jak ocenia Pan/i aktywność społeczną mieszkańców MOF Malbork-Sztum?	5	97	207	97	21
5.	Jak ocenia Pan/i dostępność do usług publicznych (świadczonych przez lokalne urzędy), w tym dostosowanie do potrzeb osób ze specjalnymi potrzebami?	11	119	217	62	18

Źródło: opracowanie własne

W obszarze społecznym, respondenci odpowiedzieli na pięć pytań zamkniętych. Analizując wyniki ankiet można stwierdzić, że obszar ten został umiarkowanie oceniony przez respondentów, tj. wskazana ocena stanowiła 45% wszystkich odpowiedzi. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż ocen negatywnych było zauważalnie więcej niż pozytywnych, tj. odpowiednio 32% oraz 23%.

Wykres 18. Społeczeństwo



Źródło: opracowanie własne

Podobszar społeczny został umiarkowanie oceniony przez ankietowanych. Spośród wskazanych zagadnień, najwyżej respondenci ocenili dostępność do usług publicznych świadczonych przez lokalne urzędy, w tym dostosowanie do potrzeb osób ze specjalnymi potrzebami (ponad 30% ocen pozytywnych). Należy zwrócić szczególną uwagę na dostęp do infrastruktury zdrowotnej oraz usług z zakresu ochrony zdrowia na terenie MOF Malbork-Sztum, gdyż prawie połowa badanych (48%) negatywnie oceniła wskazany aspekt.

1.3.5. Turystyka

Tabela 5. Ocena obszaru „Turystyka" MOF Malbork-Sztum w ujęciu ilościowym

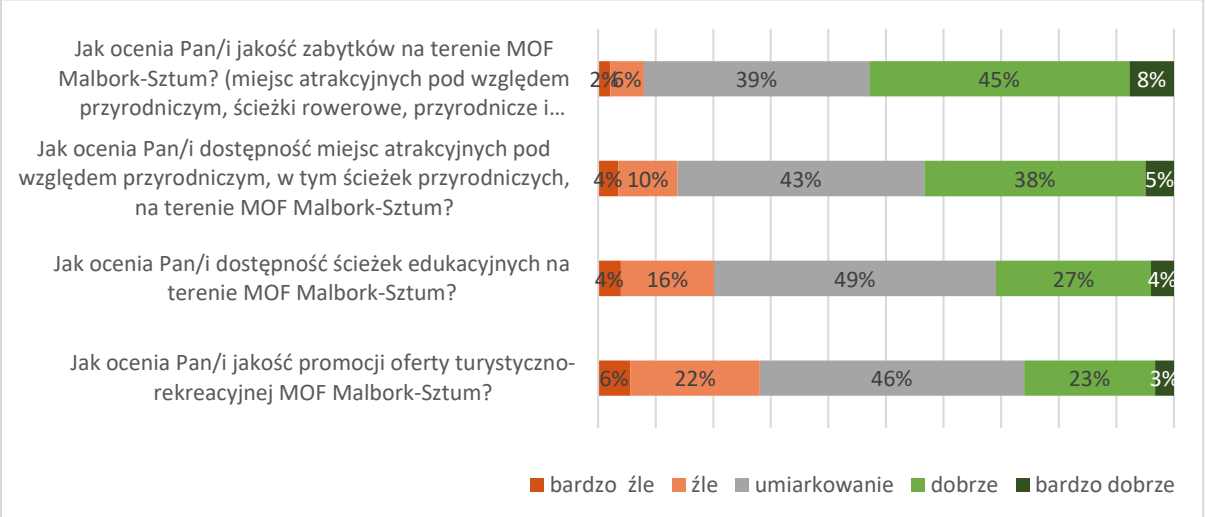
Turystyka		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i jakość zabytków na terenie MOF Malbork-Sztum? (miejsc atrakcyjnych pod względem przyrodniczym, ścieżki rowerowe, przyrodnicze i edukacyjne itp.)?	33	193	167	25	9
2.	Jak ocenia Pan/i dostępność miejsc atrakcyjnych pod względem przyrodniczym, w tym ścieżek przyrodniczych, na terenie MOF Malbork-Sztum?	21	164	183	44	15
3.	Jak ocenia Pan/i dostępność ścieżek edukacyjnych na terenie MOF Malbork-Sztum?	17	115	209	69	17
4.	Jak ocenia Pan/i jakość promocji oferty turystyczno-rekreacyjnej MOF Malbork-Sztum?	14	97	196	96	24
5.	Jak ocenia Pan/i dostępność bazy noclegowej (np. miejsca noclegowe w hotelach, pensjonatach) na terenie MOF Malbork-Sztum?	24	151	145	76	31
6.	Jak ocenia Pan/i stan i jakość bazy noclegowej na terenie MOF Malbork-Sztum?	17	144	182	59	25
7.	Jak ocenia Pan/i dostępność bazy agroturystycznej na terenie MOF Malbork-Sztum?	13	114	208	77	15
8.	Jak ocenia Pan/i stan i jakość bazy agroturystycznej na terenie MOF Malbork-Sztum?	13	137	218	48	11
9.	Jak ocenia Pan/i dostępność usług gastronomicznych na terenie MOF Malbork-Sztum (restauracje, bary, itp.)?	14	150	169	78	16
10.	Jak ocenia Pan/i jakość usług gastronomicznych na terenie MOF Malbork-Sztum (jakość posiłku, jakość obsługi)?	17	159	174	59	18

Źródło: opracowanie własne

W obszarze turystyki, respondenci odpowiedzieli na dziesięć pytań zamkniętych. Analizując wyniki ankiet można stwierdzić, że obszar ten został dobrze oceniony przez respondentów, tj. oceny „dobrze" i „bardzo dobrze" stanowiły niespełna 38% wszystkich odpowiedzi. Negatywne oceny „źle" i „bardzo źle" stanowiły jedynie 19% wszystkich ocen.

Poniżej przedstawiono analizę odpowiedzi respondentów, wyszczególniając podobszar atrakcyjności turystycznej oraz podobszar sektora HoReCa (hotele, restauracje).

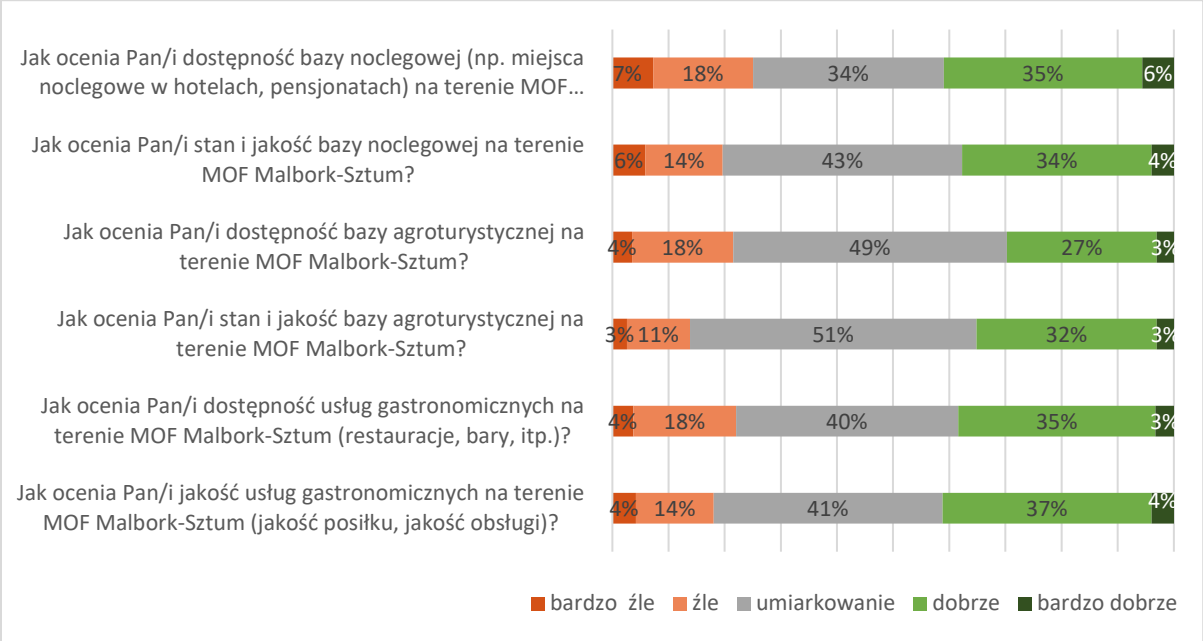
Wykres 19. Atrakcyjność turystyczna



Źródło: opracowanie własne

Turystyka stanowiąca jeden z bardziej istotnych podobszarów MOF Malbork-Sztum, został oceniony umiarkowanie (ponad 44% ocen „umiarkowanie"). Ankietowani pozytywnie ocenili jakość zabytków na terenie MOF Malbork-Sztum, a także dostępność miejsc atrakcyjnych pod względem przyrodniczym, odpowiednio 52,9% oraz 43,43% ocen pozytywnych. Elementem wymagającym poprawy z pewnością jest jakość promocji oferty turystyczno-rekreacyjnej, niecałe 30% badanych źle oceniło wskazany aspekt.

Wykres 20. Sektor HoReCa



Źródło: opracowanie własne

Powiązanym z podobszarem atrakcyjności turystycznej, jest sektor HoReCa, tj. sektor hotelarski oraz gastronomiczny. Mieszkańcy pozytywnie ocenili wskazany sektor. Zebrano łącznie 40% ocen pozytywnych, 40% umiarkowanych, tylko 20% negatywnych. Elementem, który może wymagać poprawy jest dostępność bazy noclegowej, co czwarty ankietowany ocenił wskazany aspekt negatywnie.

1.3.6. Ocena ważności podjęcia działań w wyszczególnionych obszarach

Wykres 21. Ważność działań

Źródło: opracowanie własne

Ostatnim etapem spośród pytań zamkniętych były pytania dotyczące ważności podjęcia działań w zidentyfikowanych obszarach. Uczestnicy badania mogli wybrać odpowiedź spośród trzystopniowej skali: „wysoka", „średnia" oraz „niska". Lista składała się z dwudziestu siedmiu pytań.

Respondenci odpowiadając na pytania odnośnie ważności podjęcia działań w zidentyfikowanych obszarach najczęściej wybierali odpowiedź „średnia". Odpowiedź ta stanowiła 45,6% wszystkich oddanych głosów w pytaniach związanych z ważnością podjęcia działań.

Poniżej została przedstawiona lista działań, które respondenci uważają za najważniejsze, tj. minimalnie 4 na 10 respondentów wskazało wysoki priorytet w podjęciu działania:

- poprawa dostępu do usług zdrowotnych – 50,6% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań,
- rozwój ścieżek rowerowych – poprawa dostępności komunikacyjnej MOF Malbork-Sztum – 48,7% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań,
- dostosowanie oferty edukacyjnej do wymagań rynku pracy – 46,8% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań,
- modernizacja infrastruktury technicznej (sieć kanalizacyjna, wodociągowa, zbiorniki retencyjne itd.) – 42,0% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań,
- modernizacja ścieżek rowerowych – poprawa dostępności komunikacyjnej MOF Malbork-Sztum – 41,8% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań,
- modernizacja infrastruktury zdrowotnej – 40,6% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań,
- zwiększenie efektywności energetycznej MOF Malbork-Sztum (termomodernizacja, odnawialne źródła energii itp. – 40,1% odpowiedzi wysoka ważność podjęcia działań.

Wszystkie opinie respondentów zostały zaprezentowane w tabeli poniżej.

Tabela 6. Ocena ważności podjęcia działań w wyszczególnionych obszarach w ujęciu ilościowym

Jak Pan/i ocenia ważność podjęcia działań w następujących obszarach?		**Skala ocen**		
		wysoka	średnia	niska
1.	Modernizacja obiektów użyteczności publicznej	89	252	85
2.	Modernizacja infrastruktury technicznej (sieć kanalizacyjna, wodociągowa, zbiorniki retencyjne itd.)	178	181	65
3.	Modernizacja taboru publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum	91	219	113
4.	Poprawa dostępności połączeń w ramach publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum	137	185	102
5.	Modernizacja infrastruktury drogowej- poprawa dostępności komunikacyjnej MOF Malbork-Sztum	142	214	70
6.	Modernizacja oświetlenia drogowego na terenie MOF Malbork-Sztum	102	210	111
7.	Modernizacja ścieżek rowerowych- poprawa dostępności komunikacyjnej MOF Malbork-Sztum	177	182	64
8.	Rozwój ścieżek rowerowych- poprawa dostępności komunikacyjnej MOF Malbork-Sztum	208	162	57
9.	Modernizacja infrastruktury zdrowotnej	172	170	82

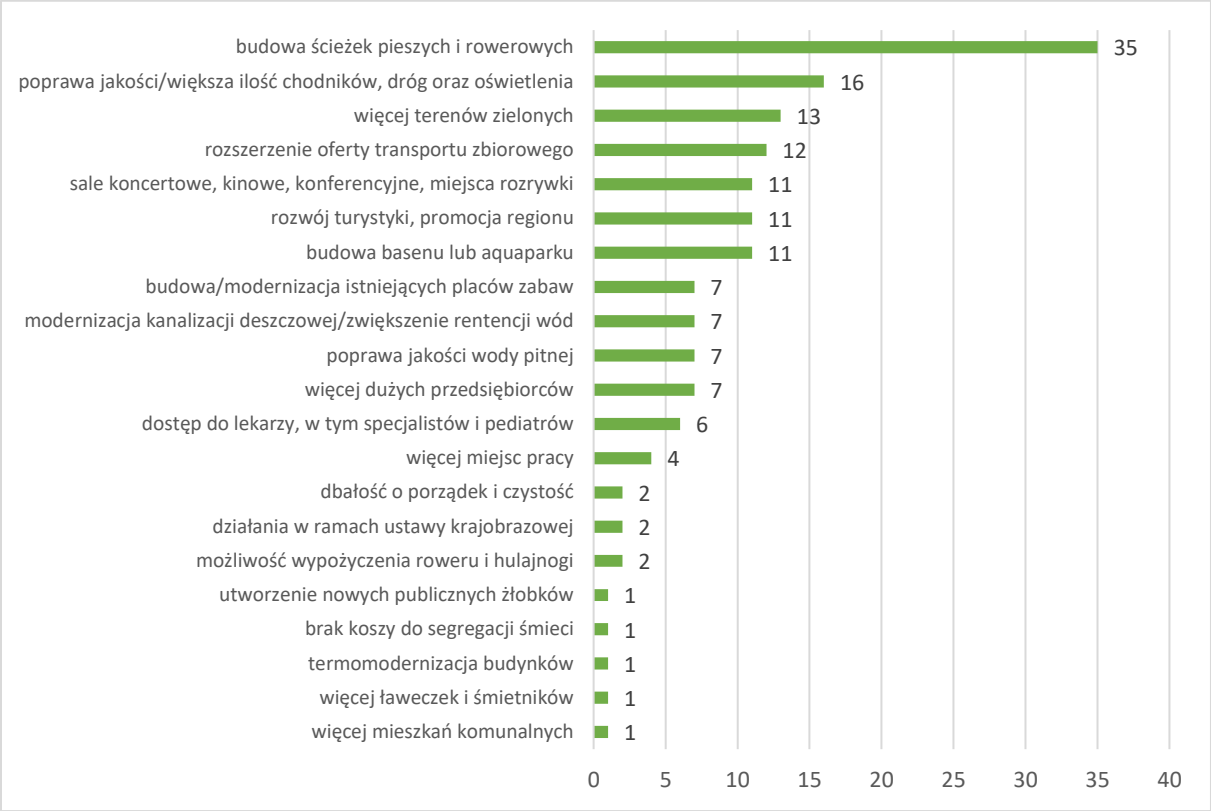
10.	Poprawa dostępu do usług zdrowotnych	215	129	81
11.	Rewitalizacja zdegradowanych przestrzeni publicznych, w tym terenów zielonych oraz nadanie im nowych, prospołecznych funkcji	165	201	61
12.	Budowa i modernizacja obiektów infrastruktury społecznej (np. boiska, baseny, place zabaw)	127	214	81
13.	Zwiększenie udziału mieszkańców w kulturze, sporcie i rekreacji	124	224	78
14.	Zwiększenie poczucia więzi mieszkańców z regionem	125	199	101
15.	Podniesienie jakości nauczania szkolnego	164	196	65
16.	Dostosowanie oferty edukacyjnej do wymagań rynku pracy	200	157	70
17.	Aktywizacja i wspieranie integracji osób biernych zawodowo i bezrobotnych	137	194	92
18.	Aktywizacja osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem społecznym (np. osób z niepełnosprawnościami oraz specjalnymi potrzebami)	149	197	79
19.	wsparcie i rozwój aktywnej turystyki, np. kajaki, turystyka rowerowa	138	194	94
20.	Zachowanie dziedzictwa i krajobrazu kulturowo-przyrodniczego	135	221	69
21.	Promocja MOF Malbork-Sztum	108	195	122
22.	Zwiększenie atrakcyjności turystycznej terenu MOF Malbork-Sztum, w tym utworzenie całorocznej oferty turystycznej	162	181	81
23.	Zwiększenie atrakcyjności terenów MOF Malbork-Szum dla inwestorów	158	194	75
24.	Zwiększenie świadomości społecznej w zakresie ochrony środowiska	156	189	79
25.	Zwiększenie efektywności energetycznej MOF Malbork-Sztum (termomodernizacja, odnawialne źródła energii itp.	170	189	65
26.	Promocja przedsiębiorczości, stwarzanie warunków dla jej rozwoju	149	191	84
27.	Włączenie mieszkańców w animację społeczności lokalnych, w tym w prace dot. rewitalizacji przestrzeni publicznych, które zamieszkują	118	215	91

Źródło: opracowanie własne

1.4. Refleksje, uwagi, spostrzeżenia, rekomendacje, pomysły, propozycje projektów, ważne w kontekście opracowywanej Strategii Rozwoju MOF Malbork-Sztum

Ostatnim elementem ankiety udostępnionej dla mieszkańców był element umożliwiający dodanie przez respondentów uwag związanych z strategią MOF Malbork-Sztum. Dzięki temu mieli możliwość wyrażenia istotnych dla nich zagadnień, które nie zostały ujęte we wcześniejszych elementach ankiety. Łącznie zebrano opinie od 102 respondentów.

Wykres 22. Rekomendacje respondentów



Źródło: opracowanie własne

Z przeprowadzonej analizy wynika, że respondenci badania kładą największy nacisk m.in. na następujące aspekty związane z rozwojem regionu:

- budowa ścieżek pieszych i rowerowych – 35 respondentów, w tym 14 respondentów wskazało ścieżkę pieszo-rowerową Malbork-Sztum, a kolejnych 4 respondentów ścieżkę pieszo-rowerową Sztum-Biała Góra,
- poprawa jakości/większa ilość chodników, dróg oraz oświetlenia – 16 respondentów,
- więcej terenów zielonych – 13 respondentów,
- rozszerzenie oferty transportu zbiorowego – 12 respondentów, w tym 4 respondentów wskazało, iż rozszerzenie oferty powinno polegać na większej ilości połączeń pomiędzy miastami a sołectwami,
- sale koncertowe, kinowe, konferencyjne, miejsca rozrywki – 11 respondentów,
- rozwój turystyki, promocja regionu – 11 respondentów,
- budowa basenu lub aquaparku – 11 respondentów.

1.5. Wnioski z przeprowadzonego badania ankietowego

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

Z zebranych opinii mieszkańców wynika, że w sposób szczególny należy przyjrzeć się 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 ścieżek pieszych i drogowych oraz poprawa istniejących, 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 mieszańcy. Można założyć, iż poprawę we wskazanym elemencie można uzyskać poprzez dostosowanie oferty edukacyjnej do wymagań rynku pracy.

Powyżej wskazano kluczowe rekomendacje. Materiał należy jednak traktować jako istotne źródło dla podejmowania decyzji strategicznych w zakresie rozwoju MOF Malbork-Sztum, po przeprowadzeniu drugiego etapu konsultacji oraz analiz, których ostatecznym efektem powinna być lista priorytetów.

2. Raport z badania ankietowego wśród radnych – diagnoza obszaru transportowego

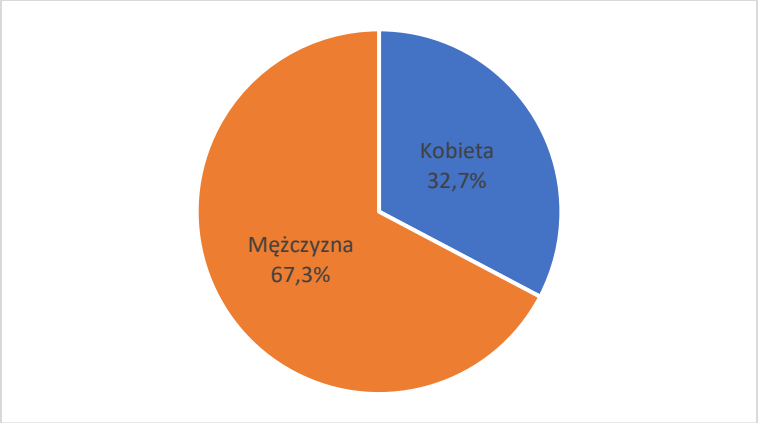
2.1. Cel i metodologia badania

Celem badania było zebranie opinii sołtysów, radnych gmin, miast oraz powiatów funkcjonujących na terenie MOF Malbork-Sztum. Badanie ankietowe zostało przeprowadzone w celu pogłębienia diagnozy obszaru transportowego.

Badanie zostało przeprowadzone metodą ilościową, w formie ankiety. Grupa badawcza nie była grupą reprezentatywną. W badaniu mógł wziąć udział każdy radny z wyżej wskazanych obszarów. Ankieta została udostępniona w formie elektronicznej (PDF oraz ankieta internetowa) wszystkim jednostkom samorządu terytorialnego, jako podmiotom mającym bezpośredni kontakt z radnymi.

2.2. Respondenci

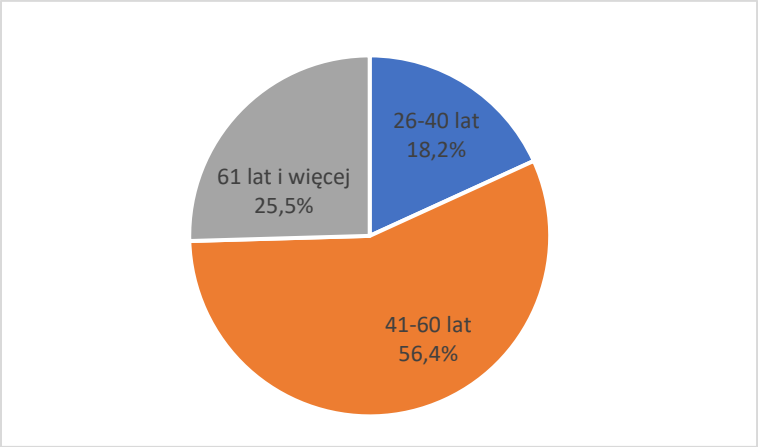
Wykres 23. Płeć



Źródło: opracowanie własne

Łącznie kwestionariusz wypełniło 55 respondentów. 67,3% spośród nich stanowili mężczyźni, a 32,7% kobiety.

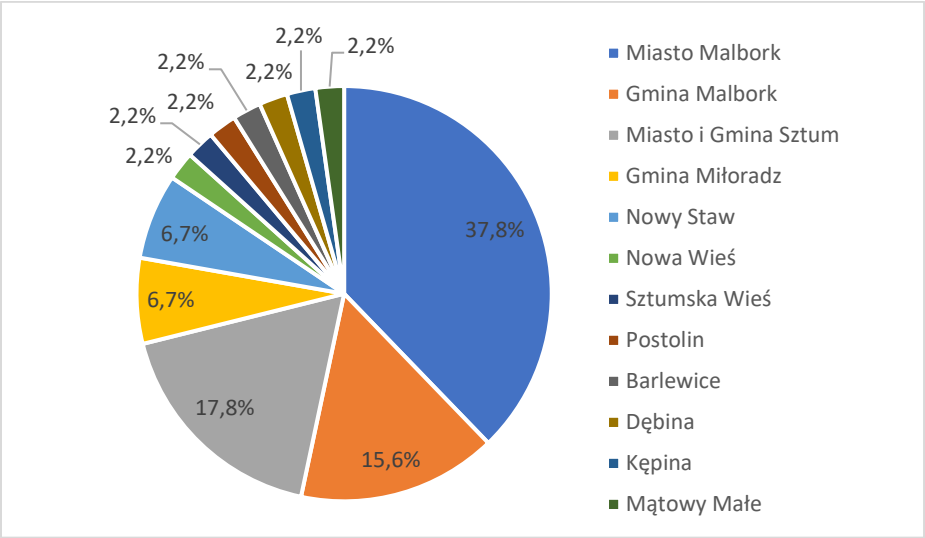
Wykres 24. Wiek



Źródło: opracowanie własne

Najszerzej reprezentowaną grupą były osoby w wieku 41-60 lat, która stanowi 56,4% respondentów. Kolejną grupą były osoby powyżej 60 lat, które stanowiły 25,5% badanych. Najmniej liczną grupą były osoby pomiędzy 26, a 40 rokiem życia, które stanowił 18,2% respondentów.

Wykres 25. Radny Gminy/Radny Sołectwa (nazwa)



Źródło: opracowanie własne

Ankietowanie zostali poproszeni o wskazanie jednostki terytorialnej, którą reprezentują. Spośród 55 badanych, 10 osób nie odpowiedziało na wskazane pytanie. Najliczniej reprezentowaną grupą byli radni Miasta Malborka, którzy stanowili 30,9% wszystkich ankietowanych. Drugą grupą pod względem liczebności, byli reprezentanci Miasta i Gminy Sztum (14,5%), trzecią najliczniejszą grupę stanowili radni reprezentujący Gminę Malbork. Gmina Miłoradz oraz Nowy Staw były reprezentowane przez trzech radnych z każdego ze wskazanych obszarów. Pozostałe wskazane obszary były reprezentowane przez pojedynczych radnych.

2.3. Analiza odpowiedzi – pytania zamknięte

Kolejnym elementem ankiety były pytania zamknięte. Poproszono w nich o aktualną ocenę sytuacji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum w obszarze transportowym. Respondenci mieli możliwość ocenienia sytuacji w pięciostopniowej skali. Pytania zostały podzielone na następujące obszary tematyczne:

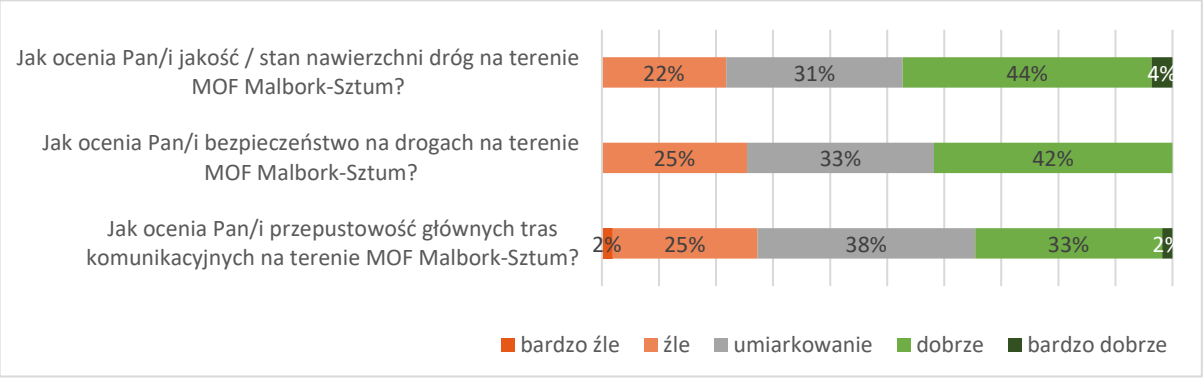
- Infrastruktura drogowa,
- Ścieżki piesze i rowerowe,
- Węzły komunikacyjne i przystanki,
- Transport zbiorowy.

Tabela 7. Ocena obszaru „Infrastruktura drogowa" MOF Malbork-Sztum w ujęciu ilościowym

Infrastruktura drogowa		**Skala ocen**				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i jakość / stan nawierzchni dróg na terenie MOF Malbork-Sztum?	2	24	17	12	0
2.	Jak ocenia Pan/i bezpieczeństwo na drogach na terenie MOF Malbork-Sztum?	0	23	18	14	0
3.	Jak ocenia Pan/i przepustowość głównych tras komunikacyjnych na terenie MOF Malbork-Sztum?	1	18	21	14	1

Źródło: opracowanie własne

Wykres 26. Infrastruktura drogowa



Źródło: opracowanie własne

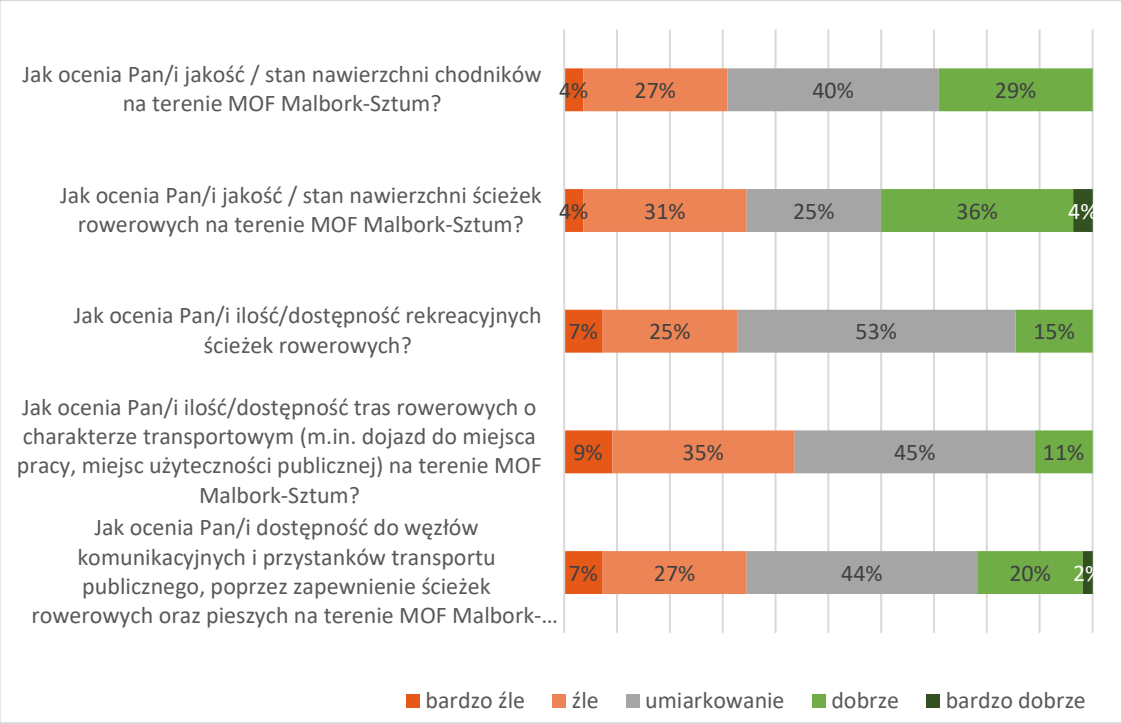
Pytania z zakresu infrastruktury drogowej szczegółowo pozwoliły ocenić jakość, bezpieczeństwo oraz przepustowość dróg na terenie MOF Malbork-Sztum. Spośród trzech wskazanych aspektów, ankietowani najgorzej ocenili przepustowość głównych tras komunikacyjnych, tj. 27,3% badanych wskazało ocenę źle lub bardzo źle. Pozostałe dwa aspekty zostały pozytywnie ocenione, tj. przynajmniej czterech na dziesięciu ankietowanych wskazało ocenę dobrze lub bardzo dobrze.

Tabela 8. Ocena obszaru „Ścieżki piesze i rowerowe" MOF Malbork-Sztum w ujęciu ilościowym

Ścieżki piesze i rowerowe		**Skala ocen**				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i jakość / stan nawierzchni chodników na terenie MOF Malbork-Sztum?	0	16	22	15	2
2.	Jak ocenia Pan/i jakość / stan nawierzchni ścieżek rowerowych na terenie MOF Malbork-Sztum?	2	20	14	17	2
3.	Jak ocenia Pan/i ilość/dostępność rekreacyjnych ścieżek rowerowych?	0	8	29	14	4
4.	Jak ocenia Pan/i ilość/dostępność tras rowerowych o charakterze transportowym (m.in. dojazd do miejsca pracy, miejsc użyteczności publicznej) na terenie MOF Malbork-Sztum?	0	6	25	19	5
5.	Jak ocenia Pan/i dostępność do węzłów komunikacyjnych i przystanków transportu publicznego, poprzez zapewnienie ścieżek rowerowych oraz pieszych na terenie MOF Malbork-Sztum?	1	11	24	15	4

Źródło: opracowanie własne

Wykres 27. Ścieżki piesze i rowerowe



Źródło: opracowanie własne

Pytania z zakresu ścieżek pieszych i rowerowych pozwoliły na dokonanie szczegółowej oceny wskazanego podobszaru. Należy zaznaczyć iż wskazany obszar został najgorzej oceniony przez badanych, tj. 35,3% stanowiły odpowiedzi „źle" lub „bardzo źle".

Na szczególną uwagę zasługuje aspekt dotyczący dostępności tras rowerowych o charakterze transportowym. 43,6% badanych źle lub bardzo źle oceniło wskazany aspekt, a jedynie 11% pozytywnie.

Negatywnie również badani ocenili dostępność rekreacyjnych ścieżek rowerowych, tj. 32,7% negatywnych ocen, 14,5% pozytywnych ocen.

Dostępność do węzłów komunikacyjnych i przystanków transportu publicznego poprzez zapewnienie ścieżek rowerowych oraz pieszych została także negatywnie oceniona, 34,6% ocen negatywnych, 21,8% ocen pozytywnych.

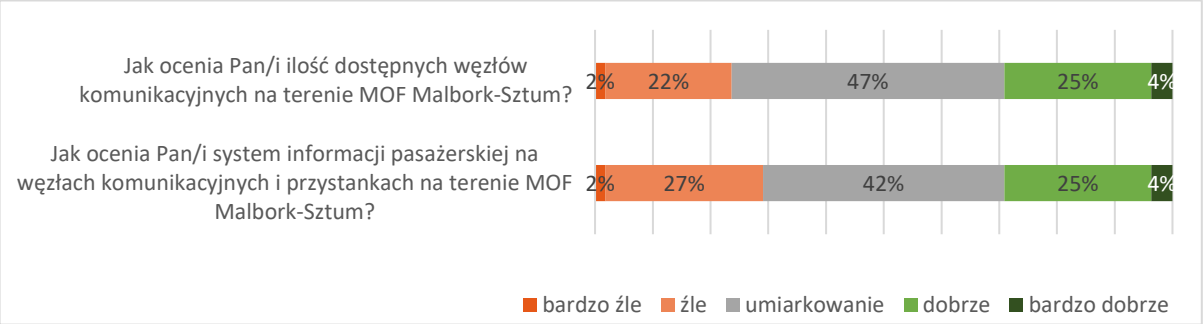
Stan nawierzchni istniejących ścieżek rowerowych oraz ścieżek pieszych, ankietowani ocenili umiarkowanie.

Tabela 9. Ocena obszaru „Węzły komunikacyjne i przystanki" MOF Malbork-Sztum w ujęciu ilościowym

Węzły komunikacyjne i przystanki		**Skala ocen**				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i ilość dostępnych węzłów komunikacyjnych na terenie MOF Malbork-Sztum?	2	14	26	12	1
2.	Jak ocenia Pan/i system informacji pasażerskiej na węzłach komunikacyjnych i przystankach na terenie MOF Malbork-Sztum?	2	14	23	15	1

Źródło: opracowanie własne

Wykres 28. Węzły komunikacyjne i przystanki



Źródło: opracowanie własne

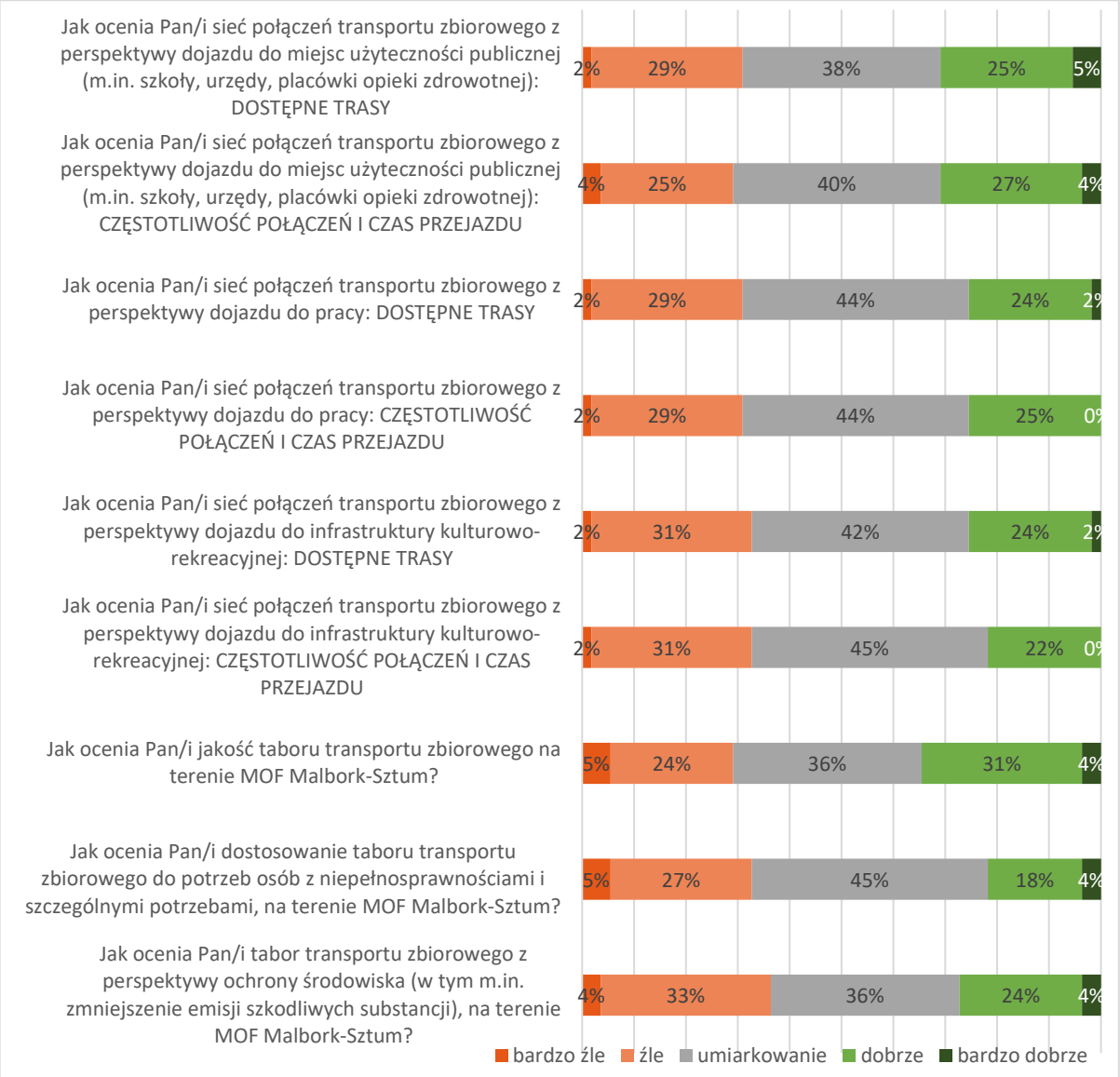
Ankietowani umiarkowanie ocenili ilość dostępnych węzłów komunikacyjnych oraz system informacji pasażerskiej funkcjonujący na węzłach oraz przystankach. Czterech na dziesięciu badanych oceniło wskazany aspekt umiarkowanie, ilość ocen pozytywnych i negatywnych była bardzo podobna.

Tabela 10. Ocena obszaru „Transport zbiorowy" MOF Malbork-Sztum w ujęciu ilościowym

Transport zbiorowy		Skala ocen				
		bardzo dobrze	dobrze	umiarkowanie	źle	bardzo źle
1.	Jak ocenia Pan/i sieć połączeń transportu zbiorowego z perspektywy dojazdu do miejsc użyteczności publicznej (m.in. szkoły, urzędy, placówki opieki zdrowotnej): DOSTĘPNE TRASY	3	14	21	16	1
2.	Jak ocenia Pan/i sieć połączeń transportu zbiorowego z perspektywy dojazdu do miejsc użyteczności publicznej (m.in. szkoły, urzędy, placówki opieki zdrowotnej): CZĘSTOTLIWOŚĆ POŁĄCZEŃ I CZAS PRZEJAZDU	2	15	22	14	2
3.	Jak ocenia Pan/i sieć połączeń transportu zbiorowego z perspektywy dojazdu do pracy: DOSTĘPNE TRASY	1	13	24	16	1
4.	Jak ocenia Pan/i sieć połączeń transportu zbiorowego z perspektywy dojazdu do pracy: CZĘSTOTLIWOŚĆ POŁĄCZEŃ I CZAS PRZEJAZDU	0	14	24	16	1
5.	Jak ocenia Pan/i sieć połączeń transportu zbiorowego z perspektywy dojazdu do infrastruktury kulturowo-rekreacyjnej: DOSTĘPNE TRASY	1	13	23	17	1
6.	Jak ocenia Pan/i sieć połączeń transportu zbiorowego z perspektywy dojazdu do infrastruktury kulturowo-rekreacyjnej: CZĘSTOTLIWOŚĆ POŁĄCZEŃ I CZAS PRZEJAZDU	0	12	25	17	1
7.	Jak ocenia Pan/i jakość taboru transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum?	2	17	20	13	3
8.	Jak ocenia Pan/i dostosowanie taboru transportu zbiorowego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i szczególnymi potrzebami, na terenie MOF Malbork-Sztum?	2	10	25	15	3
9.	Jak ocenia Pan/i tabor transportu zbiorowego z perspektywy ochrony środowiska (w tym m.in. zmniejszenie emisji szkodliwych substancji) na terenie MOF Malbork-Sztum?	2	13	20	18	2

Źródło: opracowanie własne

Wykres 29 – Transport zbiorowy



Źródło: opracowanie własne

Ostatnim podobszarem, który został poddany dokładnej analizie jest transport zbiorowy. Należy zaznaczyć iż wskazany obszar został nisko oceniony przez badanych, tj. 31,7% stanowiły odpowiedzi „źle" lub „bardzo źle".

Na szczególną uwagę zasługuje aspekt dotyczący ochrony środowiska. Spośród wszystkich badanych, 36,4% badanych źle lub bardzo źle oceniło dostępny tabor transportu zbiorowego z perspektywy ochrony środowiska.

Negatywnie również badani ocenili częstotliwość połączeń i czas przejazdu do infrastruktury kulturowo-rekreacyjnej, tj. 32,7% negatywnych ocen, 21,8,% pozytywnych ocen. Identycznie badani ocenili dostosowanie taboru transportu zbiorowego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i szczególnymi potrzebami. Respondenci także negatywnie ocenili dostępne trasy do infrastruktury kulturowo-rekreacyjnej.

2.4. Analiza odpowiedzi – pytania otwarte

Przygotowana ankieta składała się z pytań zamkniętych oraz otwartych. Ankietowanych poproszono o wyrażenie opinii na temat pięciu wskazanych obszarów, tj.:

- trasy drogowe wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej transportu indywidualnego i zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum (np. dojazd do węzłów komunikacyjnych),
- trasy rowerowe oraz pieszo-rowerowe wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF Malbork-Sztum,
- węzły komunikacyjne wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF Malbork-Sztum,
- działania mające na celu poprawę transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum pod kątem sieci połączeń (trasy i częstotliwość połączeń),
- działania z zakresu transportu zbiorowego, mające na celu zmniejszenie emisji szkodliwych substancji na terenie MOF Malbork-Sztum pod kątem sieci połączeń.

Oprócz wskazanych obszarów respondenci mieli możliwość przekazać swoje pozostałe refleksje, uwagi, spostrzeżenia, rekomendacje, pomysły z zakresu transportu, ważne w kontekście opracowywanej Strategii Rozwoju MOF Malbork-Sztum i jej przyszłej realizacji w latach 2022-2030. Najwięcej opinii dotyczyło tras rowerowych oraz pieszo-rowerowych (45 wskazań).

Tabela 11. Trasy drogowe wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej transportu indywidualnego i zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum (np. dojazd do węzłów komunikacyjnych):

Lp.	Wyszczególnienie
1	Dybowo - Nowy Staw
2	Gościszewo - Uśnice
3	Grobelno - Malbork
4	Gronajny - Malbork
5	Koniecwałd - Sztum
6	Lasowice Wielkie - Lasowice Małe
7	Malbork - Białe Błoto
8	Malbork - Nowa Wieś
9	Malbork - Szawald
10	Malbork – Sztum (3 wskazania)
11	Mątowy Małe – Miłoradz (2 wskazania)
12	Miłoradz – Piekło (2 wskazania)
13	Ryjewo - Sztum
14	Sztum - Sztumskie Pola
15	Sztum - Zajezierze - droga krajowa nr 55
16	Sztum - Biała Góra – Miłoradz - droga krajowa nr 22 (2 wskazania)
17	Sztum – Postolin – Klecewko - droga krajowa nr 55

Źródło: opracowanie własne

Większość uzyskanych opinii dotyczyła remontu lub budowy dróg z mniejszych miejscowości do dwóch największych miast, tj. Malborka oraz Sztumu. Należy zwrócić szczególną uwagę także na połączenia
z drogami krajowymi nr 22 oraz nr 55, które stanowią główne szlaki transportowe na terenie MOF Malbork-Sztum.

Tabela 12. Trasy rowerowe oraz pieszo-rowerowe wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF Malbork-Sztum

Lp.	Wyszczególnienie
1	Malbork - Grobelno
2	Malbork - Lichowy
3	Malbork – Miłoradz (3 wskazania)
4	Malbork - Nowa Wieś
5	Malbork - Stare Pole
6	Malbork - Stegna
7	Nowa Wieś - Sztum
8	Nowy Staw - Chlebówko
9	Nowy Staw - Dębina - Dębina
10	Nowy Staw - Mirowo - Brzózki
11	Postolin - Sztum
12	remont trasy pieszo-rowerowej Dębina - Nowy Staw
13	rozbudowa trasy rowerowej R9
14	Stara Wisła - Kończewice
15	Stogi - Kościeleczki - Malbork
16	Sztum - Biała Góra
17	Sztum - Koślinka
18	Sztum - Sztumska Wieś
19	ścieżka pieszo-rowerowa dookoła jeziora Barlewickiego (2 wskazania)
20	ścieżka pieszo-rowerowa Sztum - Postolin
21	ścieżka pieszo-rowerowa Sztum ul. Żeromskiego
22	trasa Lasowice Wielkie - Agro Lawi
23	trasa pieszo-rowerowa Dębina - Dębina - Chlebówka
24	trasa pieszo-rowerowa Malbork – Sztum (17 wskazań)
25	trasa rowerowa nad rzeką Nogat
26	trasy w centrum Miasta Malborka

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie uzyskanych opinii, należy stwierdzić, iż ścieżka pieszo-rowerowa łącząca Miasto Malbork z Miastem Sztum, stanowi najistotniejszy czynnik rozwoju rowerowych ścieżek transportowych i rekreacyjnych. Biorąc pod uwagę pozostałe uzyskane opinie, można zaobserwować potrzebę rozwoju ścieżek pieszo-rowerowych, łączące Malbork z pozostałymi miejscowościami, takimi jak np. Miłoradz, Nowa Wieś, Stare Pole. Oprócz połączeń pieszo-rowerowych z Miastem Malbork, zidentyfikowano potrzebę rozwoju ścieżek pieszo-rowerowych w Nowym Stawie

i z miejscowościami ościennymi, a także w Sztumie (np. wokół jeziora Barlewickiego) oraz z miejscowościami ościennymi Sztumu.

Tabela 13. Węzły komunikacyjne wymagające remontu lub budowy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej na terenie MOF Malbork-Sztum

Lp.	Wyszczególnienie
1	Biała Góra - skrzyżowanie dróg wojewódzkich przy śluzie
2	Brak połączenia Miłoradza z Sztumem, z Nowym Stawem omijając miasto Malbork. Brak połączenia do węzłów komunikacyjnych w kierunku Tczewa
3	Budowa bezpiecznej trasy rowerowej w łączącej Malbork ze Sztumem
4	Droga wyłożona płytami jumbo z ulicy Kochanowskiego w stronę ulicy Wiejskiej (Malbork)
5	Gronajny - Sztum - Malbork
6	Kałdowo
7	Malbork - Sztum
8	Malbork, ul. Kochanowskiego
9	Nowa Wieś, Kałdowo
10	Przebudowa i wykonanie ronda turbinowego w ulicy Al. Rodła
11	Spięcie odcinków tras rowerowych po Malborku
12	Sztum przy terenie PKP
13	Toruńska do Oś. Południe i do Centrum miasta, Michałowskiego, Dąbrówki, św. Faustyny Kowalskiej, Słowackiego (Malbork)
14	Tragamin - Szawałd
15	Węzeł komunikacyjny Malbork - Kałdowo

Źródło: opracowanie własne

Powyżej przedstawiono węzły komunikacyjne wymagające remontu lub budowy. Można zauważyć, iż wskazane problemy komunikacyjne są ze sobą powiązane, tj. remonty dróg wskazanych w Tabeli nr 11 oraz budowy ścieżek pieszo-rowerowych w Tabeli nr 12, znajdują swoje odzwierciedlenie w węzłach komunikacyjnych przedstawionych powyżej. Istotnym aspektem jest poprawa transportu pomiędzy miastami Malbork oraz Sztum, a także węzłów komunikacyjnych w Mieście Malbork.

Tabela 14. Działania mające na celu poprawę transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum pod kątem sieci połączeń (trasy i częstotliwość połączeń)

Lp.	Wyszczególnienie
1	Miłoradz - Malbork - brak wieczorem transportu publicznego
2	Dokładniejsza analiza stanu miejsc zatrudnienia mieszkańców wskazanego obszaru i dostosowanie do wniosków implikowanych ową analizą tras i częstotliwości połączeń
3	Większa częstotliwość połączeń oraz rozważanie wspólnego przedsiębiorstwa zajmującego się transportem na terenie MOF przez co gminy będą miały większy wpływ na trasy i częstotliwość połączeń. Obecnie dużo prywatnych przewoźników, którzy dbają wyłącznie o własne interesy, co nie dziwi
4	Urealnienie połączeń w kontekście przejazdów innych operatorów transportu zbiorowego
5	Transport do Urzędów miejskich i ośrodków zdrowia
6	Zwiększenie częstotliwości kursów Malbork-Sztum
7	Poprawa dostępności i częstotliwości połączeń, w tym zwłaszcza kolejowych
8	Należy lepiej skomunikować transport zbiorowy z przyjazdami pociągów do Malborka z planami lekcji w szkołach
9	Większa częstotliwość/ilość połączeń (2 wskazania)
10	Przywrócenie publicznego transportu zbiorowego na obszarze MOF (2 wskazania)
11	Zwiększenie liczby połączeń autobusowych na trasach Miłoradz - Malbork, Lichnowy - Malbork, Lasowice - Malbork. Zwiększenie liczby połączeń w weekendy i godzinach wieczornych na ww. trasach, stworzenie dodatkowych połączeń (okrężnych) pomiędzy powiatami malborskim i sztumskim, łączących duże ośrodki MOF (Malbork i Sztum) z mniejszymi miejscowościami na terenach wiejskich obu powiatów
12	Zbyt mała liczba połączeń autobusowych w weekendy Szawałd - zbyt mała liczba połączeń autobusowych lub ich brak zwiększyć lub utworzyć sieć autobusów w miejscowościach gdzie jej nie ma
13	Brak komunikacji miejskiej Pietrzwałd - Sztum

Źródło: opracowanie własne

Respondenci zaobserwowali istotny problem dotyczący transportu zbiorowego na terenie MOF Malbork-Sztum, którym jest zbyt mała częstotliwość kursów transportu zbiorowego pomiędzy Malborkiem, a pozostałymi miejscowościami, m.in. Sztum, Miłoradz, Lichnowy. Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonuje kilku prywatnych przewoźników oferujących transport zbiorowy. Oferta jest niewystarczająca oraz niedopasowana do potrzeb mieszkańców.

Tabela 15. Działania z zakresu transportu zbiorowego, mające na celu zmniejszenie emisji szkodliwych substancji na terenie MOF Malbork-Sztum pod kątem sieci połączeń

Lp.	Wyszczególnienie
1	Wymiana taboru na nowoczesny – ekologiczny, elektryczny (11 wskazań)
2	Dymiące wysłużone autobusy prywatnych przewoźników na terenie Sztumu
3	Wprowadzenie pojazdów elektrycznych w transporcie zbiorowym, ustalenie takich cen biletów, by właścicielom aut osobowych opłacało się bardziej dojeżdżać do pracy środkami transportu zbiorowego
4	Większa częstotliwość połączenia kolejowego
5	Dalszy zakup autobusów niskoemisyjnych - małych
6	Transport zbiorowy w oparciu o pojazdy niskoemisyjne, w tym transport kolejowy
7	Zakup kolejnych autobusów/busów elektrycznych, badanie potoków pasażerskich i dostosowanie rozkładu jazdy i wielkości taboru do realnych potrzeb mieszkańców
8	Autobusy elektryczne i mniejsze pojazdy do obsługi mniej popularnych linii
9	Jakość świadczonych usług transportu zbiorowego na w/w trasach (wyznaczenie dla firm świadczących usługę transportu zbiorowego wyższych standardów świadczonych usług oraz położenie nacisku do zakupu pojazdów niskoemisyjnych EURO 6, EURO 7 lub pojazdów elektrycznych oczywiście po przez pomoc w uzyskaniu dotacji z programów unijnych na zakup w/w pojazdów transportu zbiorowego które przyczyniają się do ochrony środowiska
10	Organizacja optymalnych tras redukując czas połączeń, wprowadzenie pojazdów elektrycznych i hybrydowych
11	Postawić na ekotransport - prywatny, zbiorowy
12	Zmniejszenie emisji CO2 w Sztumie poprzez zredukowanie ruchu miejskiego w mieście

Źródło: opracowanie własne

Spośród wszystkich opinii na temat działań z zakresu transportu zbiorowego, mających na celu zmniejszenie emisji szkodliwych substancji, należy wyszczególnić jedną, tj. rozwój sieci autobusów elektrycznych na terenie MOF Malbork-Sztum.

Tabela 16. Refleksje, uwagi, spostrzeżenia, rekomendacje, pomysły z zakresu transportu ważne w kontekście opracowywanej Strategii Rozwoju MOF Malbork-Sztum i jej przyszłej realizacji w latach 2022-2030

Lp.	Wyszczególnienie
1	Lepsza komunikacja Malbork - Sztum (transport zbiorowy)
2	Tworzenie nowych odcinków chodników na terenach wiejskich które wcale ich nie posiadają
3	Miasto Malbork i Miasto Sztum potrzebują dróg obwodowych. Spowoduje to odkorkowanie miast oraz mniejszą frustrację kierowców, szczególnie w godzinach szczytu.
4	W Gminie Miłoradz są miejscowości, których skomunikowanie jest żadne lub słabe, powoduje to wykluczenie określonych grup mieszkańców tych wsi z życia społecznego. Myślę tu o ludziach starszych, osamotnionych, którzy zazwyczaj są skazani na transport zbiorowy, ponieważ albo nie mają prawa jazdy, albo już nie mają ze względu na zagrożenie, które sprawiają swoim włączaniem się w ruch drogowy. Brak skorelowanych z potrzebami

	mieszkańców rozkładów jazdy powoduje uwięzienie w miejscu zamieszkania w życiu codziennym, a że w większości wsi nie ma również sklepów spożywczych itp., to może doprowadzać również do swoistych braków aprowizacyjnych. Autobusy, które jeżdżą na trasach obszaru MOF Malbork-Sztum w większości są też trudno dostępne z racji barier trudnych do pokonania przez ludzi starszych - proszę spróbować wejść do autobusu przytrzymując drzwi, unosząc siatki z zakupami i pokonując ból stawów. Warto byłoby zapoznać się w tej kwestii z badaniami, które były prowadzone w celu zbadania ograniczeń sprawności seniorów w życiu codziennym. Mnie samą te ograniczenia zaczynają dopadać, a oprócz tego opiekuje się mamą, która od roku nigdzie nie może się przemieścić, ponieważ środki transportu są dla niej barierą nie do przebycia.
5	Rozważanie wspólnego przedsiębiorstwa zajmującego się transportem na terenie MOF przez co gminy będą miały większy wpływ na trasy i częstotliwość połączeń
6	Rozwój komunikacji zbiorowej na teren gminy Miłoradz (Malbork - Miłoradz Sztum)
7	Włączenie dróg i ich dostosowanie do planowanej budowy obwodnicy Sztumu
8	Budowa obwodnicy Miasta Malborka
9	Budowa obwodnicy Malborka, brak ekranów w Malborku, które chcą wstawić przy remoncie DK22, co wzmocni podział miasta, budowa lotniska pasażerskiego w Królewie, budowa tras rowerowych w kierunku Sztumu i Nowego Dworu Gdańskiego, postawienie na ekologię w transporcie, przygotowanie planów podróży w celu zachęcenia ludzi do podróżowania transportem zbiorowym i/lub rowerem, wprowadzenie systemu zachęt dla osób dojeżdżających do pracy/szkoły rowerem lub chodzących pieszo (nie generujących emisji)
10	Ścieżka rowerowa Sztum - Malbork
11	Budowa infrastruktury pieszo rowerowej
12	Reaktywacja kolei wąsko torowej
13	Wybudowanie zatoczek autobusowych na trasie Malbork-Sztum w celu usprawnienia ruchu i zwiększenia bezpieczeństwa
14	Przywrócić transport publiczny na terenie MOF, obwodnica
15	Przebudowa DK 22, obwodnica miasta
16	Poprawa bezpieczeństwa na drogach powiatu malborskiego szczególnie po przez budowy ścieżek rowerowych, chodników oraz remontów dróg. Rekomenduje ze Swojej strony trasy rowerowej krajoznawczej oraz chodników po przez miejscowości: Grobelno, Kraśniewo, Cisy, Pogorzała Wieś, Piekło, Biała Góra do Sztumu. Uważam że w/w inwestycja bardzo mocno wpłynie na bezpieczeństwo oraz atrakcyjność turystyczną Naszej małej Ojczyzny.
17	Poprawa infrastruktury pasażerskiej (nowe przystanki) z możliwością pozostawienia roweru, hulajnogi (parkingi dla jednośladów), zwiększenie liczby tras rowerowych, zwiększenie ilości połączeń autobusowych pomiędzy gminami zwłaszcza umożliwiając możliwość kompleksowego zaspokojenia potrzeb transportu publicznego w gminach wiejskich.
18	Wprowadzenie kilka kursów komunikacji miejskiej z uwagi na całkowite wyłączenie naszej miejscowości z transportu publicznego (Nowa Wieś)
19	Zwiększenie częstotliwości połączeń z gm. Nowy Staw do Malborka i Nowego Dworu

Źródło: opracowanie własne

2.5. Wnioski z przeprowadzonego badania ankietowego

Zakres informacji, zebranych zarówno za pomocą pytań zamkniętych jak i otwartych, pozwala na określenie kierunków rozwoju w zakresie transportu MOF Malbork-Sztum.

Z zebranych opinii wynika, że w sposób szczególny należy poprawić infrastrukturę pieszo-rowerową w regionie, w szczególności istotna jest. ścieżka rowerowa pomiędzy Malborkiem oraz Sztumem. Budowa wskazanej ścieżki pozwoli zmniejszyć problemy komunikacyjne, a także zwiększyć aktywność rekreacyjną mieszkańców. Poprawa dostępności do węzłów komunikacyjnych poprzez zapewnienie ścieżek pieszych i rowerowych stanowi istotne wyzwanie stojące przed władzami lokalnymi. Rozwój ścieżek rowerowych powinien odbywać się wokół dwóch największych miast, tj. Malborka oraz Sztumu. Zidentyfikowano także potrzebę rozwoju ścieżek pieszo-rowerowych w Nowym Stawie z miejscowościami ościennymi.

Wraz z rozbudową ścieżek rowerowych i pieszych, istotnym elementem jest zwiększenie ilości tras drogowych oraz poprawa istniejących. Kluczowymi drogami w regionie są drogi krajowe nr 22 oraz 55. Zgodnie z zebranymi opiniami, istotnym elementem jest remont oraz budowa dróg z mniejszych miejscowości do Malborka oraz Sztumu.

Wraz z rozwojem infrastruktury drogowej, pieszej oraz rowerowej, należy przyjrzeć się dostępnym usługom transportu zbiorowego. Zbyt mała częstotliwość kursów transportu zbiorowego pomiędzy Malborkiem, a pozostałymi miejscowościami, w tym m.in. Sztumem, Miłoradzem, Lichnowy.
Na terenie MOF Malbork-Sztum funkcjonuje kilku prywatnych przewoźników oferujących transport zbiorowy, lecz oferta jest niewystarczająca oraz niedopasowana do potrzeb mieszkańców. Rozwój transportu zbiorowego powinien być połączony z rozwojem taboru, który będzie spełniał oczekiwania mieszkańców w zakresie ochrony środowiska. Zgodnie z opiniami ankietowanych, działania powinny być ukierunkowane na rozwój sieci autobusów elektrycznych na terenie MOF Malbork-Sztum.

Powyżej wskazano kluczowe rekomendacje. Materiał należy jednak traktować jako istotne źródło dla podejmowania decyzji strategicznych w zakresie rozwoju MOF Malbork-Sztum, po przeprowadzeniu drugiego etapu konsultacji oraz analiz, których ostatecznym efektem powinna być lista priorytetów.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030

Załącznik nr 2

Oczekiwania w zakresie mobilności i komunikacji (RPT)

Malbork, maj 2023

W ramach prac nad Strategią ZIT dla MOF Malbork-Sztum przeanalizowano, zgodnie z wytycznymi, oczekiwania wobec powiatów i gmin, określone w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji (RPT).

W poniższych tabelach odniesiono się do oczekiwań z perspektywy możliwości i celowości ich zastosowania w ramach planowania transportu w MOF, które będą realizowane zgodnie z możliwościami budżetowymi i organizacyjnymi poszczególnych partnerów MOF.

Tabela 1. Odniesienie do oczekiwań ujętych w RPT dla Celu 1, priorytetu 1.1 i 1.2

Cel Szczegółowy 1. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ ZBIOROWA I AKTYWNA
Priorytet 1.1. ZINTEGROWANY SYSTEM INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZBIOROWEGO I MOBILNOŚCI AKTYWNEJ
Działanie 1.1.1. Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury kolejowej dla regionalnego transportu zbiorowego
Działanie 1.1.2. Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury miejskiego transportu zbiorowego
Działanie 1.1.3. Budowa i przebudowa węzłów integracyjnych i przystanków

Priorytet 1.2. WYSOKA JAKOŚĆ USŁUG MOBILNOŚCI PASAŻERSKIEJ
Działanie 1.2.1. Zakup i modernizacja taboru do organizacji regionalnych i metropolitalnych przewozów kolejowych
Działanie 1.2.2. Zakup taboru do organizacji regionalnych i wewnątrz powiatowych przewozów drogowych i szynowych innych niż kolej
Działanie 1.2.4. Zwiększenie atrakcyjności oferty transportu zbiorowego

Oczekiwania wobec:		**Uwzględnione [TAK/ NIE z uzasadnieniem]**
Samorządu powiatowego	Współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst	Powiat Malborski: TAK – w ramach możliwości finansowych Powiat Sztumski: TAK
	Dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego autobusowego o charakterze lokalnym do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe)	Powiat Malborski: TAK – w sytuacji zgłaszanych potrzeb przez społeczność lokalną Powiat Sztumski: TAK
	Wdrożenie systemu transportu zamawianego obsługującego linie dowozowe o węzłów integracyjnych i ośrodków powiatowych	Powiat Malborski: TAK – w sytuacji zgłaszanych potrzeb przez społeczność lokalną Powiat Sztumski: NIE – brak środków finansowych
	Prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat	Powiat Malborski: TAK – zawarte w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla MOF

		Powiat Sztumski: TAK
	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* (SUMP) *dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot* oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych	Powiat Malborski: nie dotyczy Powiat Sztumski: TAK
Samorządów gminnych	Współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum: NIE, ze względu na brak środków Gmina Stare Pole, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: TAK, w miarę możliwości finansowych Gmina Nowy Staw: NIE
	Dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym (autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego) do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe)	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Gmina Stare Pole, Gmina Nowy Staw, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: TAK
	Tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Gmina Nowy Staw: TAK, w miarę możliwości finansowych Gmina Stare Pole, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: nie dotyczy
	Prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy	Miasto Malbork, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: TAK Miasto i Gmina Sztum, Gmina Nowy Staw: NIE Gmina Stare Pole: NIE - niska akceptacja społeczna, brak środków
	Wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na potrzeby transportowe (wprowadzenie do praktyki planistycznej i projektowej, konieczności wykonywania ocen wpływu planowanych funkcji (inwestycji) na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad (koncepcji) racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru)	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: Tak, w miarę możliwości finansowych Gmina Nowy Staw: NIE Gmina Stare Pole: Nie – brak środków finansowych, duża czasochłonność, niska przydatność
	Przeprowadzenie kompleksowej analizy stanu technicznego, bezpieczeństwa oraz potrzeb w zakresie wyposażenia przystanków publicznego transportu zbiorowego innych niż kolejowych	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Gmina Malbork, Gmina Nowy Staw, Gmina Miłoradz: TAK Gmina Stare Pole: TAK, w miarę możliwości finansowych

	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot* oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych	Miasto Malbork, Gmina Malbork, Gmina Nowy Staw, Gmina Miłoradz: TAK DLA SUMP REGIONALNEGO (DLA WOJEWÓDZTWA I METROPOLII) Miasto i Gmina Sztum, Gmina Stare Pole: TAK, w miarę możliwości finansowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych samorządu powiatowego oraz samorządów gmin MOF Malbork-Sztum, 05.2023 r.

Tabela 2. Odniesienie do oczekiwań ujętych w RPT dla Celu 1, priorytetu 1.1

Priorytet 1.1.
ZINTEGROWANY SYSTEM INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZBIOROWEGO I MOBILNOŚCI AKTYWNEJ
Działanie 1.1.5. Budowa rozbudowa infrastruktury transportu rowerowego i UTO

Oczekiwania wobec:		**Uwzględnione [TAK/ NIE z uzasadnieniem]**
Samorządu powiatowego	Upowszechnienie praktyki tworzenia planów i koncepcji strategicznych w skali powiatowej, dedykowanych bezpośrednio mobilności rowerowej (opartych o rozpoznanie kluczowych potrzeb oraz priorytetów realizacyjnych infrastruktury systemu transportu rowerowego), poprzedzających projekty i działania wykonawcze	Powiat Malborski: TAK – poprzez imprezy plenerowe, eventy, spotkania w szkołach z młodzieżą Powiat Sztumski: TAK
	Organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych	Powiat Malborski: TAK – organizowanie działań mających wpływ na podnoszenie świadomości społeczności lokalnej Powiat Sztumski: TAK
	Uwzględnianie potrzeb transportu rowerowego w projektowaniu i realizacji inwestycji w ciągu dróg powiatowych	Powiat Malborski: TAK – uwzględnienie potrzeb zgłaszanych przez mieszkańców Powiat Sztumski: TAK
	Utworzenie stanowiska powiatowego oficera pieszego i rowerowego, koordynującego działania w zakresie polityki pieszej i rowerowej, w tym inwestycji pieszych i rowerowych	Powiat Malborski: NIE – nie należy do zadań własnych Powiatu Powiat Sztumski: NIE – brak środków finansowych
	Podjęcie systemowego badania ruchu rowerowego na terenie powiatu, w ramach lokalnych badań potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat	Powiat Malborski: TAK – zawarte w planie zrównoważonego rozwoju

		publicznego transportu zbiorowego dla MOF Powiat Sztumski: TAK
Samorządów gminnych	Podjęcie systemowych działań promocyjnych i edukacyjnych, skierowanych do uczestników ruchu, mających na celu wskazanie korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu	Miasto Malbork, Gmina Malbork, Gmina Nowy Staw, Gmina Miłoradz: TAK Miasto i Gmina Sztum, Gmina Stare Pole: TAK, w miarę możliwości finansowych
	Organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych	Miasto Malbork, Gmina Miłoradz: TAK Miasto i Gmina Sztum, Gmina Nowy Staw, Gmina Malbork, Gmina Stare Pole: TAK, w miarę możliwości finansowych
	Wyznaczanie tras rowerowych o charakterze transportowym w planowaniu zagospodarowania przestrzennego gmin w zgodności z planami i koncepcjami strategicznymi w skali powiatowej i regionalnej	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Gmina Nowy Staw, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: TAK Gmina Stare Pole: TAK, w miarę możliwości finansowych
	Uwzględnianie potrzeb transportu rowerowego w projektowaniu i realizacji inwestycji w ciągu dróg gminnych	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Gmina Nowy Staw, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: TAK Gmina Stare Pole: TAK, w miarę możliwości finansowych
	Promocja mobilności aktywnej (pieszej, rowerowej, UTO)	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Gmina Nowy Staw, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: TAK Gmina Stare Pole: TAK, w miarę możliwości finansowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych samorządu powiatowego oraz samorządów gmin MOF Malbork-Sztum, 05.2023 r.

Tabela 3. Odniesienie do oczekiwań ujętych w RPT dla Celu 2, priorytetu 2.2

Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ
Priorytet 2.2. BEZPIECZEŃSTWO I SPRAWNOŚĆ RUCHU DROGOWEGO
Działanie 2.2.1. Przeniesienie ruchu tranzytowego poza obszary centralne miast

Oczekiwania wobec:		**Uwzględnione [TAK/ NIE z uzasadnieniem]**
Samorządu powiatowego	Zaliczenie do dróg powiatowych wybranych odcinków drogi krajowej nr 22 po wybudowaniu Obwodnicy Malborka - tj. odcinków: → węzeł „*Malbork Zachód*" – skrzyżowanie z drogą krajową nr 55 (kierunek Nowy Dwór Gdański), → skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 515 – węzeł „*Malbork Wschód*"	Powiat Malborski: TAK – przekazanie wybranych odcinków dróg na rzecz miasta i gminy w ramach granic administracyjnych Powiat Sztumski: nie dotyczy
	Zaliczenie do dróg powiatowych odcinków drogi krajowej nr 55 po wybudowaniu Obwodnicy Sztumu – tj. odcinków: → węzeł „*Sztum Północ*" - rondo Pod Dębami, → rondo Na Przedzamczu – węzeł „*Sztum Południe*"	Powiat Sztumski: NIE – brak środków finansowych na utrzymanie dodatkowych odcinków dróg
Samorządów gminnych	Tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach posiadających obwodnice	Miasto Malbork: NIE – miasto nie posiada obwodnicy Miasto i Gmina Sztum: TAK – po wybudowaniu obwodnicy Sztumu Gmina Nowy Staw, Gmina Stare Pole, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: nie dotyczy
	Różnicowanie wysokości opłat za parkowanie w miastach w zależności od klasy ekologicznej pojazdu w miastach posiadających obwodnice	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum: NIE – miasto nie posiada obwodnicy Gmina Nowy Staw, Gmina Stare Pole, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: nie dotyczy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych samorządu powiatowego oraz samorządów gmin MOF Malbork-Sztum, 05.2023 r.

Stanowisko Miasta i Gminy Sztum odnośnie zaliczenia drogi krajowej nr 55, po wybudowaniu obwodnicy Sztumu, do kategorii dróg powiatowych:

- zaliczenie drogi krajowej nr 55, po wybudowaniu obwodnicy Sztumu, do kategorii dróg powiatowych jest niezgodne z ustawą o drogach publicznych, zgodnie z którą odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej (art. 10 ust. 5),
- ponadto zaproponowane odcinki drogi, które miałyby uzyskać status drogi powiatowej, pomijają odcinek drogi krajowej nr 55 na jej odcinku przebiegającym przez miasto Sztum, tj. od ronda Pod Dębami do ronda Przedzamcze,
- odcinek drogi krajowej nr 55 od ronda Pod Dębami do ronda Przedzamcze, ze względu na swój przebieg przez miasto powiatowe, jakim jest Sztum, powinien być zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej,
- odcinek drogi krajowej nr 55 na całym przebiegu od węzła „Sztum Północ" przez Miasto Sztum do węzła „Sztum Południe" należy zaliczyć do kategorii drogi wojewódzkiej – stanowić to będzie naturalne przedłużenie drogi wojewódzkiej nr 607 Sztumska Wieś – Ryjewo i połączenie z drogą wojewódzką nr 517 Sztum (rondo Przedzamcze) – Górki – Tropy Sztumskie. Tak wyznaczona sieć dróg wojewódzkich łączy Sztum z takimi ośrodkami jak Ryjewo, Mikołajki Pomorskie, Stary Targ, a także dwa powiaty – sztumski i kwidzyński.

Tabela 4. Odniesienie do oczekiwań ujętych w RPT dla Celu 2, priorytetu 2.2

Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ
Priorytet 2.2. BEZPIECZEŃSTWO I SPRAWNOŚĆ RUCHU DROGOWEGO
Działanie 2.2.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych dróg

Oczekiwania wobec:		**Uwzględnione [TAK/ NIE z uzasadnieniem]**
Samorządu powiatowego	Obniżenie kategorii wybranych dróg wojewódzkich do kategorii dróg powiatowych, zgodnie z *Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021 – 2030+*	Powiat Malborski: NIE – obniżenie kategorii dróg spowoduje brak uzyskania środków pieniężnych z innych już realizowanych programów Powiat Sztumski: NIE – brak środków finansowych na utrzymanie dodatkowych odcinków dróg
	Promocja bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w ramach programów BRD (np. Gambit Pomorski, programy miejskie)	Powiat Malborski: TAK – w ramach realizowanych programów lokalnych Powiat Sztumski: TAK
Samorządów gminnych	Obniżenie kategorii wybranych dróg wojewódzkich do kategorii dróg gminnych, zgodnie z *Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021 – 2030+*	Miasto Malbork, Gmina Nowy Staw, Gmina Stare Pole: NIE – brak planu Miasto i Gmina Sztum: NIE – brak środków finansowych na utrzymanie tej klasy drogi Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: nie dotyczy
	Promocja bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w ramach programów BRD (Gambit Pomorski, programy miejskie	Miasto Malbork, Gmina Nowy Staw, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: TAK Miasto i Gmina Sztum, Gmina Stare Pole: TAK, w miarę możliwości finansowych
	Realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez m.in. wdrażanie stref uspokajania ruchu, poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Gmina Nowy Staw, Gmina Stare Pole, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: TAK, realizowane w trybie ciągłym w miarę możliwości finansowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych samorządu powiatowego oraz samorządów gmin MOF Malbork-Sztum, 05.2023 r.

Tabela 5. Odniesienie do oczekiwań ujętych w RPT dla Celu 1, priorytetu 1.2 oraz Celu 2, priorytetu 2.2

Cel Szczegółowy 1. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ ZBIOROWA I AKTYWNA
Priorytet 1.2. WYSOKA JAKOŚĆ USŁUG MOBILNOŚCI PASAŻERSKIEJ
Działanie 1.2.5. Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych w transporcie zbiorowym

Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ
Priorytet 2.2. BEZPIECZEŃSTWO I SPRAWNOŚĆ RUCHU DROGOWEGO
Działanie 2.2.3. Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych w ruchu drogowym

Oczekiwania wobec:		**Uwzględnione [TAK/ NIE z uzasadnieniem]**
Samorządu powiatowego	Zaangażowanie jst w zakresie współfinansowania inwestycji w zakresie ITS	Powiat Malborski: TAK – w ramach posiadanych środków finansowych Powiat Sztumski: NIE – brak środków finansowych
	Udział w sporządzeniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulacyjnego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania obciążenia układu drogowego i koordynacji działań na drogach	Powiat Malborski: TAK – w ramach zadań samorządu powiatowego Powiat Sztumski: TAK
	Współudział w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym (np. typu BIG DATA)	Powiat Malborski: TAK – w ramach zadań samorządu powiatowego Powiat Sztumski: TAK
Samorządów gminnych	Zaangażowanie jst w zakresie współfinansowania inwestycji w zakresie ITS	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Gmina Nowy Staw, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: TAK, w miarę możliwości finansowych Gmina Stare Pole: NIE – brak środków, potrzeba realizacji podstawowych funkcji
	Udział w sporządzeniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulacyjnego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania obciążenia układu drogowego i koordynacji działań na drogach	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Gmina Stare Pole, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: TAK, w miarę możliwości finansowych Gmina Nowy Staw: NIE
	Współudział w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym (np. typu BIG DATA)	Miasto Malbork, Miasto i Gmina Sztum, Gmina Stare Pole, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: TAK, w miarę możliwości finansowych Gmina Nowy Staw: NIE

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych samorządu powiatowego oraz samorządów gmin MOF Malbork-Sztum, 05.2023 r.

Tabela 6. Odniesienie do oczekiwań ujętych w RPT dla Celu 2, priorytetu 2.2

Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ
Priorytet 2.2. BEZPIECZEŃSTWO I SPRAWNOŚĆ RUCHU DROGOWEGO
Działanie 2.2.4. Rozbudowa ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych

Oczekiwania wobec:		**Uwzględnione [TAK/ NIE z uzasadnieniem]**
Samorządu powiatowego	Sporządzanie planów elektromobilności dla powiatów/miejskich obszarów funkcjonalnych	Powiat Malborski: TAK – w miarę zgłaszanych potrzeb Powiat Sztumski: TAK
Samorządów gminnych	Zabezpieczenie rezerw terenowych pod rozwój funkcji gospodarczych, w tym lokalizację infrastruktury paliw alternatywnych przy projektowanych węzłach drogowych na sieci TEN-T	Miasto Malbork, Gmina Stare Pole, Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: TAK, w miarę możliwości finansowych Miasto i Gmina Sztum: NIE – Gmina Sztum nie leży przy węzłach TEN-T Gmina Nowy Staw: NIE
	Wprowadzanie stref czystego transportu na podstawie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych	Miasto Malbork: TAK, w miarę możliwości finansowych Gmina Malbork, Gmina Miłoradz: NIE, brak potrzeby w terenach wiejskich Miasto i Gmina Sztum, Gmina Nowy Staw: NIE Gmina Stare Pole: NIE – brak środków

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych samorządu powiatowego oraz samorządów gmin MOF Malbork-Sztum, 05.2023 r.

Uzasadnienie

Malbork-Sztum 2030 wyznacza kierunki rozwojowe dla ośmiu samorządów: Miasta Malbork, Miasta i Gminy Sztum, Miasta i Gminy Nowy Staw, Gminy Stare Pole, Gminy Malbork, Gminy Miłoradz oraz Powiatu Malborskiego i Powiatu Sztumskiego. W celu zachowania zgodności ujętych w dokumencie inwestycji i przedsięwzięć społecznych z przygotowywanymi aplikacjami o dofinansowanie będzie on poddawany bieżącym modyfikacjom.

W związku z koniecznością aktualizacji ujętych w dokumencie projektów strategicznych i ich uzasadnienia w części diagnostycznej dotyczących utworzenia węzła integracyjnego wokół dworca kolejowego PKP wraz z systemem dróg rowerowych, pieszych i pieszo-rowerowych w Gminie Sztum (Lider: Miasto i Gmina Sztum) oraz wsparcia infrastruktury z obszaru zdrowia na terenie Malbork-Sztum w części zadania poświęconej na zakup sprzętu medycznego na potrzeby poradni specjalistycznych i podstawowej Opieki Zdrowotnej (Lider: Powiatowe Centrum Zdrowia sp. z o.o. w Malborku) niezbędna jest pierwsza aktualizacja przedmiotowej strategii.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum 2030 jest dokumentem niezbędnym przy aplikowaniu o zewnętrzne fundusze rozwojowe na najważniejsze inwestycje i działania społeczne.

Biorąc powyższe argumenty pod uwagę, podjęcie przedmiotowej uchwały jest celowe i uzasadnione.