

POWIAT STAROGARDZKI

GMINA MIEJSKA STAROGARD GDAŃSKI

GMINA STAROGARD GDAŃSKI

GMINA BOBOWO

GMINA ZBLEWO



STAROGARDZKI
MIEJSKI OBSZAR
FUNKCJONALNY

DIAGNOZA

SYTUACJI GOSPODARCZEJ, ŚRODOWISKOWEJ, TRANSPORTOWEJ I SPOŁECZNEJ MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO STAROGARDU GDAŃSKIEGO

Opracowanie dokumentu:



www.euro-pro.pl

Starogard Gdański, grudzień 2021
uzupełnienie dokumentu: styczeń 2023

SPIS TREŚCI

1	WSTĘP	3
2	DIAGNOZA OBSZARU MOF STAROGARDU GDAŃSKIEGO	4
2.1	CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA	4
2.2	ŚRODOWISKO I KLIMAT	7
2.3	ENERGETYKA	26
2.4	GOSPODARKA, RYNEK PRACY, INNOWACYJNOŚĆ	33
2.5	TURYSTYKA, KULTURA I OFERTA CZASU WOLNEGO	40
2.6	CYFRYZACJA	46
2.7	EDUKACJA	48
2.8	OCHRONA ZDROWIA	57
2.9	POLITYKA SPOŁECZNA, AKTYWNOŚĆ OBYWATELSKA	64
3	MOBILNOŚĆ/TRANSPORT (DROGI, TRANSPORT PUBLICZNY)	77
3.1	WPROWADZENIE	77
3.2	ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE	81
3.3	UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE	84
3.4	MOTORYZACJA, ELEKTROMOBILNOŚĆ, INFRASTRUKTURA PALIW ALTERNATYWNYCH	91
3.5	UWARUNKOWANIA SPOŁECZNE	101
3.6	UWARUNKOWANIA GOSPODARCZE	102
3.7	UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	103
3.8	INFRASTRUKTURA KOLEJOWA	107
3.9	PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY ORGANIZOWANY PRZEZ SAMORZĄDY MOF	109
3.10	INFRASTRUKTURA DROGOWA – DROGI, DROGI ROWEROWE, INFRASTRUKTURA UZUPEŁNIAJĄCA	126
3.11	BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO	148
3.12	OCZEKIWANIA WOBEC POWIATÓW I GMIN RPST	160
3.13	ZACHOWANIA TRANSPORTOWE MIESZKAŃCÓW MOF – BADANIA	245
4	DIAGNOZA POTRZEB IMIGRANTÓW MIESZKAJĄCYCH/ PRACUJĄCYCH/ UCZĄCYCH SIĘ NA TERENIE MOF STAROGARDU GDAŃSKIEGO	266
4.1	BADANIA OSÓB DOROSŁYCH	267
4.2	BADANIA DZIECI I MŁODZIEŻY	275
4.3	PODSUMOWANIE	279

1 WSTĘP

Niniejsza diagnoza sytuacji i potrzeb osób zamieszkujących i działających na terenie samorządów Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego przygotowana została na potrzeby opracowania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027.

Prace diagnostyczne trwały w okresie wrzesień – grudzień 2021 r. i prowadzone były równolegle z badaniami społecznymi obejmującymi różne podmioty działające na terenie Starogardzkiego MOF (badania: CATI, czyli wspomagany komputerowo wywiad telefoniczny oraz IDI, czyli indywidualny wywiad pogłębiony). Przygotowane analizy społeczne, gospodarcze, środowiskowe i przestrzenne, pogłębione przez wyniki badań społecznych, pozwoliły na lepsze zrozumienie sytuacji aktualnej, a także umożliwiły wyciągnięcie wniosków oraz rekomendacji w kontekście określenia założeń Strategii ZIT.

Jednocześnie, z uwagi na wytyczne, które pojawiły się w trakcie prac nad Strategią (m.in. zapisy Umowy Partnerstwa z czerwca 2022 r.), w okresie lipiec 2022 r. – styczeń 2023 r., rozszerzono część diagnostyczną w zakresie transportu i mobilności. Dzięki temu Strategia ZIT będzie mogła pełnić także funkcję dokumentu z zakresu planowania transportu, bez konieczności opracowania oddzielnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Z uwagi na ww. wytyczne, jak też różnice czasowe w opracowaniu podstawowej diagnozy i rozszerzonej części dot. transportu i mobilności, część transportową zawarto w oddzielnym punkcie niniejszego dokumentu.

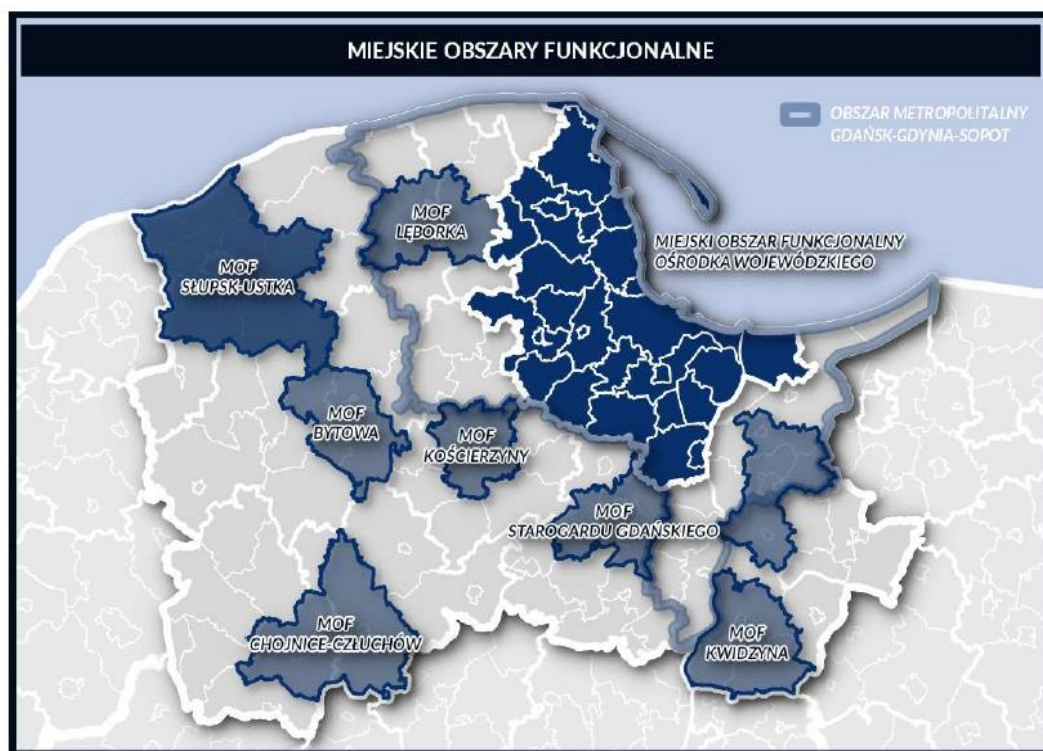
Równocześnie z pracami nad rozszerzeniem diagnozy w zakresie transportu i mobilności, opracowano pogłębioną diagnozę potrzeb imigrantów przebywających na terenie MOF Starogardu Gdańskiego. Z uwagi na bardzo dynamiczne zmiany migracyjne w 2022 r., związane przede wszystkim z wybuchem wojny na terenie Ukrainy, zagadnieniu temu poświęcono osobne badania, które pozwoliły lepiej zrozumieć sytuację i potrzeby osób, które przybyły i osiedliły się na terenie MOF Starogardu Gdańskiego. Diagnoza potrzeb imigrantów również stanowi osobny punkt dokumentu.

2 DIAGNOZA OBSZARU MOF STAROGARDU GDAŃSKIEGO

2.1 CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA

Granice miejskich obszarów funkcjonalnych zostały określone w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 (PZPWP 2030) oraz Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030. Zgodnie z PZPWP, Miejski Obszar Funkcjonalny Starogardu Gdańskiego jest jednym z 9 obszarów MOF na Pomorzu, a jego zasięg przestrzenny obejmuje tereny położone w południowej części województwa pomorskiego, we wschodniej części powiatu starogardzkiego. MOF Starogardu Gdańskiego obejmuje: miasto Starogard Gdański, gminę Bobowo, gminę Starogard Gdański oraz gminę Zblewo.

Rysunek 2.1 Miejskie Obszary Funkcjonalne w województwie pomorskim



Źródło: PZPWP 2030

Warto zaznaczyć, że z uwagi na położenie gmin na terenie powiatu starogardzkiego sam Powiat Starogardzki, niejako w sposób naturalny, również jest członkiem MOF, aktywnie działając na rzecz rozwoju i zacieśniania współpracy gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego.

Rysunek 2.2 Jednostki wchodzące w skład Starogardzkiego MOF na tle powiatu starogardzkiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:POL_powiat_starogardzki_locator_map_\(label-pl\).svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:POL_powiat_starogardzki_locator_map_(label-pl).svg)

MOF Starogardu Gdańskiego pełni funkcję ośrodka subregionalnego i zgodnie z PZPWP 2030 najważniejszym wyzwaniem rozwojowym obszaru jest stworzenie korzystnych warunków inwestycyjnych, w szczególności dla rozwoju funkcji produkcyjno-usługowych, jak również wykorzystanie walorów przyrodniczych i kulturowych do rozwoju turystyki. Cel ten określony został przy użyciu największych potencjałów i zagrożeń obszaru, które zaprezentowano w tabeli poniżej.

Tabela 1 Potencjały oraz bariery i zagrożenia zdefiniowane dla MOF Starogardu Gdańskiego

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
- Wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe - Korzystne położenie transportowe m.in.	- Nieefektywny i zły stan układu drogowego - Niski stopień integracji środków transportu zbiorowego

bliskość Trójmiasta, autostrady A1 • Obecność przedsiębiorstw z sektora nowoczesnych technologii • Funkcjonowanie podstrefy PSSE i Strefy Rozwoju Przedsiębiorczości w Starogardzie Gdańskim	• Niedostateczny poziom wyposażenia w infrastrukturę umożliwiającą wykorzystanie potencjału dla rozwoju turystyki i rekreacji • Niski stopień uzbrojenia terenów inwestycyjnych
--	--

Źródło: na podstawie analizy zawartej w PZPWP

Łącznie teren Starogardzkiego MOF zajmuje powierzchnię 410 km² i zamieszkiwany jest przez 74 847 osób. Szczegółowe dane w tym zakresie zaprezentowano w tabeli poniżej.

Tabela 2 Powierzchnia i liczba ludności w poszczególnych jednostkach starogardzkiego MOF, rok 2020

Parametr	Miasto Starogard Gdański	Gmina Starogard Gdański	Gmina Bobowo	Gmina Zblewo	MOF Razem
Powierzchnia [km²]	25	195	52	138	410
Liczba ludności [os.]	43 586	16 420	3 151	11 690	74 847

Źródło: Dane jednostek ujęte w raportach o stanie gmin za rok 2020 r.

Z uwagi na fakt, że tereny MOF obejmują obszar miejski Starogardu Gdańskiego oraz tereny wiejskie 3 gmin: Starogard Gdański, Bobowo oraz Zblewo, różnią się one względem siebie pod kątem zurbanizowania i zagospodarowania przestrzennego.

Miasto cechuje najbardziej zwarta zabudowa mieszkaniowa, szczególnie w granicach centrum, gdzie oprócz zabudowy historycznej i budynków jedno- i wielorodzinnych zlokalizowane są także tereny usługowo-produkcyjno-składowe. Najbardziej rozproszona zabudowa znajduje się na terenach północnych miasta, gdzie dominują tereny rolnicze i domy jednorodzinne oraz na południowym zachodzie, gdzie widoczny jest brak uporządkowania granic między poszczególnymi terenami, a zabudowa mieszkaniowa przeplata się z polami uprawnymi, łąkami i pastwiskami. Podobnie sytuacja wygląda na terenach południowych, gdzie im dalej od centrum miasta, tym bardziej chaotyczna zabudowa. Tereny wschodnie natomiast to miejsca o znacznie mniejszym natężeniu zabudowy mieszkaniowej. Znajduje się tu kompleks leśny, funkcje produkcyjno-magazynowe oraz usługowo-produkcyjno-składowe. Tutaj też zlokalizowana jest oczyszczalnia ścieków oraz elektrociepłownia.

Na terenach wiejskich zabudowa jest zdecydowanie bardziej rozproszona, co zauważyć można na przykładzie gminy Starogard Gdański. W gminie od kilku lat widoczny jest jednak znaczny napływ ludności, a co za tym idzie rozwój sieci osadniczej (zabudowa terenów rolniczych). Ponieważ z roku na rok w gminie wzrastała liczba wniosków o zmianę przeznaczenia gruntów rolnych na cele zabudowy mieszkaniowej, w 2019 r. dokonano analizy terenów przeznaczonych na cele budowlane, uwzględniając ich położenie względem dróg, uzbrojenie, klasę gruntów rolnych, ilość rezerw terenów budowlanych w danej miejscowości. Tereny inwestycyjne pod zabudowę mieszkaniową znajdują się obecnie w dużej mierze na południu gminy (miejscowości: Janowo-Zachód, Rokocin, Lipinki Szlacheckie) oraz na północ od Starogardu Gdańskiego (m.in. miejscowość Kokoszkowy). Od 2020 r. trwają także prace nad odpowiednią kwalifikacją gruntów w miejscowości Linowiec oraz Dąbrówka. Można spodziewać się, że w kolejnych etapach analiza prowadzona będzie na terenach północno-wschodnich i południowo-zachodnich gminy.

Gminę Zblewo pod kątem zagospodarowania przestrzennego podzielić można na trzy części: północną z dominującą funkcją rolniczą, środkową z dominującą zabudową mieszkaniową i południowo-zachodnią, gdzie dominuje funkcja letniskowa i rekreacyjna. Tereny rolnicze zajmują ok. 58% powierzchni gminy, natomiast lasy blisko 29%.

Gmina Bobowo z kolei cechuje stosunkowo uporządkowane zagospodarowanie przestrzenne. Na jej terenie dominuje zabudowa jednorodzinna, która skupia się wzdłuż najważniejszych szlaków komunikacyjnych prowadzących do osiedli.

2.2 ŚRODOWISKO I KLIMAT

2.2.1 JAKOŚĆ POWIETRZA

Pod względem oceny jakości powietrza województwo pomorskie podzielone jest na dwie strefy: aglomerację trójmiejską (PL2201), w skład której wchodzi Gdańsk, Gdynia i Sopot oraz pozostałą część województwa, nazwaną strefą pomorską (PL2202), do której należy m.in. powiat starogardzki i tym samym gminy wchodzące w skład opisywanego MOF. Ocena jakości powietrza w poszczególnych strefach dokonywana jest na podstawie pomiarów ze stacji automatycznych i stacji manualnych zlokalizowanych w całym

województwie. Wyniki badań jakości powietrza dla obu stref za 2020 r. przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 3 Klasy stref dla poszczególnych zanieczyszczeń uzyskane w ocenie rocznej dokonanej

Strefa	SO ₂	NO ₂	C ₆ H ₆	CO	O ₃	PM ₁₀	Pb PM ₁₀	As PM ₁₀	Cd PM ₁₀	Ni PM ₁₀	Bap PM ₁₀	PM 2,5
Aglomeracja Trójmiejska	A	A	A	A	A ¹	A	A	A	A	A	A	A ¹²
Strefa Pomorska	A	A	A	A	A ¹	A	A	A	A	A	C	A ¹²

1) Dla ozonu – poziom celu długoterminowego, strefy uzyskała klasę D2

2) Dla pyłu PM 2,5 – poziom dopuszczalny I fazy, strefa pomorska uzyskała klasę A

Źródło: „Roczna Ocena Jakości Powietrza w województwie pomorskim, raport za 2020 r”, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Gdańsku

Z zestawienia zaprezentowanego w tabeli jasno wynika, że powiat starogardzki znajduje się w strefie, w której pomiary benzo(a)pireny w pyłe PM₁₀ przewyższają poziom dopuszczalny. Również w ostatnim „Programie ochrony powietrza dla strefy pomorskiej, w której został przekroczony poziom dopuszczalny pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz poziom docelowy benzo(a)pirenu”, który przyjęty został uchwałą nr 308/XXIV/20 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 września 2020 r., obszar miasta Starogardu Gdańskiego oraz gmin: Starogard Gdański, Bobowo i Zblewo znalazły się w zestawieniu obszarów, w których nastąpiło przekroczenie średniorocznego poziomu docelowego B(a)P w 2018 r. Jest to zjawisko o tyle niekorzystne, że związek ten jest silnie rakotwórczy, a jego emisja jest związana przede wszystkim ze spalaniem węgla w lokalnych kotłowniach. Taki stan utrzymuje się na terenie powiatu starogardzkiego od wielu lat niekorzystnie wpływając na stan zdrowia jego mieszkańców, w tym na ponad 70 tys. mieszkańców obszaru MOF. Co więcej, problemem z którym od lat boryka się powiat jest również smog, powodujący m.in. wzrost zachorowań na nowotwory i choroby układu oddechowego, co jednocześnie wiąże się z większymi nakładami na opiekę zdrowotną.

Przedstawione wyżej problemy występujące w skali powiatu są też charakterystyczne dla wszystkich jednostek wchodzących w skład MOF. Największym zagrożeniem dla jakości powietrza jest emisja powierzchniowa występująca przede wszystkim w obszarach zabudowy jednorodzinnej i wynikająca z eksploatacji przestarzałych i niesprawnych urządzeń

grzewczych głównie na paliwa stałe. Niestety do ogrzewania często wykorzystywany jest węgiel niskiej jakości (z domieszką siarki, popiołu czy miazgi węglowej), który jest niskokaloryczny, co powoduje potrzebę spalania większej ilości i tym samym emisję do atmosfery większej ilości trujących substancji. Dodatkowym problemem jest palenie odpadów zawierających niebezpieczne związki chemiczne.

Aby ograniczyć efekt zanieczyszczenia powietrza Gmina Miejska Starogard Gdański systematycznie realizuje zadania związane z wymianą źródeł ciepła zarówno w budynkach indywidualnych, jak i wielorodzinnych. Dodatkowo realizowała również szereg projektów związanych z termomodernizacją budynków użyteczności publicznej, w tym przedsięwzięcia, które stanowiły wspólne projekty podmiotów wchodzących w skład MOF.

Gmina Starogard Gdański realizuje działania zmierzające do niskoemisyjności, przede wszystkim poprzez przedsięwzięcia skupiające się na termomodernizacji budynków, wdrożeniu systemów monitoringu zużycia energii, promocji niskoemisyjnego transportu, transportu rowerowego oraz edukacji ekologicznej. Ponieważ na terenie gminy problemem jest głównie brak sieci ciepłowniczej przez ostatnie lata ze środków własnych Gmina prowadziła program, w ramach którego dofinansowywała montaż instalacji fotowoltaicznych i zmianę systemu ogrzewania opartego na paliwie stałym w budynkach mieszkalnych.

Zgodnie z „Diagnozą społeczną, gospodarczą i przestrzenną gminy Zblewo” opracowaną w 2021 r. na tym obszarze również wykorzystywane są głównie kotły na paliwa węglowe, których udział w strukturze pokrycia potrzeb cieplnych gminy wynosi ponad 60%. Aby zmniejszyć zanieczyszczenie środowiska Gmina planuje w najbliższym czasie realizację termomodernizacji budynków oraz przejście na pozyskiwanie energii z odnawialnych źródeł energii.

Gmina Bobowo boryka się z tymi samymi problemami dotyczącymi zanieczyszczenia powietrza, co pozostałe Gminy wchodzące w skład MOF i także stara się wspierać działania zmierzające do ograniczenia niskiej emisji. Należy tu wspomnieć o projekcie „Ochrona powietrza poprzez montaż odnawialnych źródeł energii u mieszkańców Gmin Starogard Gdański i Bobowo”, w ramach którego modernizowano źródła ciepła wykorzystywane do ogrzewania oraz produkcji c.w.u. w obiektach mieszkalnych.

Warto wspomnieć, że Gmina Bobowo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Miejska Starogard Gdański, realizowały w perspektywie 2014-2020 projekt partnerski pn. „Wymiana

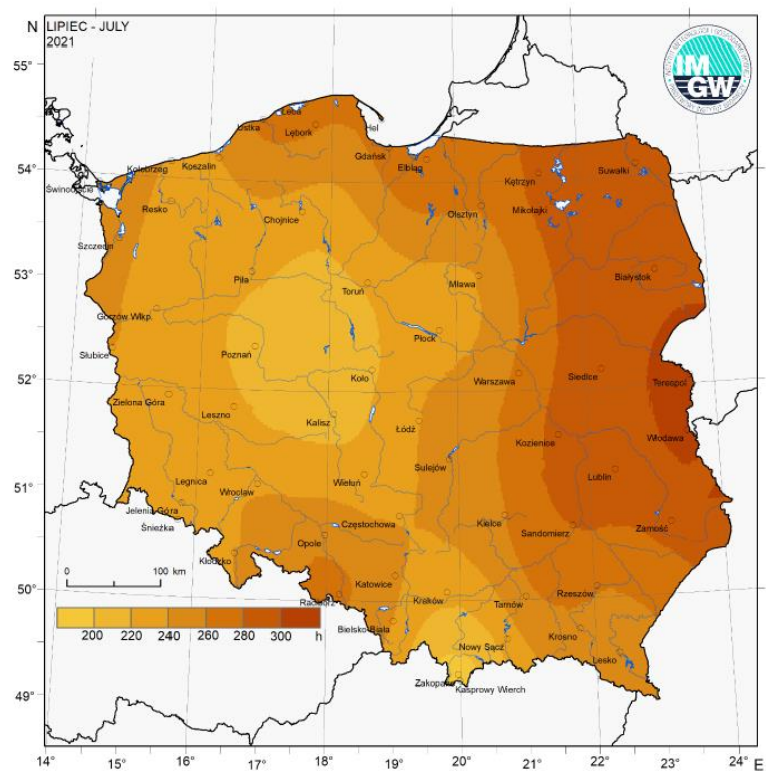
opraw oświetleniowych w MOF Starogard Gdański”. Wartość projektu wyniosła 5 179 013,67 zł, z czego dofinansowanie w ramach RPO WP 2014-2020 wyniosło 3 771 914,27 zł. Przedmiotem projektu była wymiana 4 086 opraw oświetleniowych, co wpłynęło na zmniejszenie zużycia energii elektrycznej i redukcję CO₂.

2.2.2 ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z KLIMATEM

W ostatnim czasie, zauważalne są coraz bardziej intensywne zmiany dotyczące klimatu. W sierpniu 2021 r. opublikowany został raport działającego przy ONZ, Międzynarodowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC). Zgodnie z tym opracowaniem do końca XXI wieku nastąpi wzrost temperatury o 2,7 °C. Zmiany klimatu mają podłoże antropogeniczne i rozpoczęły się od momentu rewolucji przemysłowej w XVIII w., gdy na masową skalę rozpoczęło się spalanie węgla, ropy i gazu. W latach 2011-2020 średnia temperatura Ziemi wzrosła o 1,09 °C.

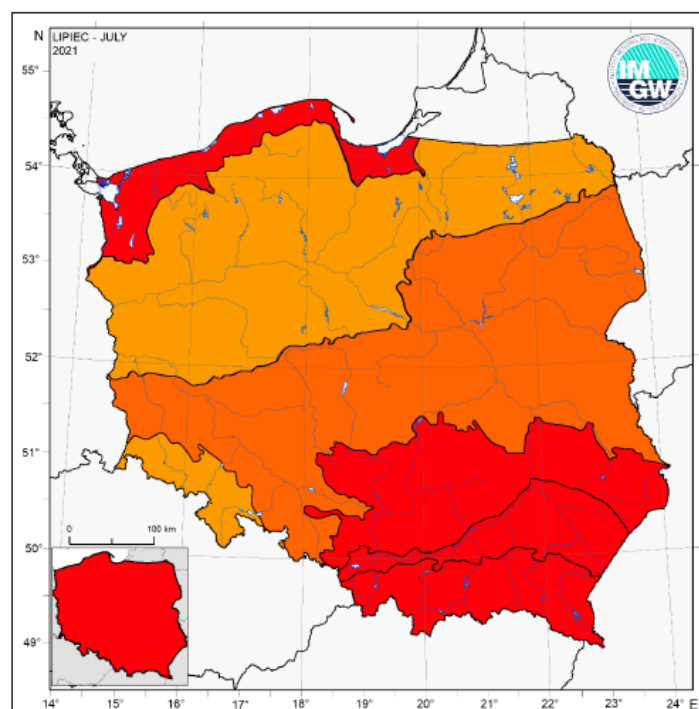
Wiosną 2021 r. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy (IMGW-PIB) zaprezentował pierwszy raport o warunkach klimatycznych w Polsce. Wynika z niego, że średnia obszarowa temperatura powietrza w Polsce w 2020 r. wynosiła 9,9 °C i była o 1,6 °C wyższa od wieloletniej średniej rocznej temperatury w latach 1981-2010. Najcieplejszym regionem był zachodni pas nizin. W przypadku opadów widoczne było duże zróżnicowanie przestrzenne, a sumy roczne zawierały się w przedziale 80%-140% normy wieloletniej. W miesiącach letnich wystąpiły liczne opady powodujące lokalne wezbrania i podtopienia, co powtórzyło się również w październiku. Średnia obszarowa suma opadów była o 6% wyższa od normy klimatologicznej. W pasie wybrzeża oraz Pobrzeży Południowobałtyckich widoczny był znaczny deficyt opadów. Poniżej zaprezentowano dane klimatyczne dla Polski za 2021 r.

Rysunek 2.3 Miesięczne sumy usłonecznienia w Polsce w lipcu 2021 r.



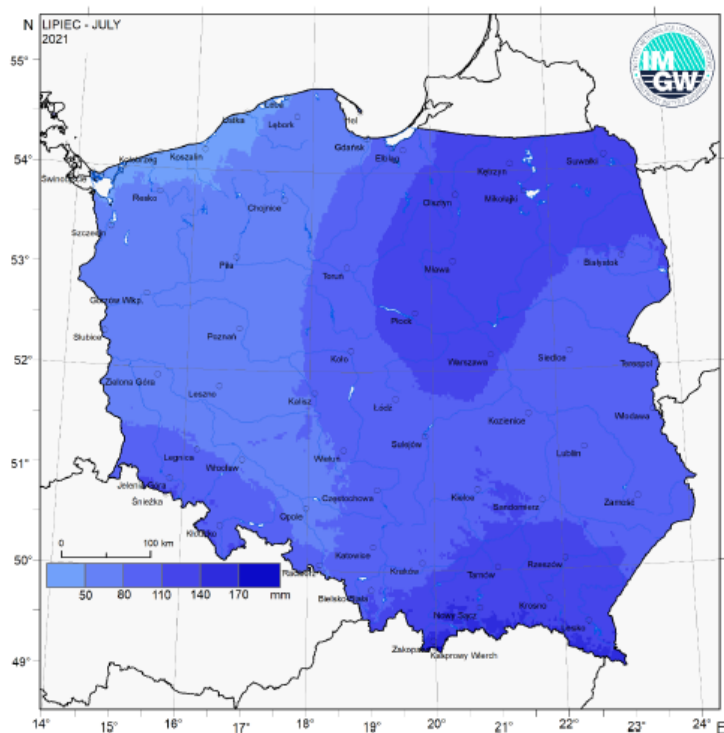
Źródło: Biuletyn Monitoringu Klimatu Polski IMGW-PIB, lipiec 2021

Rysunek 2.4 Klasyfikacja temperatury powietrza w wyznaczonych regionach w lipcu 2021 r.



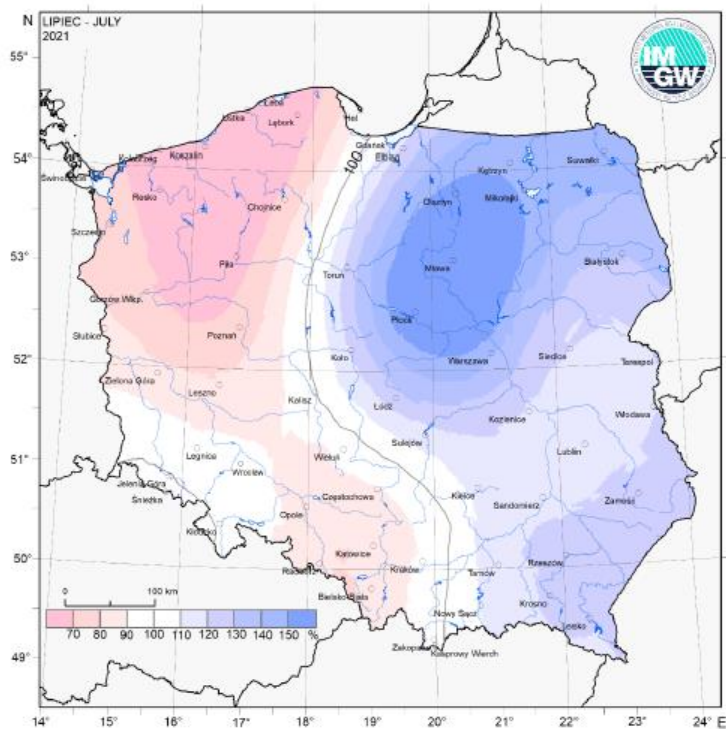
Źródło: Biuletyn Monitoringu Klimatu Polski IMGW-PIB, lipiec 2021

Rysunek 2.5 Miesięczne sumy opadów atmosferycznych w lipcu 2021 r.



Źródło: Biuletyn Monitoringu Klimatu Polski IMGW-PIB, lipiec 2021

Rysunek 2.6 Anomalie miesięcznych sum opadów w lipcu 2021 r. względem okresu referencyjnego



Źródło: Biuletyn Monitoringu Klimatu Polski IMGW-PIB, lipiec 2021

Podsumowując, globalne zmiany klimatyczne zauważalne są także w rejonie Starogardzkiego MOF. Objawiają się one przede wszystkim ociepleniem (wzrostem średniej temperatury powietrza) oraz spadkiem rocznej ilości opadów. Ponadto, coraz częściej obserwowane jest zjawisko ekstremalnych zjawisk pogodowych w postaci intensywnych burz i nawałnic, huraganowych wiatrów i trąb powietrznych. W lipcu 2021 r. w powiecie starogardzkim na skutek gwałtownych opadów deszczu oraz silnego wiatru doszło do licznych podtopień i zalań. Najbardziej intensywne zjawiska miały miejsce na terenie gmin Zblewo oraz Starogard Gdański. O zabezpieczenie terenów na wypadek tego typu zdarzeń dbają OSP w poszczególnych gminach.

W mieście Starogard Gdański istotnym elementem bezpieczeństwa jest utrzymanie Miejskiego Magazynu Przeciwpowodziowego (MMPP), który zlokalizowany jest na terenie Ochotniczej Straży Pożarnej. Co więcej, podejmowane są działania w zakresie ustabilizowania wód opadowych i małej retencji. W tym zakresie Miasto realizuje projekty pozwalające na ograniczenie skutków występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych, minimalizację podtopień budynków, zalewania ulic. Działania te mają na celu także możliwość wykorzystania wód opadowych w okresach suchych. Choć obecnie Gmina Miejska nie boryka się z problemem suszy, to do utrzymania tego stanu w kolejnych latach wskazany jest rozwój błękitno-zielonej infrastruktury. Warto jednak zauważyć, że konieczność retencji wody to tak naprawdę priorytet dla całego powiatu starogardzkiego.

W gminie Starogard Gdański funkcjonuje 7 jednostek OSP, w tym trzy: OSP Sucumin, OSP Siwiałka oraz OSP Klonówka włączone są do Krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego. Na terenie gminy widoczne są już problemy związane z suszą, które są szczególnie uciążliwe dla rolnictwa. Rozwój infrastruktury zagospodarowania wód opadowych jest w tej kwestii niezwykle istotny, zwłaszcza że w obecnie na terenie gminy występuje jedynie kilka odcinków odprowadzania wód roztopowych i opadowych i kilka zbiorników retencyjnych. Stan infrastruktury jest zróżnicowany, od zupełnie nowych instalacji, po przestarzałe, wymagające remontów. W tej chwili znaczna część wód opadowych i roztopowych odprowadzana jest powierzchniowo, do przydrożnych rowów.

Na terenie gminy Zblewo funkcjonuje 5 jednostek OSP, z których dwie: OSP Zblewo oraz OSP Pinczyn włączone są do Krajowego Systemu Ratowniczo – Gaśniczego. Niemniej, z uwagi na rosnącą liczbę zjawisk ekstremalnych, takich jak nawałnice i wichury, które

skutkują miejscowymi zalaniem, połamanymi drzewami i szkodami w budynkach mieszkalnych, gmina planuje stworzenie projektu dotyczącego ustabilizowania gospodarki wodnej i odbioru wód opadowych z terenów zalewowych. Obecnie na terenie gminy funkcjonuje system odbioru wód opadowych, w szczególności na osiedlach i drogach o utwardzonych nawierzchniach w tym m.in. poprzez system kanalizacji deszczowej i rowy otwarte odprowadzające. Gmina Zblewo nie posiada natomiast systemu retencjonowania wód opadowych, co jest szczególnie dotkliwe w okresach suszy.

W gminie Bobowo, podobnie jak w gminach Zblewo i Starogard Gdański, Ochotnicza Straż Pożarna odpowiedzialna jest za walkę ze skutkami podtopień, silnych wiatrów, pożarów czy wypadków komunikacyjnych. Przez obszar gminy przepływa rzeka Węgiermuca, która w wyniku dużych ulew lub topniejącego śniegu może powodować lokalne podtopienia. Na wypadek ochrony przed powodzią gmina posiada w magazynie OC worki z piaskiem do zabezpieczenia. Biorąc pod uwagę powyższe, łatwo zauważyć, że gmina potrzebuje budowy podstawowej infrastruktury umożliwiającej gromadzenie wody gdy pojawia się jej nadmiar i następnie pozwala na jej wykorzystanie w okresach suszy. Do najważniejszych zadań należy zatem budowa zbiorników retencyjnych. Gmina Bobowo potrzebuje takiej infrastruktury aż w 4 lokalizacjach w Bobowie: przy ul. Ogrodowej, ul. Polnej, ul. Rzecznej ul. Piaskowej oraz w Smologu. Dodatkowo, oprócz zbiornika retencyjnego, we wsi Bobowo konieczna jest budowa kanalizacji deszczowej.

2.2.3 SIEĆ KANALIZACYJNA I WODOCIĄGOWA

Rozwój infrastruktury kanalizacyjnej i wodociągowej na terenie Starogardzkiego MOF jest mocno zróżnicowany. Dane w tym zakresie najlepiej obrazują tabele zamieszczone poniżej.

Tabela 4 Dane dotyczące wyposażenia w sieć kanalizacji sanitarnej dla terenu MOF, dane za rok 2020

Obszar	Długość sieci kanalizacyjnej [km]	Ścieki odprowadzone (dm ³)	Ludność korzystająca [os.]	Ludność korzystająca z instalacji kanalizacyjnej [%]
Miasto Starogard Gd.	110,1	2 913	42279	97

Gmina Starogard Gd.	106,77	233,67	8216	50
Gmina Bobowo	14,2	22,051	1889	60
Gmina Zblewo	93,042	311,8	6 633	57
Teren MOF	324,112	3480,521	61 309	82

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów o stanie poszczególnych gmin za rok 2020 oraz danych UG Starogard Gdański

Tabela 5 Dane dotyczące wyposażenia w sieć wodociągową

Obszar	Długość czynnej sieci [km]	Woda dostarczona gospodarstwom domowym [m ³]	Ludność korzystająca z sieci wodociągowej [os.]	Ludność korzystająca z instalacji wodociągowej [%]
Miasto Starogard Gd.	104,8	1 410 000	43 586	100
Gmina Starogard Gd.	257,05	548 839	15 139	92,2
Gmina Bobowo	70,2	78 330	2930	93
Gmina Zblewo	176,105	439 420	11 643	99,6
Teren MOF	608,155	2 476 589	73 298	98

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów o stanie poszczególnych gmin za rok 2020

Najlepiej rozwinięta sieć funkcjonuje na terenie miasta Starogard Gdański, co wynika z faktu, iż jest tam najbardziej zwarta zabudowa. Z sieci wodociągowej korzysta 100% mieszkańców, a do sieci kanalizacyjnej w roku 2020 podłączonych było 97% mieszkańców. W mieście funkcjonuje mieszany system kanalizacyjny: grawitacyjny i tłoczny, połączony z 18 przepompowniami. Ścieki odprowadzane są do mechaniczno-biologicznej oczyszczalni ścieków komunalnych w Starogardzie Gdańskim, o średniej przepustowości 16 000 m³/d i projektowanej wydajności 70 000 RLM. Odbiornikiem ścieków oczyszczonych jest rzeka Wierzyca leżąca w zlewni rzeki Wisły. Przedsiębiorstwem odpowiedzialnym za zbiorowe zaopatrzenie w wodę i odprowadzanie ścieków jest Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji „STAR-WiK” sp. z o.o. Aglomeracja ściekowa obejmuje miasto Starogard Gdański oraz położone w gminie wiejskiej Starogard Gdański miejscowości: Barchnowy, Kolincz,

Klonówka, Linowiec, Nowa Wieś Rzeczna Okole, Owidz, Rywałd i Żabno. Wielkość aglomeracji to 53 450 RLM. Długość czynnej sieci w 2020 r. wynosiła 110,1 km i wzrosła o 4,8 km w porównaniu do roku 2019. W roku 2020 do oczyszczalni przyjęto i oczyszczono 2 913 tys. m³ ścieków, czyli o 12,1% (401 tys. m³) mniej niż w roku poprzednim. Za wschodnią granicą miasta funkcjonuje również zakładowa oczyszczalnia ścieków, do której odprowadzane są ścieki z Zakładów Farmaceutycznych Polpharma S.A. Jest to oczyszczalnia mechaniczno-biologiczno-chemiczna o przepustowości 19 300 m³/d. Jej odbiornikiem jest rzeka Wierzyca. W pozostałych częściach miasta, tam gdzie występuje najbardziej rozproszona zabudowa, funkcjonują przydomowe oczyszczalnie ścieków i zbiorniki bezodpływowe. Z kolei w roku 2020 produkcja wody wyniosła 2 229 tys. m³, a sprzedaż 1 847 tys. m³. W stosunku do roku 2019 produkcja wzrosła o 2% (44,6 tys. m³), natomiast sprzedaż obniżyła się o 0,3% (5,8 tys. m³). Straty wody w 2020 roku wyniosły 12,38%, co stanowi wzrost w stosunku do roku 2019 (w którym straty wyniosły 9,29%). Infrastrukturę wodociągową stanowią: dwie stacje uzdatniania wody, zbiorniki wodociągowe, magistrale wodociągowe, sieć rozdzielcza oraz hydrofornie. Z miejskich sieci korzysta również część obszaru gminy wiejskiej Starogard Gdański - Nowa Wieś, Janowo oraz Kokoszkowy¹.

Na terenach gminy Starogard Gdański w 2020 r. długość czynnej sieci kanalizacyjnej będącej w zarządzie bądź administracji gminy wynosiła 106,77 km, co stanowi wzrost o 12,11 km w stosunku do roku 2019. Do budynków prowadziło 2 054 przyłączy. System kanalizacyjny na tym terenie funkcjonuje w miejscowościach: Szpęgawsk, Zduny, Jabłowo, Owidz, Nowa Wieś Rzeczna, Koteże, Kokoszkowy, Kolincz, Barchnowy, Dąbrówka, Lipinki Szlacheckie, choć warto dodać, że obejmuje on te części wsi, w których występuje najbardziej zwarta zabudowa. Z miejscowości, które nie są włączone do aglomeracji Starogard Gdański, ścieki odprowadzane są do trzech oczyszczalni ścieków położonych na terenie gminy. Są to oczyszczalnie w Szpęgawsku, w Kokoszkowych i w Jabłowie. W 2019 r. na terenie gminy zrealizowany był projekt rozbudowy i unowocześnienia procesu technologicznego oczyszczalni ścieków w Jabłowie. Dzięki temu przepustowość urządzeń

¹ Diagnoza sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej Miasta Starogard Gdański, opracowanie 2021 str. 85-91

wzrosła z 193 do 523 m³/d. Za dostarczanie wody na terenie gminy odpowiada Gminny Zakład Usług Komunalnych w Jabłowie. Gmina jest zasilana w wodę z 10 ujęć wód podziemnych. Długość czynnej sieci wodociągowej na terenie gminy wynosiła w 2020 r. 257,05 km (łącznie w 2020 r. przybyło 10,24 km sieci, a ilość przyłączy zwiększyła się o 197 szt.).

Warto tu dodać, że Miasto Starogard Gdański oraz część Gminy Starogard Gdański wchodzi w skład Aglomeracji Starogard Gdański, wyznaczonej Uchwałą Rady Miasta Starogard Gdański nr XV/168/2019z dnia 30.10.2019 r. Wielkość Aglomeracji to 53 450 RLM. Zgodnie z VI Aktualizacją KPOŚK, aglomeracja nie spełnia zapisów 91/271/EWG, w zakresie 1 531 RLM (dystans do osiągnięcia zgodności z dyrektywą). Zgodnie z danymi zawartymi w załączniku nr 3 do VI AKPOŚK aglomeracja planuje budowę 14,8 km sieci.

Na terenie gminy Zblewo z sieci kanalizacyjnej korzystało w 2020 r. 6 633 mieszkańców, co stanowi zaledwie 57% ludności gminy. Miejscowości, które mają dostęp do zbiorczego systemu odprowadzania ścieków to: Białchowo, Jezierce, Kleszczewo Kościerskie, Miradowo, Pałubinek, Pinczyn, Radziejewo, Semlin, Piesienica i Zblewo (10 z 17 miejscowości z terenu gminy). Gmina posiada jedną biologiczną oczyszczalnię ścieków, której średnia dobową przepustowość wynosi 800 m³/dobę (maksymalna przepustowość to 1200 m³/dobę). Jej potencjał pozwala na obsłużenie 8 tys. mieszkańców (8 000 RLM). Do oczyszczalni ścieków nieczystości doprowadzane są siecią kanalizacyjną grawitacyjną i tłoczną, a także dowożone są beczkowozami ze zbiorników bezodpływowych z terenu gminy. Ilość ścieków oczyszczonych w 2020 r. wyniosła ok. 311,8 tys. m³. Odbiornikiem ścieków jest rzeka Piesienica. System wodno-kanalizacyjny jest zarządzany przez Zakład Komunalny Gminy Zblewo, który opracował „Wieloletni plan rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i urządzeń kanalizacyjnych w Gminie Zblewo na lata 2021-2024”². Plan obejmuje okres 4 lat i ma charakter otwarty. Planowane nakłady inwestycyjne realizowane w latach 2021 - 2024 wynoszą łącznie 1 262 250,00 zł. Przedsięwzięcia inwestycyjne uwzględnione w Planie obejmują w szczególności:

1. modernizację ujęć wody, stacji uzdatniania wody i hydroforni,

² Uchwała nr XXX / 238 / 21 Rady Gminy Zblewo z dnia 25 lutego 2021 r.

2. rozbudowę sieci wodociągowych,
3. modernizację przepompowni ścieków i oczyszczalni ścieków, w tym gospodarki osadowej,
4. rozbudowę sieci kanalizacyjnych.

Planowana długość nowo wybudowanej sieci wodociągowej wynosi 4 254 mb, natomiast planowana długość nowo wybudowanej sieci kanalizacyjnej wynosi 897 mb. Z uwagi na nieodpowiednie parametry ścieków w 2021 r. Gmina rozpoczęła inwestycję polegającą na modernizacji oczyszczalni ścieków, która obejmuje m.in. przebudowę i modernizację obiektów oczyszczalni, modernizację budynków technicznych, budowę oświetlenia i instalację monitoringu. Cała inwestycja jest realizowana w ramach działania 2.3 „Gospodarka wodno-ściekowa w aglomeracjach” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. W najbliższym czasie planowana jest także budowa sieci kanalizacji sanitarnej w Bytoni oraz miejscowościach Borzechowo, Białachowo i Radziejowo³. Z systemu wodociągowego gminy w 2020 r. korzystało 99,6% mieszkańców, a długość sieci wynosiła 176,105 km. W 2020 r. wybudowano ok. 0,54 km sieci oraz 44 nowe przyłącza. Sieć wodociągowa zasilana jest w wodę z 5 ujęć wody, które znajdują się w Zblewie, Jeziercach, Borzechowie, Małym Bukowcu i w miejscowości Cis. Za eksploatację infrastruktury wodociągowej odpowiada Zakład Komunalny Gminy Zblewo. Warto nadmienić, że w 2019 r. zrealizowano budowę zbiornika retencyjnego na wodę o pojemności 150 m³ w hydroforni w Zblewie i przebudowano sieć wodociągową w miejscowości Jezierce. W styczniu 2021 r. nastąpił odbiór zadania dotyczącego przebudowy stacji uzdatniania wody w miejscowości Jezierce.

Zgodnie z VI AKPOŚK aglomeracja Zblewo o wielkości 10 688 RLM wyznaczona została Uchwałą Rady Gminy Zblewo nr XIV/143/2019 z dnia 18.12.2019 r. i nie spełnia ona wymagań dyrektywy 91/271/EWG (niezgodność wynosi 10 688 RLM). Według danych zawartych w załączniku nr 3 do VI aktualizacji KPOŚK, w najbliższych latach planowana jest budowa 6,7 km.

³ Diagnoza społeczna, gospodarcza i przestrzenna Gminy Zblewo, STR. 60 – 62.

W gminie Bobowo siecią kanalizacyjną objęte są jedynie 2 z 6 miejscowości: Bobowo i Jabłówko, które wchodzi w skład aglomeracji Jabłowo. Długość kanalizacyjna wynosi 14,2 km, a nieczystości odprowadzane są do oczyszczalni ścieków zlokalizowanej na terenie gminy Starogard Gdański. W roku 2020 zbudowano w Bobowie 2 odcinki sieci kanalizacji sanitarnej: na ul. Kościelnej (o długości 605 m) oraz na ul. Wschodniej (o długości 80 m). Siecią wodociągową w Bobowie zarządza Wójt Gminy. Gmina posiada stację uzdatniania wody, na obszarze której znajdują się trzy studnie poboru wód podziemnych. Z sieci wodociągowej w 2020 r. korzystało 93% mieszkańców, a jej długość wynosiła ok. 70,2 km. W sumie w roku 2020 do ludności dostarczono 78 330 m³ wody.

Gmina Bobowo, wraz z częścią Gminy Starogard Gdański wchodzi w skład Aglomeracji Jabłowo, która wyznaczona została uchwałą nr XXXV/424/2021 Rady Gminy Starogard Gdański z dnia 21.09.2021 r. Wielkość aglomeracji to 6 071 RLM. Według załącznika nr 3 do VI AKPOŚK, aglomeracja Jabłowo nie spełnia wszystkich wymagań Dyrektywy 91/271/EWG, a zakres niezgodności określony został na poziomie 873 RLM. W związku z powyższym planowana jest budowa kolejnych odcinków sieci kanalizacyjnej o długości 8,1 km.

2.2.4 GOSPODARKA ODPADAMI

Na terenie MOF gospodarka odpadami realizowana jest samodzielnie przez każdą gminę. Z uwagi na coraz większą liczbę odpadów, wprowadzane są konkretne zasady segregacji, które umożliwiają poddawanie ich recyklingowi i odzyskiwanie części surowców. Odpady odebrane od mieszkańców wszystkich jednostek wchodzących w skład MOF podlegają zagospodarowaniu w Zakładzie Utylizacji Odpadów Komunalnych Stary Las Sp. z o.o. Jest to kompleksowy obiekt waloryzujący, unieszkodliwiający i deponujący wydzielone strumienie odpadów. Posiada on zarówno możliwości przetwarzania niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych i bioodpadów stanowiących odpady komunalne, jak i możliwości przetwarzania przeznaczonych do składowania pozostałości z sortowania odpadów komunalnych i pozostałości z procesu mechaniczno-biologicznego przetwarzania niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych. Funkcjonowanie ZUOK odbywa się w oparciu o szereg wzajemnie powiązanych linii sortowniczych, demontażowych

i kompostujących, których celem jest zminimalizowanie objętości odpadów balastowych kierowanych na kwaterę składową.

Na terenie miasta Starogard Gdański, w celu realizacji zadań związanych z gospodarowaniem odpadami komunalnymi, w strukturach Urzędu Miasta Starogard Gdański funkcjonuje Wydział Ochrony Środowiska (wcześniej Referat Gospodarki Odpadami Komunalnymi i Ochrony Środowiska). Komórka ta powstała w wyniku podjęcia przez Radę Miasta Starogard Gdański uchwały z dnia 15 czerwca 2016 r. w sprawie wystąpienia Gminy Miejskiej Starogard Gdański ze Związku Gmin Wierzyca, wskutek czego od początku 2017 r. Miasto samodzielnie zajmuje się gospodarką odpadami komunalnymi. Na terenie miasta funkcjonuje również zorganizowany system gromadzenia i wywozu odpadów. Odbiór odpadów realizowany jest za pośrednictwem przedsiębiorcy wyłonionego w trybie przetargu nieograniczonego, tj. Przedsiębiorstwa Usług Komunalnych „STARKOM” Sp. z o.o., na podstawie umowy zawartej na okres od 1 stycznia 2020 r. do 30 czerwca 2024 r. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w „Analizie stanu gospodarki odpadami komunalnymi na terenie Gminy Miejskiej Starogard Gdański za 2020 rok”, łączna ilość odebranych odpadów komunalnych z terenu miasta Starogard Gdański w roku 2020 wyniosła 20 044,67 Mg, z czego 9 936,544 Mg stanowiły odpady zmieszane, a 3 582,05 Mg odpady ulegające biodegradacji. Do Punktów Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych (PSZOK) mieszkańcy oddali 656,796 Mg odpadów komunalnych.

Gmina Starogard Gdański od 2020 r. samodzielnie organizuje system gospodarowania odpadami na swoim terenie. Systemem objęte są wyłącznie nieruchomości zamieszkałe. Właściciele nieruchomości, na których nie zamieszkują mieszkańcy (np. miejsca prowadzenia działalności gospodarczej, instytucje publiczne) oraz nieruchomości, na których znajdują się domki letniskowe lub inne nieruchomości wykorzystywane na cele rekreacyjno-wypoczynkowe, zobowiązani są do podpisania umowy na odbiór odpadów komunalnych we własnym zakresie. W okresie styczeń – wrzesień 2020 r. wykonawcą usługi odbioru odpadów komunalnych z nieruchomości zamieszkałych na terenie całej gminy było Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych Starkom Sp. z o.o. Po tym okresie, w związku z koniecznością przeprowadzenia postępowań przetargowych oraz w celu zwiększenia konkurencyjności wśród firm wywozowych, obszar gminy został podzielony na 4 sektory. Ostatecznie wyłoniono dwóch wykonawców, którzy od października 2020 r. obsługują teren gminy:

1. Gminne Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. z siedzibą w Skarszewach, sektor I i III,
2. Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych „STARKOM” Sp. z o.o., z siedzibą w Starogardzie Gdańskim, sektor II i IV.

Według „Analizy stanu gospodarki odpadami komunalnymi na terenie Gminy Starogard Gdański za 2020 r.” od mieszkańców gminy odebrano 5 017,43 Mg odpadów komunalnych, z czego 2 651,07 Mg stanowiły odpady zmieszane, a 1 266,5 Mg odpady bio. W 2020 r. do Punktów Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych (PSZOK) mieszkańcy oddali 100,7 Mg odpadów komunalnych.

Podobnie jak Gmina Miejska Starogard Gdański oraz Gmina Starogard Gdański, Gmina Zblewo była od 2013 r. członkiem Związku Gmin Wierzyca. W 2016 r. wystąpiła ze Związku i samodzielnie wybrała firmę, która odbierała odpady od mieszkańców. Decyzja ta wpłynęła na obniżenie stawek opłat za odpady przy jednoczesnym zachowaniu odpowiedniej jakości (nawet ponad 60 wywozów śmieci w ciągu roku). Z terenu gminy Zblewo w 2020 r. odebrano 3 515,740 Mg odpadów, z czego 2 116,180 Mg stanowiły odpady zmieszane, a 564,280 Mg odpady ulegające biodegradacji. Na analizowanym obszarze, gmina Zblewo ma najniższy wynik selektywnej zbiórki odpadów. W 2020 r. zbliżyła się jedynie do wyniku gminy Bobowo (41,6%). Co jednak warto zauważyć, ilość segregowanych odpadów w gminie z roku na rok rośnie. W 2017 r. było to 29,3%, a w 2020 r. – 39,4%.

Gmina Bobowo jako jedyna z terenu MOF nadal wchodzi w skład Związku Gmin Wierzyca, który utworzony został 1 lipca 2013 r. Związek Gmin przejął obowiązki organizowania odbierania i zagospodarowania odpadów komunalnych od wszystkich właścicieli nieruchomości zlokalizowanych na obszarze gmin należących do Związku. Według „Analizy stanu gospodarki odpadami komunalnymi na terenie Związku Gmin Wierzyca za 2020 r.”, z terenu gminy odebrano 847 Mg odpadów komunalnych, co stanowiło wzrost o 11% w stosunku do roku 2019. Na terenie gminy prowadzona jest również gospodarka odpadami niebezpiecznymi, związanymi z usuwaniem azbestu i wyrobów zawierających azbest. W tabeli poniżej przedstawiono informacje o ilości odpadów odbieranych z terenu MOF w latach 2019-2020.

Tabela 6 Ilość odpadów odbieranych z terenu MOF, 2020 r.

Ilość odpadów	Miasto Starogard Gdański	Gmina Starogard Gdański	Gmina Bobowo	Gmin Zblewo	Razem MOF
Ilość odebranych odpadów w 2020 r. [Mg]	20 044,67	5 017,43	847	3 515,74	29 424,84
Ilość odebranych odpadów w 2019 r. [Mg]	19 277,27	4 523,44	752	3 568,33	28 121,04
Wzrost w ilości odbieranych odpadów [%]	4	10	11,2	-1	4,43

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych poszczególnych gmin

Trend zwiększającej się produkcji odpadów w roku 2020 na terenie MOF, był przeciwieństwem do danych dla całego województwa. W tym zakresie województwo pomorskie odnotowuje bowiem mniejszą produkcję odpadów przypadającą na jednego mieszkańca i jest to zjawisko odwrotne w skali całego kraju, gdzie wskaźnik ten – podobnie jak w MOF – ulega zwiększeniu. Dane w tym zakresie przedstawione zostały w tabeli poniżej.

Tabela 7 Masa wytworzonych odpadów komunalnych przez jednego mieszkańca na terenie MOF oraz województwa pomorskiego, 2019-2020 r. [kg]

Obszar	2019 r.	2020 r.
Polska	332	344
Województwo pomorskie	372	352
Miasto Starogard Gdański	357	366
Gmina Starogard Gdański	275	275
Gmina Zblewo	306	324
Gmina Bobowo	237	269

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Jedynym pozytywnym zjawiskiem jest tutaj fakt, że przy zwiększającej się ilości produkowanych odpadów, wzrasta poziom świadomości ludności, co znajduje odzwierciedlenie w ilości odbieranych śmieci segregowanych. Choć nadal nie wszystkie gminy wchodzące w skład MOF osiągają zakładane wskaźniki w tym zakresie. W roku 2020 wskaźnik dotyczący podziału na 4 frakcje osiągnęło jedynie miasto Starogard Gdański,

natomiast w przypadku odpadów budowlanych były to gmina Zblewo i Gmina Bobowo. Dane w tym zakresie przedstawione zostały w tabeli poniżej.

Tabela 8 Poziomy recyklingu osiągnięte przez samorządy MOF w roku 2020

Parametr [%]	Miasto Starogard Gdański	Gmina Starogard Gdański	Gmina Zblewo	Gmina Bobowo
Poziom recyklingu frakcji papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła (wymagany poziom $\geq 50\%$)	50,93	30,14	33,20	46,31
Poziom recyklingu odpadów budowlanych i rozbiórkowych (wymagany poziom $\geq 70\%$)	60,45	59,98	71,14	100,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych poszczególnych gmin

Z kolei w roku 2021 wskaźnik recyklingu osiągnęła Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Zblewo. Miasto Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo znalazły się nieznacznie poniżej wymaganych poziomów.

Tabela 9 Poziom przygotowania do ponownego użycia i recyklingu odpadów komunalnych samorządy MOF w roku 2021 i 2022

Parametr [%]	Miasto Starogard Gdański	Gmina Starogard Gdański	Gmina Zblewo	Gmina Bobowo
2021				
Poziom przygotowania do ponownego użycia i recyklingu odpadów komunalnych (wymagany poziom co najmniej 20% wagowo)	18,02	27,91	20,02	19,45
2022				
Poziom przygotowania do ponownego użycia i recyklingu odpadów komunalnych (wymagany poziom co najmniej 25% wagowo)	33,73	36,4	32,06	36,57

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych poszczególnych gmin

2.2.5 RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA/ZASOBY PRZYRODNICZE

Powiat starogardzki cechuje się wyjątkowo dużym pokryciem lasów (lesistość na poziomie 43%), a co za tym idzie wyjątkowo bogatą fauną i florą. Jest to też obszar etniczno-kulturowy Kociewie, który na terenie województwa pomorskiego obejmuje powiat starogardzki i tczewski, a także fragmenty powiatu kościerskiego. Jest to teren szczególnie atrakcyjny turystycznie leżący nad rzekami: Wierzycą, Wdą i Dolną Wisłą. Nie bez znaczenia jest fakt, że Starogard Gdański stanowi stolicę Kociewia, a jego atrakcyjności sprzyja bardzo dobre skomunikowanie zarówno drogowe jak i kolejowe.

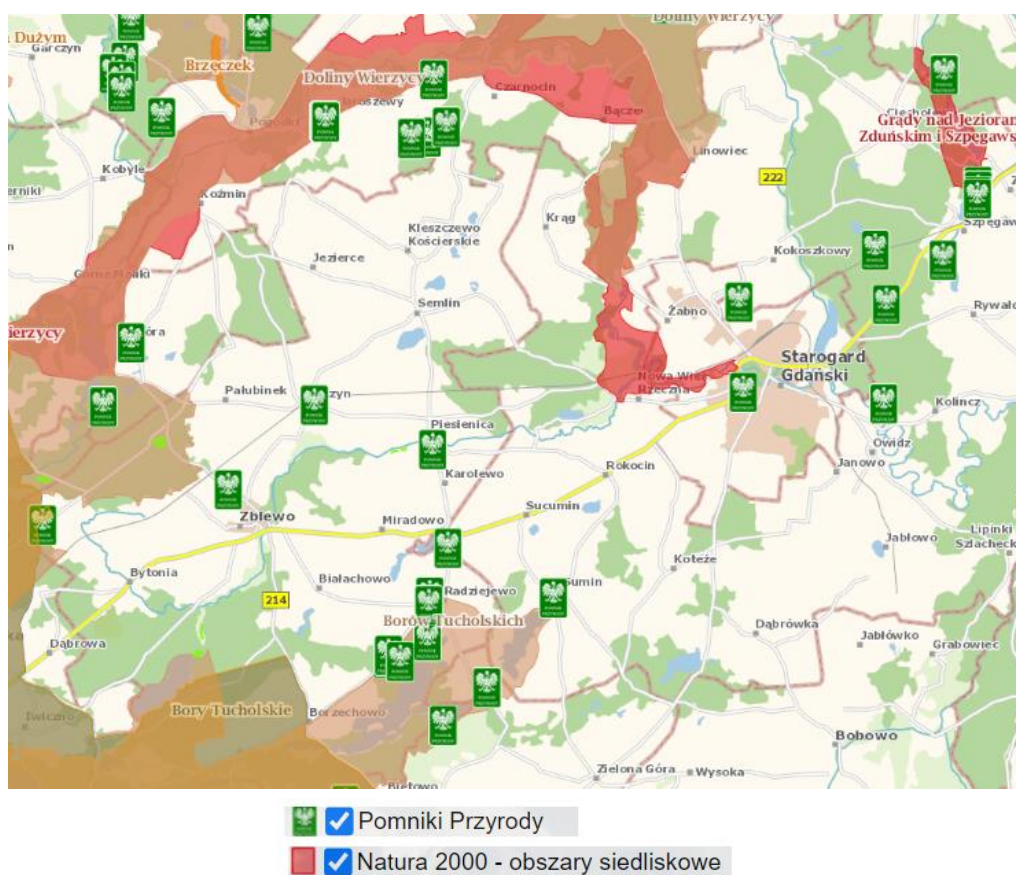
Tym, co bez wątpienia wpływa na wyjątkowość obszaru jest lokalizacja na terenie powiatu Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich, który stanowi jeden z największych w Polsce kompleksów leśnych o łącznej powierzchni ok. 350 tys. ha. Walory przyrodnicze obszaru chronione są w ramach europejskiej sieci Natura 2000. Na terenie tym wyznaczone są m.in. dwie ostoje ptasie: PLB220009 „Bory Tucholskie” i PLB220001 „Wielki Sandr Brdy”. Warto dodać, że obszar ten jest wyjątkowo cenny przyrodniczo ze względu na zachowane fragmenty puszczy pierwotnej, stanowiska reliktowych roślin oraz rzadkich gatunków ptaków i zwierząt. Obszar ten częściowo zlokalizowany jest na terenie gminy Zblewo (sołectwo Borzechowo i Mały Bukowiec). Właśnie z uwagi na wyjątkowe bogactwo naturalne Borów Tucholskich, tereny gminy Zblewo są obszarem MOF najchętniej odwiedzanym przez turystów szukających oddechu od miejskiego zgiełku i zainteresowanych wyjątkowymi walorami przyrodniczymi.

Obok Borów Tucholskich, na terenie MOF zlokalizowany jest również Obszar Natura 2000 „Dolina Wierzycy” (PLH 220094), który znajduje się na terenie gminy Starogard Gdański. Występuje tu 13 typów siedlisk stanowiących przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000. Dolina rzeki jest dość intensywnie zagospodarowana i użytkowana (elektrownie wodne, rolnictwo, turystyka kajakowa). Jednak nadal występuje tu 14 siedlisk przyrodniczych wymienionych w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej (wiele rzadkich, chronionych gatunków roślin, m.in. leniec bezpodkwiatkowy) i bogactwo świata zwierzęcego (minóg strumieniowy, różanka, piskorz, koza, głowacz białopłetwy, brzanka, czerwończyk nieparek). Poniżej zamieszczono mapę obrazującą obszary Natura 2000 na terenie MOF.

Warto dodać, że w północno-wschodniej części miasta Starogard Gdański zlokalizowany jest kompleks leśny, niedaleko którego znajduje się jezioro „Kochanka”,

stanowiące unikalny obiekt przyrodniczy. Występują tu naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, które zaliczane są do siedlisk przyrodniczych opisanych w załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Występują tutaj również zbiorowiska ziołoroślowo-szuwarowe i łożowiska oraz w przeszłości bardzo rzadkie gatunki roślin, m.in. jezierzyny morskiej. Obszar ten jest też cennym siedliskiem ptactwa wodnoblotnego oraz płazów.

Rysunek 2.7 Obszary Natura 2000 na terenie MOF



Źródło: Opracowanie własne, na podstawie <http://geoserwis.gdos.gov.pl/>

Na terenach MOF oprócz stricte terenów leśnych występują także tereny zielone w postaci parków, skwerów czy zieleni osiedlowej. Warto jednak nadmienić, że te formy zieleni dostrzegalne są przede wszystkim w mieście Starogard Gdański. Na terenach wiejskich z uwagi na inne zagospodarowanie terenu (m.in. zabudowa jednorodzinna, pola i łąki), potrzeby zagospodarowania terenu na parki czy skwery są znacząco mniejsze. Sytuacja ta została zobrazowana w poniższej tabeli.

Tabela 10 Tereny zielone na terenie MOF, 2019- 2020 [ha]

Tereny zielone	Starogard Gd.		Gmina Starogard Gd.		Zblewo		Bobowo	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Parki spacerowo-wypoczynkowe	6,60	5,75	2,20	2,20	-	-	-	-
Zieleńce	11,10	26,20	0,50	0,50	3,70	3,70	-	-
Tereny zieleni osiedlowe	28,60	28,60	2,02	2,02	3,87	3,87	-	-
Lasy gminne	9,78	9,78	10,80	10,80	1,38	1,10	1,64	1,50

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych, 2019-2020

2.3 ENERGETYKA

2.3.1 ENERGIA ELEKTRYCZNA

Miasto Starogard Gdański zaopatrywane jest w energię elektryczną ze stacji transformatorowo-rozdzielczej GPZ 110/15kV „Starogard” zlokalizowanej w południowo-wschodniej części miasta. Zasilana jest ona trzykierunkowo poprzez następujące napowietrzne linie elektroenergetyczne:

1. 110 kV Starogard Gdański- Czarna Woda,
2. 110 kV Starogard Gdański– Skarszewy,
3. 110 kV Swaróżyn – Starogard Gdański.

Z powyższej stacji GPZ energia elektryczna na terenie miasta rozprowadzana jest poprzez 16 linii średniego napięcia (15 kV) z „miejskich” ciągów do poszczególnych stacji transformatorowych SN/nn, z których wyprowadzona jest sieć niskiego napięcia, trafiająca bezpośrednio do odbiorców końcowych. Sieć średniego napięcia w centralnej części miasta jest skablowana, natomiast na terenach okalających centrum są to linie napowietrzne. Ponadto na terenie miasta znajduje się duża elektrociepłownia przemysłowa, która zasilą w energię elektryczną i ciepło zakład przemysłowy Polpharma S.A., a także system ciepłowniczy miasta.

Na przeważającym obszarze miasta potrzeby mieszkańców w zakresie zasilania w energię elektryczną są zaspokojone. Niedobory zgłaszane są natomiast przez przedsiębiorców i dotyczą zaopatrzenia w energię elektryczną w północnej – przemysłowej części miasta. Jest to jeden z problemów, który musi zostać rozwiązany z uwagi na potencjalnych, nowych inwestorów.

Gmina Starogard Gdański zasilana jest w energię elektryczną ze stacji 110/15 kV GPZ Starogard Gdański, którego łączne obciążenie w szczycie wynosi około 1 300 A oraz GPZ Skarszewy, którego łączne obciążenie w szczycie wynosi około 450 A (stacje zlokalizowane poza obszarem gminy). Długość linii napowietrznych wysokiego napięcia (WN) 110 kV wynosi 44,64 km, a ich stan określany jest jako dobry.

Na obszarze gminy nie ma problemów z dostarczaniem mocy i energii elektrycznej do istniejących obiektów. Linie wysokiego, średniego i niskiego napięcia posiadają rezerwy w zakresie obciążalności prądowej. Istnieją również rezerwy w mocach transformatorów WN/SN oraz SN/nn. W przypadku, gdy na danym obszarze występuje zwiększone zapotrzebowanie na moc i energię elektryczną, sieć jest rozbudowywana i przebudowywana tak, aby jej zdolności dystrybucyjne były prawidłowe. Przez obszar gminy Starogard Gdański przebiega linia elektroenergetyczna najwyższych napięć (220 kV) relacji Bydgoszcz – Gdańsk. W roku 2020 r. na ukończeniu znajdowała się inwestycja polegająca na budowie dwutorowej linii elektroenergetycznej 400 kV relacji Grudziądz – Pelplin – Gdańsk Przyjaźń. Po uruchomieniu linii 400 kV obecnie funkcjonująca linia 220 kV zostanie zdemontowana, a nowa linia połączy ze sobą 3 stacje elektroenergetyczne istotne dla zasilania znacznych obszarów województwa kujawsko-pomorskiego i pomorskiego. Inwestycja realizowana jest w ramach rozbudowy Krajowego Systemu Przesyłowego i jest o tyle istotna, że produkcja energii w woj. pomorskim nie zaspokaja w pełni istniejących potrzeb. W 2020 r. województwo pomorskie produkowało zaledwie 30 proc. energii, której potrzebowało i mimo, iż w roku 2021 wartość ta wzrosła do 63,1% (wg. GUS), to nadal pozostała część musi być doprowadzona z południowych rejonów kraju.

W 2020 r. w wyniku przetargu wyłoniono nowego dostawcę energii elektrycznej dla grupy zakupowej Gminy Starogard Gdański. Nowym dostawcą została firma Energa Obrót S.A. Energia zakupiona przez Gminę służy do oświetlania ulic, placów, obiektów użyteczności publicznej, szkół i budynków administracyjnych na terenie gminy Starogard Gdański.

Przez teren gminy Zblewo przebiegają elektroenergetyczne linie napowietrzne, w tym linia elektroenergetyczna wysokiego napięcia (WN) 110 kV relacji GPZ Starogard Gdański-Czarna Woda-Czersk oraz linia elektroenergetyczna 30 kV stanowiąca rezerwowe zasilanie dla GPZ Czarna Woda. Gmina zasilana jest dwiema liniami elektroenergetycznymi SN 15 kV, tj. linią SN Miradowo-Piesienice i linią SN Radziejewo-Bytonia. Linie elektroenergetyczne niskiego napięcia (nn) o napięciu 0,4 kV zasilają bezpośrednio odbiorców komunalno-bytowych, sektor usług oraz drobny przemysł.

W gminie Bobowo zaopatrywanie odbiorców w energię elektryczną odbywa się poprzez stacje transformatorowe GPZ „Starogard Gdański” oraz GPZ „Majewo” (poza terenem gminy, w obszarze gminy nie zlokalizowano Głównego Punktu Zasilania) z wykorzystaniem sieci średnich 15 kV i niskich napięć 0,4 kV. Sieć zaopatrująca bezpośrednich odbiorców rozwinięta jest na poziomie odpowiadającym bieżącym potrzebom. W przeważającej większości zasilanie odbywa się z sieci napowietrznej niskiego napięcia, zaopatrującej głównie gospodarstwa rolne.

2.3.2 SIEĆ CIEPŁOWNICZA

Na terenie miasta Starogard Gdański funkcjonuje scentralizowany system zaopatrzenia w ciepło, który oparty jest na dwóch oddzielnych sieciach ciepłowniczych:

1. z Ciepłowni Rejonowej „Południe” - należącej do GPEC STAROGARD Sp. z o.o. (o mocy zainstalowanej 58,15 MW), która nie spełnia wymagań dla efektywnych systemów ciepła,
2. z EC Starogard Sp. z o.o. (o mocy zainstalowanej 120,4 MW), która spełnia wymagania efektywnych systemów ciepłowniczych poprzez kogenerację z odnawialnymi źródłami ciepła na poziomie 70%.

Sieć ciepła obsługuje centralną oraz południowo-centralną część miasta, w tym głównie wielorodzinną zabudowę mieszkaniową. Na terenach nieobjętych siecią ciepłowniczą, ciepło zapewniają indywidualne kotłownie, które funkcjonują zarówno w budynkach mieszkalnych, jak i publicznych. Do ogrzewania wykorzystywane są przede wszystkim paliwa stałe, gaz ziemny i olej opałowy. W mniejszym stopniu wykorzystywane są paliwa ekologiczne.

Z kolei na terenie gminy Starogard Gdański nie funkcjonuje zorganizowany system ciepłowniczy. System ogrzewania opiera się głównie o indywidualne źródła ciepła o niskich mocach oraz nieliczne kotłownie lokalne. Takie rozwiązanie jest główną przyczyną niskiej

emisji, a spaliny emitowane przez kominy o wysokości około 10 m (budynki mieszkalne), rozprzestrzeniają się w przyziemnych warstwach atmosfery. Niska wysokość emitorów w powiązaniu z częstą w okresie zimowym inwersją temperatury, sprzyja kumulacji zanieczyszczeń (głównie pyłów zawieszonych PM 10 i PM 2,5).

Na terenie gminy Zblewo również nie ma sieci ciepłowniczej i podobnie jak w gminie Starogard Gdański do ogrzewania wykorzystywane są lokalne kotłownie, które w dużej mierze wymagają modernizacji. Większe kotłownie działają w obiektach użyteczności publicznej i obiektach produkcyjno-usługowych. Biorąc pod uwagę wykorzystywane nośniki energii, to dominują kotły na paliwa węglowe, a ich udział w strukturze pokrycia potrzeb ciepłych gminy wynosi ponad 60%. W celu zmniejszenia emisji zanieczyszczeń (które przekraczają dopuszczalne wartości) planuje się termomodernizację budynków oraz przejście na pozyskiwanie energii z odnawialnych źródeł energii. Szacuje się, że już około 25% potrzeb ciepłych gminy pokrywa energia z biomasy (głównie drewna, w mniejszym stopniu ze słomy). Pojedyncze gospodarstwa wyposażone są w kolektory słoneczne, panele fotowoltaiczne, a także w kotły na biomasę.

Na terenie gminy Bobowo również nie istnieje centralny system ciepłowniczy. Zasilanie odbiorców w ciepło opiera się na funkcjonowaniu kotłowni lokalnych oraz indywidualnych źródeł ciepła (indywidualne kotłownie, piece i piecyki). Głównym paliwem stosowanym w lokalnych kotłowniach jest węgiel kamienny, olej opałowy i częściowo biomasa (drewno opałowe).

Wysoki odsetek instalacji indywidualnych i kotłowni lokalnych na terenie MOF znalazł odzwierciedlenie w uchwale Sejmiku Województwa Pomorskiego, która określa liczbę kotłów do wymiany na terenie województwa i powiatu starogardzkiego, a także gmin tworzących MOF. Szczegółowe dane w tym zakresie przedstawia tabela poniżej.

Tabela 11 Szacowana liczba kotłów, które powinny zostać wymienione w Starogardzkim MOF, na tle wybranych jednostek strefy pomorskiej, lata 2021-2026

Obszar	Szacowana liczba kotłów do wymiany w latach 2021-2026 [szt.]	Łączny koszt [tys. zł]	Efekt ekologiczny (obniżenie emisji)	
			Łącznie PM 10 [Mg]	Łącznie B(a)P [kg]
Powiat starogardzki	4 674	84 132	286,25	106,84

Gmina Bobowo	125	2 250	8,64	3,04
Gmina Starogard Gdański	721	12 978	55,02	19,36
Gmina Zblewo	554	9 972	34,29	12,08
Województwo pomorskie	72 144	1 298 592	4797,25	1 687

Źródło: Załącznik do Uchwały Nr 414/XXXIV/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 czerwca 2021 r.

Z danych przedstawionych w tabeli jasno wynika, że najpilniejsze działania muszą być przeprowadzone w gminach Zblewo i Starogard Gdański, zaś najmniejsza liczba kotłów przeznaczonych do wymiany zlokalizowana jest w gminie Bobowo, co z pewnością wynika także z faktu, że jest to najmniejsza gmina wchodząca w skład MOF.

2.3.3 WYKORZYSTANIE OZE

Według ustawy „Prawo energetyczne”, jako odnawialne źródła energii rozumie się źródła wykorzystujące w procesie przetwarzania energię wiatru, promieniowania słonecznego, geotermalną, fal, prądów i pływów morskich, spadku rzek oraz energię pozyskiwaną z biomasy, biogazu wysypiskowego, a także biogazu powstałego w procesach odprowadzania lub oczyszczania ścieków albo rozkładu składowanych szczątków roślinnych i zwierzęcych.

Zgodnie z zapisami „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Miasta Starogard Gdański”, zarówno miasto jak i jego okolice charakteryzują się dość korzystnymi uwarunkowaniami do rozwoju energetyki słonecznej, wiatrowej oraz - ze względu na intensywną działalność rolniczą - także biogazowej. W mieście i jego okolicach działają małe elektrownie wodne na rzece Wierzyca. W dodatku także w granicach miasta znajduje się stosunkowo dużo terenów rolnych, które mogą być przeznaczone do lokalizacji instalacji odnawialnych źródeł energii. Natomiast na terenach zabudowanych można rozważyć zastosowanie mikro- lub piko-wiatraków, czyli niewielkich urządzeń mocowanych na dachu lub maszcie, a także instalacji słonecznych.

Na terenie gminy Starogard Gdański istnieje natomiast możliwość wykorzystania wód do produkcji energii. Z tego względu funkcjonuje tu już 5 małych elektrowni wodnych o łącznej mocy 1,280 MW (4 elektrownie na rzece Wierzyca oraz 1 elektrownia na rzece Piesienica). Poniżej znajduje się zestawienie elektrowni wodnych w gminie.

Tabela 12 Małe elektrownie wodne na terenie gminy Starogard Gdański, 2020 r.

Nazwa elektrowni	Rzeka	Moc [kW]
MEW Owidz	Wierzyca	250
MEW Kolincz	Wierzyca	407
MEW Klonówka	Wierzyca	220
MEW Nowa Wieś Rzeczna	Piesienica	75
MEW Wierzyca	Wierzyca	328

Źródło: Aktualizacja założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Starogard Gdański, 2020 r.

Zgodnie z zapisami „Aktualizacji założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Starogard Gdański” gmina posiada również potencjał do produkcji energii wiatrowej i położona jest na obszarze III (korzystnej) strefy energetycznej wiatru. Dla III strefy potencjał energetyczny wiatru wynosi:

1. na wysokości 10 m – 500-750 kWh/rok z m² powierzchni wirnika,
2. na wysokości 30 m – 750-1 000 kWh/rok z m² powierzchni wirnika.

Niestety biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy w zakresie odległości lokalizacji turbin wiatrowych od zabudowy mieszkaniowej (10-krotność wysokości wiatraka) oraz faktu, że gmina nie posiada terenów, które przeznaczone byłyby na elektrownie wiatrowe, rzeczywiste wykorzystanie wiatru do produkcji energii zdaje się być mało realne.

W odniesieniu do możliwości produkcji energii przy wykorzystaniu energii słonecznej w opracowaniu wskazano, iż potencjał rocznej produkcji energii elektrycznej na terenie gminy Starogard Gdański z optymalnie umiejscowionej instalacji PV (nachylenie pod kątem 39° w kierunku południowym) wynosi około 1 073 kWh/kWp. Energia słoneczna pozyskiwana może być zarówno poprzez małe instalacje montowane u odbiorców indywidualnych, jak również poprzez większe jednostki, które mogłyby być lokalizowane na terenach nieurbanizowanych i produkować energię na skalę przemysłową. Natomiast potencjał energetyczny zasobów biomasy stałej na terenie gminy wynosi około 132 129 GJ. Największy udział w lokalnych zasobach biomasy stałej na cele energetyczne posiada biomasa rolnicza (słoma) – 64 650 GJ, co stanowi 48,9%. Z kolei teoretyczny roczny potencjał energetyczny zasobów biogazu na terenie gminy Starogard Gdański wynosi około 244 922 GJ. Warto

zaznaczyć, że w gminie istnieje duży potencjał do pozyskiwania biomasy pochodzenia rolniczego.

W przypadku gminy Zblewo również widoczny jest potencjał wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Zgodnie z analizami, które sporządzone były na potrzeby opracowania projektu założeń zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe wynika, że:

1. w północnej części gminy występuje duży potencjał biomasy z gnojowicy i innych odpadów produkcji zwierzęcej i roślinnej biomasy odpadowej pochodzenia rolniczego i celowych upraw energetycznych,
2. istnieją jedne z lepszych potencjałów wietrzności w Polsce,
3. istnieją korzystne warunki dla budowy instalacji solarnych,
4. niewielki potencjał wykorzystania dla energetyki wodnej posiada rzeka Piesienica.

Zgodnie z zapisami „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Bobowo na lata 2021-2025” obecnie na terenie gminy nie funkcjonują duże instalacje wykorzystujące energię odnawialną do produkcji energii elektrycznej lub ciepłej. Planowana jest budowa zespołu elektrowni wiatrowych składających się z trzech turbin wiatrowych o maksymalnej mocy do 9 MW. Na terenie gminy w niewielkiej liczbie funkcjonują mikroinstalacje i/lub małe instalacje OZE, których celem jest zaspokojenie lokalnego zapotrzebowania na energię. Na terenie gminy Bobowo istnieją dobre warunki do wykorzystania energii promieniowania słonecznego. Największe szanse rozwoju w krótkim okresie mają technologie konwersji termicznej energii promieniowania słonecznego, oparte na wykorzystaniu kolektorów słonecznych oraz ogniw fotowoltaicznych. Gmina nie posiada optymalnych warunków do produkcji energii z wody, co związane jest z koniecznością zapewnienia odpowiednich spadków wody. Pod kątem możliwości pozyskania energii wiatrowej, gmina znajduje się w II, korzystnej strefie wiatrowej - energia użyteczna wiatru na wysokości 10 m w terenie otwartym wynosi 250 - 500 kWh/m², natomiast na wysokości 30 m 500– 750 kWh/m².

2.3.4 EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA BUDYNKÓW

Na terenie MOF Starogardu Gdańskiego istnieje wiele budynków, które nie spełniają wymogów w zakresie efektywności energetycznej i w związku z tym wymagają działań termomodernizacyjnych. Są to zarówno budynki mieszkalne, jak i użyteczności publicznej,

w tym także obiekty zabytkowe. Najpilniejsze potrzeby to m.in.: docieplenie ścian zewnętrznych, docieplenie dachów i stropów, poddaszy i piwnic, wymiana okien i drzwi, wymiana źródeł ciepła, wymiana oświetlenia na energooszczędne, montaż instalacji OZE. Szczegółowy zakres prac jest odmienny dla każdego budynku i musi zostać określony na podstawie audytów energetycznych. Samorządy skupione w ramach MOF wytypowały ok. 20 budynków wymagających pilnej interwencji, w tym budynki edukacyjne czy świetlice wiejskie. Działań termomodernizacyjnych wymaga również budynek szpitala KCZ. Sp. z o.o.

2.4 GOSPODARKA, RYNEK PRACY, INNOWACYJNOŚĆ

W ostatnich latach na terenie Starogardzkiego MOF widoczny jest stały wzrost liczby rejestrowanych w REGON podmiotów gospodarczych. Szczegółowe dane w tym zakresie wskazane zostały w tabeli poniżej.

Tabela 13 Liczba przedsiębiorstw w poszczególnych jednostkach MOF w latach 2018, 2019 i 2020

Obszar	Podmioty gospodarki narodowej		
	2018 r.	2019 r.	2020 r.
Miasto Starogard Gdański	5 291	5 455	5 584
Gmina Starogard Gdański	1 561	1 653	1 758
Gmina Bobowo	235	241	254
Gmina Zblewo	1 077	1 128	1 166
RAZEM MOF	8 164	8 477	8 762

Źródło: GUS, Podmioty gospodarki narodowej (bez os. fizycznych prowadzących wyłącznie indywidualne gospodarstwa rolne) wg. Województw, podregionów, powiatów i gmin

Jeśli chodzi o liczbę podmiotów wpisanych do REGON w przeliczeniu na 1000 mieszkańców, to liderem jest tu Miasto Starogard Gdański (120 podmiotów w 2020 r.), natomiast warto zwrócić uwagę także na bardzo dobry wynik gminy Starogard (104 podmioty), który świadczy o wysokim poziomie przedsiębiorczości, przekraczającym średnią dla całego powiatu (100 podmiotów na 1000 mieszkańców w 2020 r.). Dla wskazanych gmin wskaźniki te są w tym zakresie nieznacznie niższe od wyniku całego województwa pomorskiego, w którym w roku 2020 na 1 000 mieszkańców zarejestrowanych było 135 podmiotów.

Tabela 14 Liczba podmiotów gospodarczych wpisanych do REGON na 1000 mieszkańców

Obszar	Podmioty wpisane do REGON na 1000 mieszkańców		
	2018	2019	2020
Województwo pomorskie	127	131	135
Miasto Starogard Gdański	111	114	118
Gmina Starogard Gdański	94	99	104
Gmina Bobowo	74	75	79
Gmina Zblewo	92	95	97

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS, Bank Danych Lokalnych

Spośród zarejestrowanych przedsiębiorstw na omawianym terenie przeważają te z sektora prywatnego, których w roku 2020 było 8 451, czyli stanowiły 96% wszystkich funkcjonujących firm na terenie MOF. Do najliczniej reprezentowanych branż należą tu:

1. handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów samochodowych - włączając motocykle (Sekcja G) – 2 350,
2. budownictwo (Sekcja F) – 1639,
3. przetwórstwo przemysłowe (Sekcja C) – 788,
4. pozostała działalność usługowa (Sekcje S) – 590,
5. działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (Sekcja M) – 554,
6. opieka zdrowotna i pomoc społeczna (Sekcja Q) – 363.

W większości przedsiębiorstwa funkcjonujące na terenie MOF to niewielkie mikroprzedsiębiorstwa, zatrudniające do 9 pracowników. W 2020 r. stanowiły one 96% zarejestrowanych podmiotów. Takie zjawisko jest zgodne z trendem ogólnokrajowym, w którym mikroprzedsiębiorstwa stanowią największy odsetek firm działających na rynku. W ostatnich 3 latach na terenie MOF wskaźnik przedsiębiorstw zatrudniających 0-9 osób na 1 000 mieszkańców najbardziej wzrósł na terenie gminy Starogard Gdański z poziomu 89,5% do 99,6%. Szczegółowe dane w tym zakresie dla terenu MOF przedstawione zostały w tabeli poniżej.

Tabela 15 Podmioty według klas wielkości na 1000 mieszkańców w latach 2018, 2019 i 2020 r.

Obszar	0-9			10-49			50-249			250-999		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Miasto Starogard Gdański	106,5	110,2	113,9	3,1	3,2	3,1	1,0	1,0	1,0	0,1	0,1	0,1
Gmina Starogard Gdański	89,5	94,2	99,6	3,7	3,6	3,7	0,8	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0
Gmina Bobowo	72,9	74,3	78,5	0,9	0,9	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gmina Zblewo	89,0	92,7	95,1	2,4	2,3	2,1	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS, Bank Danych Lokalnych

Wpływ na rozwój gospodarczy Starogardzkiego MOF ma także korzystna struktura demograficzna. Mimo faktu, iż od kilku lat widoczne jest starzenie się społeczeństw, w tym populacji Polski, na terenie MOF nadal liczba osób w wieku przedprodukcyjnym przeważa nad liczbą osób w wieku poprodukcyjnym. Niemniej jednak w ostatnich latach, to właśnie podregion starogardzki jest obszarem województwa, w którym w ciągu ostatnich 20 lat (tj. od roku 2002) widoczny jest największy spadek dzietności. Liczba urodzeń przypadająca na 100 kobiet w wieku produkcyjnym spadła w tych latach ze 149 do 136. W przypadku zaniechania działań rozwojowych i utrzymania tej tendencji, w niedalekiej przyszłości tereny wchodzące w skład MOF zmagać będą się więc nie tylko z problemem demograficznym, ale także szeregiem komplikacji gospodarczych, które taka sytuacja będzie powodować.

Obecnie jednak na terenie powiatu, nadal znaczący jest także udział osób w wieku produkcyjnym - według danych GUS, w województwie pomorskim osoby w wieku produkcyjnym stanowiły w 2020 r. 59,3% (1 391 262 os.), natomiast w skali powiatu było to 60,73% (77 865 os.). Istnieje tu zatem potencjał do powstawania nowych miejsc pracy i rozwoju gospodarczego, co oprócz korzystnej sytuacji demograficznej jest też ściśle powiązane z dogodnym położeniem komunikacyjnym obszaru, w tym niewielkiej odległości

od Trójmiasta. Szczegółowe dane dotyczące ludności w podziale na wiek przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 16 Ludność według ekonomicznych grup wieku, rok 2020

Obszar	Ogółem	W wieku przedprodukcyjnym	W wieku produkcyjnym	W wieku poprodukcyjnym
Miasto Starogard Gdański	43 586	8 460	24 812	10 314
Gmina Starogard Gdański	16 420	4 028	10 253	2 139
Gmina Bobowo	3 151	779	2 064	308
Gmina Zblewo	11 690	2 890	7 024	1 776
Razem MOF	74 847	16 157	44 153	14 537

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z raportów o stanie poszczególnych Gmin za rok 2020

Warto jednak zaznaczyć, że według danych WUP w Gdańsku, w ciągu najbliższych dekad sytuacja ta będzie się zmieniać i w 2050 r. odsetek osób w wieku poprodukcyjnym przekroczy w powiecie starogardzkim 33%. Szczegółowe dane przedstawiono na rysunku poniżej.

Rysunek 2.8 Udział osób w wieku poprodukcyjnym w ogólnej ludności

Udział osób w wieku poprodukcyjnym w ogólnej ludności będzie zwiększał się we wszystkich powiatach województwa pomorskiego



Źródło: WUP Gdańsk, Aktualne informacje o rynku pracy w województwie pomorskim, październik 2021 r.

Zatem już teraz istotne są działania na rzecz aktywizacji i szkoleń podnoszących kwalifikacje, w szczególności dla osób w wieku 50+.

Na terenie powiatu starogardzkiego stopa bezrobocia na koniec 2020 r. wynosiła 7,2% (dane WUP Gdańsk), a liczba bezrobotnych 3,4 tys. osób. Natomiast liczba zgłoszonych miejsc pracy i miejsc aktywizacji zawodowej w 2020 r. wyniosła 3 498. Przeciętny poziom stopy bezrobocia dla obszaru powiatu starogardzkiego w poprzednich latach, 2017-2019, wynosił nieco powyżej 5%. Można więc wnioskować, że na wyższą wartość tego wskaźnika w 2020 r. wpływ miała epidemia COVID-19, która wymuszając początkowo całkowite zamknięcie, a następnie znaczne ograniczenia w funkcjonowaniu przedsiębiorstw przyczyniła się do upadku lub znacznego ograniczenia funkcjonowania wielu firm, w tym do zmniejszenia liczby ofert pracy, a w konsekwencji do wzrostu liczby bezrobotnych. Aktualnie zawody deficytowe na terenie powiatu to m.in. zawody medyczne (pielęgniarki, położne, fizjoterapeuci, ratownicy medyczni), nauczyciele zawodu i nauczyciele języków obcych, kierowcy, zawody z branży IT (projektanci, administratorzy baz danych, programiści, analitycy, testerzy, operatorzy systemów teleinformatycznych) oraz pracownicy z zakresu finansów⁴.

Warto zauważyć, że w ostatnim czasie na terenie województwa pomorskiego widoczny jest dynamiczny rozwój przedsiębiorstw innowacyjnych. Według danych GUS, które udostępniane są na poziomie regionów, „Działalność innowacyjna w województwie pomorskim w latach 2016-2018”, ogólna wartość nakładów wewnętrznych poniesionych na działalność badawczą i rozwojową w 2018 r. w województwie pomorskim wyniosła 1 748,0 mln zł i w porównaniu z 2017 r. zwiększyła się o 39,1%, a w odniesieniu do 2016 r. była wyższa o 41,2%. Dane dot. innowacyjności nie są publikowane na poziomie gmin czy powiatów, jednak dane jednoznacznie wskazują, iż przedsiębiorstwa innowacyjne w większości ulokowane są na obszarze Trójmiasta czy jego bezpośrednich okolic.

Biorąc pod uwagę powyższe można wnioskować, że większość przedsiębiorstw działających na obszarze Starogardzkiego MOF charakteryzuje się raczej przeciętnym poziomem innowacyjności w odniesieniu do danych dla całego regionu. Należy jednak

⁴ Barometr zawodów dla powiatu starogardzkiego na rok 2021

podkreślić, iż w Starogardzie Gdańskim zlokalizowane są Zakłady Farmaceutyczne Polpharma S.A., które należą do najbardziej innowacyjnych przedsiębiorstw na Pomorzu. Innym ważnym zakładem działającym w mieście jest destylarnia Starogard Distillery, należąca do spółki Premium Distillers (grupa United Beverages). Trzecie z dużych starogardzkich przedsiębiorstw: Fabryka Mebli Okrętowych „Famos”, ogłosiła upadłość w 2020 r. Z kolei na terenie gminy Starogard Gdański firmami o największym znaczeniu są drukarnia „B&B s-ka” z Koteż, PPHU Techrol (Zielona Łapka) z Rywałdu produkująca m.in. pułapki żywołowne oraz firma Reflex z Kokoszkowych zajmująca się obróbką szkła przy użyciu najnowocześniejszych maszyn. Funkcjonują tu także zakłady „Graso” z Kręga, zajmujące się produkcją maszyn pakujących i folii termokurczliwych, „Jawor” z Linowca produkujący meble biurowe czy „Kooperol” ze Zdun, zajmujący się przetwórstwem spożywczym. Do najważniejszych firm z gminy Zblewo zaliczyć należy Dekpol S.A., działający w branży budowlanej (generalne wykonawstwo, budowa mieszkań) i jego spółkę Dekpol Steel zajmującą się produkcją osprzętów przeznaczonych do maszyn budowlanych (lider w skali kraju w swojej branży), Piekarnię Cukiernię KROPEK Piotr Kropidłowski, zatrudniającą ponad 150 osób, posiadającą nowoczesny zakład i wdrażającą innowacyjne rozwiązania w swoich wyrobach, a także PPHU BOŚ-MET specjalizujące się w produkcji kontenerów w oparciu o najnowocześniejsze technologie.

Z uwagi na specyfikę swojej działalności, Polpharma S.A. charakteryzuje się wysokim poziomem innowacyjności. Zgodnie z informacjami znajdującymi się na stronie internetowej firmy, w 2018 r. była ona liderem wśród polskich przedsiębiorstw zgłaszających wnioski patentowe do Europejskiego Urzędu Patentowego (złożono 6 wniosków), w tym samym roku na badania i rozwój przeznaczono 205 mln zł. Firma prowadzi Naukową Fundację Polpharmy, która wspiera finansowanie projektów badawczych istotnych z punktu widzenia medycyny i farmacji. Co więcej, angażuje się we współpracę z nauką, m.in. Gdańskim Uniwersytetem Medycznym, jak również przyczynia się do kształcenia specjalistów w Zespole Szkół Ekonomicznych w Starogardzie Gdańskim. Polpharma jest także jednym z inicjatorów oraz liderów porozumienia na rzecz Inteligentnej Specjalizacji Pomorza nr 4 „Technologie medyczne w zakresie chorób cywilizacyjnych i okresu starzenia”.

Na terenie Starogardzkiego MOF funkcjonuje podstrefa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (PSSE), która zlokalizowana jest w południowo-wschodniej części Starogardu

Gdańskiego. Jej przeznaczenie to działalność produkcyjna i usługowa. Inwestorzy zamierzający ulokować tam swoją działalność mogą liczyć na zwolnienia podatkowe (od 10 do 15 lat), a także na kompleksową obsługę inwestycyjną.

Z inicjatywy Gminy Miejskiej Starogard Gdański powstała również Strefa Rozwoju Przedsiębiorczości, której powierzchnia wynosi ok. 35 ha. Strefa ta zlokalizowana jest w północno-wschodniej części miasta, na terenie strefy produkcyjno-gospodarczej zlokalizowanej w obszarze ograniczonym ul. Zieloną i ul. Kochanki. Działki w strefie posiadają pełen dostęp do infrastruktury technicznej, z kolejową włącznie. Zgodnie z danymi urzędu gminy, podmioty (osoby fizyczne i prawne), inwestujące na terenie Strefy mogą uzyskać zwolnienie z podatku od nieruchomości na 10 lat. Preferowane w Strefie są małe i średnie przedsiębiorstwa działające w branżach innowacyjnych. Na terenie Strefy dopuszcza się zakładanie nowych podmiotów gospodarczych, zakładanie filii przedsiębiorstw już istniejących lub rozszerzenie działalności przedsiębiorstw już istniejących, a także przeniesienie siedziby przedsiębiorstwa już istniejącego na teren Strefy.

W mieście działa również Rada Gospodarcza, będąca ciałem doradczym w zakresie spraw gospodarczych, inwestycyjnych i społecznych, a także Starogardzki Klub Biznesu zrzeszający pracodawców z terenu powiatu starogardzkiego.

Warto podkreślić, iż także pozostałe Gminy wchodzące w skład MOF podejmują działania ukierunkowane na pozyskiwanie inwestorów i wspieranie przedsiębiorczości. Dobrym przykładem jest Gmina Zblewo, która w swoim Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego wskazała strefę intensywnego rozwoju gospodarczego i urbanizacji (część środkowa gminy), a także przygotowała profesjonalną ofertę na teren inwestycyjny przy DK nr 22 o powierzchni 19 ha. Nieruchomość przeznaczona jest pod: tereny zabudowy przemysłowej, komunikacyjnej i produkcyjnej, magazynów, składów lub też tereny zieleni urządzonej⁵. W Zblewie również funkcjonuje Rada Gospodarcza pełniąca funkcję doradczą w zakresie rozwoju gospodarczego gminy.

⁵ Diagnoza społeczna, gospodarcza i przestrzenna Gminy Zblewo, 2021 r, str. 45-46.

2.5 TURYSTYKA, KULTURA I OFERTA CZASU WOLNEGO

Tereny MOF charakteryzują się znaczącymi walorami przyrodniczymi i kulturowymi, które promowane są m.in. przez liczne szlaki turystyczne i ścieżki rowerowe, które pozwalają poznać najciekawsze miejsca poszczególnych gmin. Dodatkowo wszystkie samorządy Starogardzkiego MOF są członkami Lokalnej Organizacji Turystycznej „Kociewie”, która prowadzi działania promocyjne obszaru na najważniejszych wydarzeniach promocyjnych i turystycznych, jak również w mediach. Według danych GUS, w roku 2020 wykorzystanie miejsc noclegowych na terenie powiatu wynosiło 21,7% i mimo epidemii COVID-19 był to nieznaczny spadek w porównaniu do lat 2017-2019, w których to zajęcie dostępnych miejsc noclegowych wahało się od 26,4% do 27,5%. Problemem, który występuje na terenach MOF jest zdecydowanie sezonowość oferty turystycznej, O ile latem turystów przyciągać mogą tu walory przyrodnicze, czy też imprezy cykliczne, to zimą oferta rekreacyjna jest skromna i nie stanowi istotnej atrakcji, która pozwoliłaby na zainteresowanie turystów czy wydłużenie pobytów osób przyjeżdżających na teren MOF.

Na rysunku poniżej zaprezentowano najważniejsze szlaki Kociewia, w tym przechodzące przez obszar MOF.

Rysunek 2.9 Najważniejsze szlaki turystyczne Kociewia



Źródło: opracowanie na podstawie danych LOT Kociewie

Mimo bogatej mapy szlaków i tras turystycznych, w dalszym ciągu widoczne są potrzeby rozwoju tego typu infrastruktury, zarówno pod kątem turystyki, jak i rekreacji. Co prawda w ostatnich latach zrealizowany został kompleksowy projekt dot. oznakowania Kociewskich Tras Rowerowych na terenie powiatu starogardzkiego, jak też liczne inwestycje związane ze szlakami kajakowymi, to jednak nadal brakuje odpowiedniego zagospodarowania i infrastruktury m.in. plaż przy jeziorach, pomostów czy małej infrastruktury. Konieczny jest również dalszy rozwój tras rowerowych i kajakowych. Z punktu widzenia mieszkańców najważniejsze są inwestycje w place zabaw, skate parki czy miejsca spotkań.

W samym Starogardzie tworzone są przestrzenie wspólne, parki i tereny rekreacyjne, w północno - wschodniej części miasta zlokalizowany jest kompleks leśny, niedaleko którego znajduje się jezioro „Kochanka”, stanowiące unikalny obiekt przyrodniczy. Miasto posiada także szereg walorów kulturowych, m.in. gotycką farę pw. św. Mateusza z XIV w., fragmenty murów obronnych i basztę z XIV w. oraz rynek stanowiący najstarszy fragment miasta, którego zabudowa prowadzona była jeszcze w 1305 r. przez Zakon Krzyżacki. Warte wspomnienia są również Młyn i pałac Wiecherta z XIX w. oraz Stado Ogierów – zwarty kompleks zabudowań obejmujący blisko 50 budynków posadowionych na obszarze 23 ha, z tego samego okresu. Przez Starogard Gdański przebiegają również liczne szlaki turystyczne o łącznej długości 42 km. Ruch turystyczny obsługiwany jest przez 2 główne hotele: Hotel Ren & Restauracja Browar Kociewski (****), Strzelnica Hotel & Restauracja (***). Dodatkowo bazę turystyczną uzupełniają hostele, pensjonaty, ośrodki wypoczynkowe, prywatne kwatery gościnne oraz liczne punkty gastronomiczne.

Gmina Starogard Gdański jest równie bogata w atrakcje turystyczne. Lesistość na jej terenie wynosi 28,2% (największym i najciekawszym jest Las Szpęgawski), a powierzchnia parków zajmuje aż 2,3 ha. Przez gminę przebiega 270,6 km różnych szlaków turystycznych. Funkcjonują tutaj 3 obiekty, które posiadają 84 miejsca noclegowe⁶. Na atrakcyjność gminy wpływa fakt, że znajduje się ona na pograniczu Borów Tucholskich, a także fakt, że przez jej tereny przepływa rzeka Wierzyca, która znacząco wpływa na piękno krajobrazu, szczególnie

⁶ <http://www.turystykawgminie.pl/starogardgdanskigmina>

w okolicach miejscowości Okole i Żabno (obszar nazywany „Szwajcarią Żabińską”). Ponieważ właśnie jedną z atrakcji gminy są szlaki kajakowe, również w tym zakresie realizowane są projekty dotyczące infrastruktury. Najwięcej inwestycji realizowanych było w ramach projektu „Pomorskie Szlaki Kajakowe – Wierzącą po zabytkach Kociewia”, w ramach którego finansowana była infrastruktura dotycząca budowy przenosek i przystani kajakowych w miejscowościach: Klonówka, Kolincz, Owidz, Nowa Wieś Rzeczna, Żabno, Krąg oraz Starogard Gdański. Warto wspomnieć o licznie występujących tutaj jeziorach: Sumińskim (98 ha), Płaczewskim (43 ha), Zduńskim (42 ha), Szpęgawskim (38 ha) czy Staroleskim (15 ha). Pod kątem kulturowym gmina oferuje odwiedzającym możliwość zwiedzania obiektów sakralnych m.in. datowanych na XIV w. Kościół p.w. św. Wawrzyńca (Jabłowo), Kościół p.w. św. Katarzyny (Klonówka), Kościół p.w. św. Barbary (Kokoszkowy) czy Kościół Podwyższenia Krzyża Świętego z XV w. (Dąbrówka). Na terenie gminy Starogard Gdański licznie występują założenia przestrzenne zespołów pałacowo - parkowych, dworskich i folwarcznych, których atutami są przede wszystkim komponowane parki i malownicze położenie, często nad jeziorami (m.in. Jabłowo, Sumin, Szpęgawsk). Warto tu wspomnieć o Zespole dworsko-parkowo-folwarcznym w Jabłowie z XIX w., Zespole pałacowo-parkowym z folwarkiem w Owidzu datowanym na koniec XIX w. czy Zespole dworsko-parkowym w Szpęgawsku, pochodzącym z I połowy XIX w. Ciekawym i rzadko spotykanym obiektem jest także młyn wodny i budynki elektrowni wodnej w Kolinczu pochodzące z 1911 r.⁷ Na terenie gminy Starogard Gdański znajduje się także unikalna w skali województwa atrakcja – Grodzisko w Owidzu (we wczesnym średniowieczu był to jeden z ważniejszych na Kociewiu grodów obronnych), którego rekonstrukcja prowadzona była w latach 2010-2014 przy współfinansowaniu ze środków RPO WP 2007-2013. W ramach projektu powstało 45 000 m² powierzchni nowego obiektu turystycznego, w którym zlokalizowane jest Muzeum Mitologii Słowiańskiej, park doświadczeń oraz park przygód. Od 2020 r. Grodzisko funkcjonuje jako Gminny Ośrodek Kultury i Sportu, gdzie organizowane są m.in. wydarzenia o charakterze historycznym, rekonstrukcje słowiańskich obrzędów, turnieje rycerskie i łucznicze, jarmarki rękodzieła, spotkania naukowe, festyny archeologiczne.

⁷ Gminny program Opieki nad zabytkami Gminy Starogard Gdański na lata 2020-2023

Gmina Zblewo, a szczególnie jej południowa i zachodnia część, również posiada dogodne warunki do rozwoju turystyki. Przez teren gminy przebiegają liczne szlaki rowerowe i konne, a lesistość terenu wynosi ok 28,5% . Znajduje się tutaj również 14 jezior, które w sumie zajmują ok. 7% powierzchni, a do jednej z większych atrakcji zaliczyć można ogród dendrologiczny w Wirtach (najstarszy leśny ogród botaniczny w Polsce, jedyny tego typu obiekt na Pomorzu Gdańskim). Jest to rozciągający się na powierzchni ok. 46 ha ogród dendrologiczny posiadający kolekcję około 700 drzew i krzewów, które w większości są egzotyczne. Prowadzą tu również: szlak wodny rzeki Wdy o znaczeniu ponadregionalnym, szlak wodny Jez. Borzechowskie Wielkie - Jez. Steklin – Jez. Sumińskie - Jez. Rokocin - Piesienica – Wierzyca, szlak wodny Piesienica (od Zblewa) – Wierzyca oraz regionalna trasa pieszo-rowerowa: Tczew – Starogard Gdański – Zblewo – Kaliska – Czersk – Chojnice, tzw. „Kociewski” szlak, (wzdłuż drogi krajowej nr 22). Największych szans na rozwój turystyki upatruje się w rejonie miejscowości Borzechowo i Mały Bukowiec. Atutem rejonu jest występowanie na nim jezior: Borzechowskiego Wielkiego i Małego oraz Ostrowitego i Niedackiego. Infrastruktura dostępna na terenie gminy umożliwia korzystanie z oferty turystyczno-rekreacyjnej zarówno przez turystów aktywnych, jak i osób zainteresowanych turystyką rodzinną, ekologiczną, a nawet turystyką winiarską⁸. Dla amatorów zabytków gmina poleca odwiedzenie Kościoła p.w. Michała Archaniola z XIX w. oraz Kościoła p.w. św. Elżbiety z początku XX w. W Borzechowie z kolei znajduje się unikatowa chata z podcieniem szczytowym, zrębowej konstrukcji i kryta słomą, wzniesiona najprawdopodobniej na fundamentach z 1625 r. Obecnie w budynku mieści się filia Gminnej Biblioteki. Kolejnym zabytkiem borzechowskim jest neobarokowy kościół p.w. św. Anny z 1833 r. Zgodnie z informacjami dostępnymi na stronie internetowej Gminy Zblewo, baza noclegowa obejmuje ok. 20 podmiotów, z których zdecydowana większość to podmioty całoroczne. W większości wypadków obiekty te prowadzą również wypożyczalnie sprzętu wodnego i turystycznego.

Gmina Bobowo, z uwagi na brak dużych pokładów leśnych jak również fakt, iż na jej obszarze zlokalizowane są jedynie 2 zbiorniki wodne: Jezioro Grabowskie oraz Jezioro Rusek,

⁸ Diagnoza społeczna, gospodarcza i przestrzenna Gminy Zblewo, str. 66-69

charakteryzuje się najmnijszymi walorami turystycznymi ze wszystkich gmin wchodzących w skład MOF. Najważniejszymi walorami przyrodniczymi gminy są fragmenty kompleksów leśnych i korytarz ekologiczny Doliny Węgiernicy. Funkcjonuje tutaj 5 obiektów świadczących usługi hotelarskie: 3 gospodarstwa agroturystyczne, Rezydencja Leśna Jabłówko Sp. z o.o. oraz Dwór Mysinek, Grabowiec. Poza odpoczynkiem na łonie natury warto przyrzeć się ofercie kulturalnej, obejmującej m.in.: Kościół pw. św. Wojciecha w Bobowie (przebudowany w 1906 r.), Kościół w Grabowie (zbudowany z muru pruskiego w XVIII w. z późnorenansowym ołtarzem, rokokową amboną i chrzcielnicą), dwór myśliwski Mysinek z XIX w., grodzisko z X-XI w. w Grabowie zwane Szwedzkim Szańcem, poniatówki w Smołągu jako przykład drewnianego budownictwa z przełomu XIX i XX w.

Wszystkie Gminy wchodzące w skład MOF realizują także we własnym zakresie ofertę spędzania czasu wolnego skierowaną zarówno do mieszkańców jak i turystów, obejmującą m.in. wydarzenia sportowe i kulturalne. Szczególnie warto wymienić tu organizację na terenie Grodziska Owidz wydarzeń cyklicznych jak Owidzki Festiwal Piw Rzemieślniczych, Noc muzeów, Dziecięce Oblężenie Grodu, Słowiańskie Środy z Grodziskiem Owidz czy Dziady w Owidzu. Z uwagi na charakter Grodziska, jest to miejsce szeroko promowane, z którego ofertą łatwiej jest dotrzeć do szerokiego grona odbiorców, przez co organizowane imprezy mają charakter bardziej ponadlokalny, niż te organizowane przez Gminę Zblewo czy Gminę Bobowo.

We wszystkich gminach wchodzących w skład MOF funkcjonują gminne biblioteki, które nie tylko przechowują księgozbiory, ale angażują się w propagowanie kultury i edukacji poprzez organizację różnorodnych zajęć dla dzieci, organizację spotkań tematycznych i autorskich, a także szkoleń dla dorosłych. W Starogardzie Gdańskim funkcjonuje także Starogardzkie Centrum Kultury, a w gminie Zblewo oraz gminie Bobowo funkcjonują Gminne Ośrodki Kultury. Instytucje kultury prowadzone na terenie MOF Starogardu Gdańskiego kierują swoje działania do wszystkich grup wiekowych, w tak różnorodnej tematyce, by każdy z zainteresowanych mógł realizować i rozwijać swoje pasje w tematyce sportu, sztuki czy edukacji. O tym jak istotna jest oferta kulturalna i działania skierowane do mieszkańców, świadczą przedstawione w tabeli poniżej dane GUS. Warto przy tym zaznaczyć, że dane za rok 2020 znacznie odbiegają od lat poprzednich, co związane jest z ograniczeniami wprowadzonymi z uwagi na epidemię COVID-19.

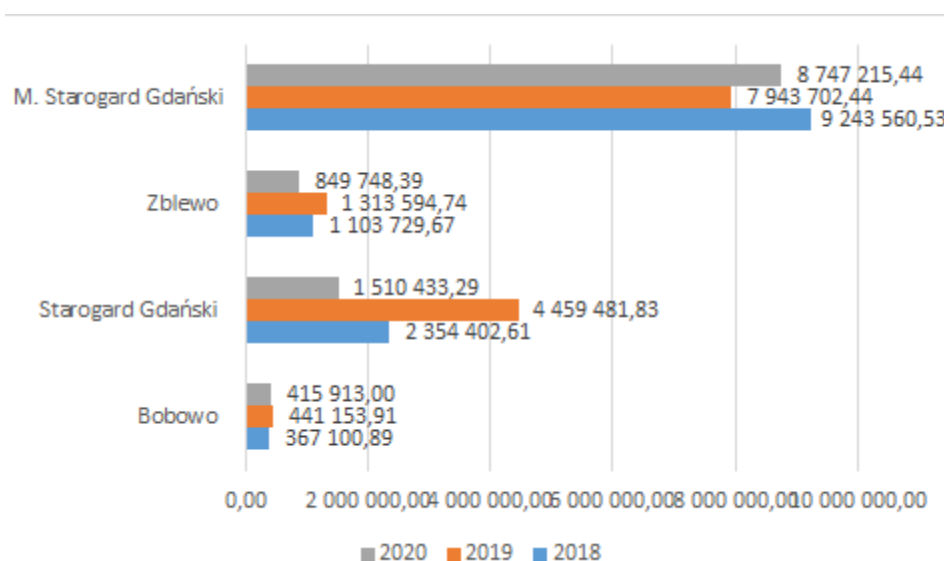
Tabela 17 Liczba wydarzeń organizowanych przez centra, domy, ośrodki kultury, kluby i świetlice oraz liczba ich uczestników na terenie MOF, 2018-2020

Obszar	Liczba imprez			Liczba uczestników		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Województwo pomorskie	14875	15143	7783	1950164	1919787	492760
Miasto Starogard Gdański	286	314	69	63437	57944	9984
Gmina Starogard Gdański	116	86	411	5065	2690	7125
Gmina Bobowo	20	25	12	8200	12080	470
Gmina Zblewo	39	27	24	8178	6870	944

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Biorąc pod uwagę duże zainteresowanie mieszkańców i osób przybywających na treny MOF ofertą kulturalną, zauważyć można, że w ostatnich latach znacznie wzrosły wydatki na ten cel w budżetach poszczególnych samorządów. Z danych GUS wynika, że wydatki na kulturę i ochronę dziedzictwa kulturowego w latach 2018-2019 wzrosły w Gminach Bobowo i Zblewo o ok. 15%, natomiast w Gminie Starogard Gdański odnotowano zwiększenie wydatków w tym zakresie o ponad 50%. Jedynym członkiem MOF, którego budżet w tym zakresie został mniej obciążony (16%) była Gmina Miejska Starogard Gdański. Podobnie, jak przy liczbie imprez, tu także zauważalny jest spadek w roku 2020. Dane w tym zakresie prezentuje wykres poniżej.

Wykres 1 Wydatki na kulturę i ochronę dziedzictwa kulturowego



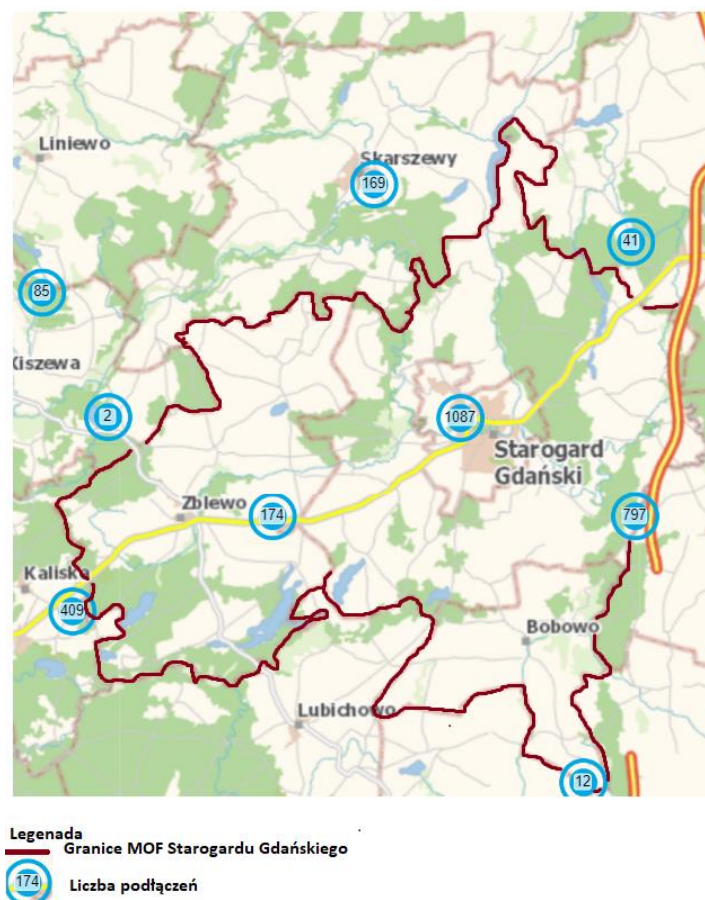
Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

2.6 CYFRYZACJA

Na terenie Starogardzkiego MOF najszerszy dostęp do Internetu zapewniony jest na terenach miasta Starogard Gdański. Wpływ ma na to przede wszystkim zwarta zabudowa, która znacznie ułatwia tworzenie dostępu do sieci dla jak największej liczby budynków.

Tereny MOF objęte były projektem „Starogardzki Orange Światłowód”, który realizowany był przez Orange Polska i finansowany ze środków Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa 2014-2020. Celem projektu była likwidacja internetowych „białych plam” i zapewnienie dostępu do Internetu na terenach słabo zaludnionych i trudno dostępnych. W pierwszej kolejności podłączane były placówki edukacyjne, a następnie gospodarstwa domowe. Miejscowości objęte I częścią projektu obejmują miasto Starogard Gdański oraz 13 miejscowości położonych w gminie Starogard Gdański, 8 w gminie Zblewo oraz 12 w gminie Bobowo.

Rysunek 2.10 Liczba gospodarstw domowych mających dostęp do szerokopasmowego Internetu na terenie starogardzkiego MOF (podłączenia wykonane jak i będące w realizacji), stan na 17.11.2021 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://capap.gugik.gov.pl/mapa/cppc/%20CPPC-internet/>

W ramach II części ww. projektu realizowanego przez Orange, planowana jest kontynuacja prac i podłączenie kolejnych miejscowości w gminie Starogard Gdański oraz w gminie Zblewo. Według danych na stronie internetowej projektu, do czerwca 2021 r. na obszarze „Starogardzki Orange Światłowód” objęto zasięgiem sieci światłowodowej ponad 6 700 gospodarstw domowych⁹.

Wszystkie jednostki wchodzące w skład MOF oferują swoim mieszkańcom dostęp do usług publicznych przez Internet. Najważniejsze informacje zamieszczane są na stronach internetowych poszczególnych urzędów, w tym na stronach Biuletynu Informacji Publicznej, gdzie mieszkańcy mają dostęp do najważniejszych, obowiązujących dokumentów, zarządzeń i uchwał.

Wszystkie samorządy oferują również swoim mieszkańcom możliwość załatwiania spraw urzędowych przez Internet, przy pomocy Elektronicznej Skrzynki Podawczej dostępnej na ePUAP (Elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej). Choć jednostki nie są w stanie określić jaka liczba mieszkańców korzysta z tego sposobu kontaktu z urzędem, to jednak z roku na rok zauważalny jest wzrost liczby spraw załatwianych przez ten właśnie system. Każda z jednostek prowadzi także własną stronę - fanpage na portalu społecznościowym Facebook, gdzie znajdują się najważniejsze, bieżące. Jest to o tyle korzystne, że użytkownicy mogą ustawić swoje preferencje tak, że aktualizowane dane wyświetlane są na ich profilu w sposób automatyczny, dzięki czemu nie zachodzi potrzeba codziennego sprawdzania i monitorowania oficjalnej strony urzędu gminy/powiatu. Co więcej, Gmina Starogard Gdański wykorzystuje także mobilny system powiadamiania - aplikację BLISKO, za pomocą której mieszkańcy są natychmiastowo informowani o ważnych wydarzeniach.

⁹ <https://www.orange.pl/view/popc>

2.7 EDUKACJA

2.7.1 ŻŁOBKI I PRZEDSZKOLA

Na terenie Starogardzkiego MOF istnieje ograniczony dostęp do opieki żłobkowej. Placówki takie działają jedynie w 2 z 4 omawianych gmin. Największa liczba, bo aż 9 tego typu placówek funkcjonuje na terenie Starogardu Gdańskiego. Są to 4 żłobki i 5 klubów dziecięcych, które w sumie zapewniają opiekę 182 dzieciom do 3 roku życia. Miasto nie organizuje ani nie wspiera tej działalności dotacjami, więc wszystkie te placówki mają prywatnych właścicieli.

Kolejne dwa punkty otaczające opieką dzieci, które nie osiągnęły jeszcze wieku przedszkolnego znajdują się w gminie Zblewo. Są to prywatny żłobek „Pszczółka Maja”, który dysponuje 28 miejscami oraz publiczny Klub dziecięcy w Pinczynie, również obejmujący opieką 28 maluchów. W gminach Starogard Gdański i Bobowo żłobki nie funkcjonują.

Od roku 2018 zaobserwować można zwiększone zainteresowanie opieką żłobkową na terenie miasta Starogard Gdański, czego konsekwencją jest rozwój tej właśnie oferty. Z roku na rok zwiększa się bowiem liczba przyjmowanych dzieci. Pod kątem rynku pracy, jest to zjawisko bardzo korzystne, wpływające na aktywność zawodową kobiet.

Tabela 18 Liczba placówek opieki żłobkowej i kluby dziecięce na terenach MOF, 2018-2020

Obszar	2018		2019		2020	
	Liczba placówek	Liczba miejsc	Liczba placówek	Liczba miejsc	Liczba placówek	Liczba miejsc
Miasto Starogard Gdański	6	110	9	174	9	182
Gmina Starogard Gdański	-		-		-	
Gmina Zblewo	3	48	2	53	2	56
Gmina Bobowo	-		-		-	

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów poszczególnych gmin za lata 2018-2020

Na terenie Starogardzkiego MOF funkcjonuje z kolei dość dobrze rozbudowana baza edukacji przedszkolnej, co potwierdza zamieszczona poniżej tabela przedstawiająca liczbę dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego w latach 2018-2020. Warto jednak

zaznaczyć, że z uwagi na fakt, iż w ostatnich latach widoczny jest na terenach MOF napływ młodych ludzi, powstają nowe osiedla, w dalszym ciągu pożądane są inwestycje w rozwój tego typu placówek.

Tabela 19 Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego na 1 tys. dzieci w wieku 3-5 lat, 2018-2020

Obszar	2018	2019	2020
Miasto Starogard Gdański	821	843	828
Gmina Starogard Gdański	682	777	780
Gmina Zblewo	688	815	731
Gmina Bobowo	841	830	848

Źródło: GUS, Bank danych lokalnych

Według danych zgromadzonych w raportach o stanie gmin za 2020 r., na terenie MOF funkcjonowały w sumie 33 przedszkola (publiczne i prywatne) i 3 punkty przedszkolne, które w sumie dysponowały 2 097 miejscami. Taki stan utrzymuje się od dłuższego czasu. Zmiany w zakresie ilości przedszkoli zachodziły jedynie w mieście Starogard Gdański, kiedy to w roku 2018 było 14 przedszkoli. Zgodnie z podanymi wcześniej informacjami dotyczącymi napływu nowych mieszkańców, w roku 2019 liczba przedszkoli zwiększyła się do 15. W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane za rok 2020.

Tabela 20 Przedszkola i punkty przedszkolne na terenie Starogardzkiego MOF

Obszar	Przedszkola (ogółem)	W tym oddziały przedszkolne w szkołach	Punkty przedszkolne	Miejsca przedszkolne
Miasto Starogard Gd.	15	1	2	1 128
Gmina Starogard Gd.	9	7	-	340
Gmina Zblewo	7	5	-	505
Gmina Bobowo	2	1	1	124

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów o stanie poszczególnych Gmin za rok 2020

W przypadku gminy Starogard Gdański dzieci korzystają również z przedszkoli publicznych i niepublicznych działających na terenie następujących miast: Starogard Gdański, Tczew, Gdańsk, Pruszcz Gdański oraz następujących gmin: Bobowo, Skarszewy, Zblewo. Łącznie do tych przedszkoli uczęszczało w 2020 r. około 130 dzieci, a dofinansowanie z budżetu jednostki na ten cel w 2020 r. wyniosło łącznie 986 458,39 zł.

2.7.2 EDUKACJA SZKOLNA

W 2017 r. nastąpiła reforma systemu edukacji, zgodnie z którą szkoły gimnazjalne zostały wygaszone (ostatni rocznik objęty nauką w gimnazjach zakończył edukację gimnazjalną w roku szkolnym 2018/2019), w związku z czym Gminy wchodzące w skład MOF odpowiadają za prowadzenie szkół podstawowych. Za realizację edukacji na poziomie ponadpodstawowym odpowiada Powiat Starogardzki, a szkoły te zlokalizowane są głównie w mieście Starogard Gdański. Łączna liczba szkół podstawowych na terenie MOF wynosi 20. W roku 2020 uczęszczało do nich 7 052 uczniów.

Tabela 21 Liczba szkół i uczniów na terenie Starogardzkiego MOF w roku szkolnym 2020/2021

Obszar	Liczba szkół podstawowych	Liczba uczniów w roku 2020/2021
Miasto Starogard Gdański	6	4 306
Gmina Starogard Gdański	8	1 289
Gmina Zblewo	5	1 173
Gmina Bobowo	1	284

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów o stanie poszczególnych Gmin za rok 2020.

Z przyczyn oczywistych największa liczba uczniów przypada na szkoły funkcjonujące w mieście, tym bardziej, że uczęszczają do nich również dzieci z okolicznych miejscowości, w tym m.in. z miejscowości Nowa Wieś Rzeczna oraz Żabno z terenu gminy Starogard Gdański (w 2020 r. w ramach porozumienia z Gminą Miejską Starogard Gdański przeznaczono na ten cel kwotę 100 000 zł). Niemniej jednak, najlepszą metodą pokazującą dostępność do szkół podstawowych jest współczynnik skolaryzacji brutto¹⁰ i netto¹¹. W tabeli

¹⁰ Wg GUS jest to relacja liczby osób uczących się (stan na początku roku szkolnego) na danym poziomie kształcenia (niezależnie od wieku) do liczby ludności (stan w dniu 31 XII) w grupie wieku określonej jako odpowiadająca temu poziomowi nauczania.

¹¹ Wg GUS to relacja liczby osób uczących się (stan na początku roku szkolnego) na danym poziomie kształcenia (w danej grupie wieku) do liczby ludności (stan w dniu 31 XII) w grupie wieku określonej jako odpowiadająca temu poziomowi nauczania.

poniżej zaprezentowano dane z lat 2017-2019 dla szkół podstawowych. Na etapie opracowania diagnozy Bank Danych Lokalnych GUS nie dysponował danymi za rok 2020.

Tabela 22 Współczynnik skolaryzacji brutto i netto w latach 2018-2019

Obszar	Współczynnik skolaryzacji brutto (%)			Współczynnik skolaryzacji netto (%)		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Powiat starogardzki	91,32	92,15	92,01	89,80	90,87	90,81
Miasto Starogard Gdański	101,25	103,28	104,06	99,79	102,04	102,73
Gmina Starogard Gdański	66,90	67,43	68,10	64,43	65,32	66,03
Gmina Zblewo	96,68	96,93	95,17	95,73	96,19	94,62
Gmina Bobowo	81,99	82,11	80,83	81,06	81,03	80,00
Województwo pomorskie	94,79	94,99	94,49	92,59	93,21	93,00

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Biorąc pod uwagę przekroczenie wskaźnika 100% w mieście, można wnioskować, że do szkół tych uczęszczają dzieci z pozostałych terenów powiatu, w szczególności z terenu gminy Starogard Gdański, która cechuje się najniższym współczynnikiem brutto i netto. Sytuacja ta wynika najprawdopodobniej z faktu, iż gmina otacza miasto i jest najbliższym położonym ośrodkiem gminnym w odniesieniu do stolicy powiatu. Jak wspomniano powyżej, do szkół na terenie miasta uczęszczają m.in. dzieci z miejscowości Nowa Wieś Rzeczna oraz Żabno z terenu gminy Starogard Gdański.

Poziom nauczania w szkołach podstawowych z terenu Starogardzkiego MOF jest porównywalny do pozostałych szkół w województwie pomorskim, choć z danych wynika, że najlepsze wyniki uzyskują uczniowie z gminy Starogard Gdański. Wniosek ten wysnuć można na podstawie wyników egzaminów. W przypadku szkół podstawowych miernikiem jest egzamin ósmoklasisty, który wprowadzony został od roku szkolnego 2018/2019 (zastąpił egzamin gimnazjalny) i obejmuje taki sam zakres dla uczniów w całej Polsce. W roku szkolnym 2018/2019 egzamin obejmował j. polski, historię i wiedzę o społeczeństwie, matematykę i przedmioty przyrodnicze oraz język nowożytny (uczniowie z obszaru MOF, w przeważającej większości wybierali język angielski). W latach 2019-2023 uczniowie zdawali j. polski, matematykę oraz j. nowożytny. W tabeli poniżej zamieszczono średnie wyniki z egzaminów w poszczególnych gminach MOF z lat 2019-2021.

Tabela 23 Średnie wyniki egzaminu ósmoklasisty w latach 2019-2021

Obszar	2019	2020	2021
Język polski			
Powiat starogardzki	56,89	56,60	52,50
Miasto Starogard Gdański	60,04	60,10	55,40
Gmina Starogard Gdański	45,27	45,55	49,10
Gmina Zblewo	59,95	56,67	53,76
Gmina Bobowo	59,95	62,00	49,94
Województwo pomorskie	61,60	57,83	58,34
Matematyka			
Powiat starogardzki	38,09	39,91	40,91
Miasto Starogard Gdański	41,36	44,05	43,99
Gmina Starogard Gdański	35,43	35,29	36,72
Gmina Zblewo	39,00	38,11	38,21
Gmina Bobowo	43,33	42,22	43,65
Województwo pomorskie	44,14	45,48	46,07
Język angielski			
Powiat starogardzki	47,74	45,65	56,43
Miasto Starogard Gdański	53,86	52,86	64,63
Gmina Starogard Gdański	44,33	35,82	52,80
Gmina Zblewo	53,56	44,44	49,43
Gmina Bobowo	45,60	40,95	51,14
Województwo pomorskie	58,33	53,74	65,13

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych portalu Ministerstwa Edukacji i Nauki,

<https://mapa.wyniki.edu.pl/MapaEgzaminow/>, dostęp 24.11.2021

Z przedstawionego wyżej zestawienia jasno wynika, że uczniowie ze szkół Starogardu Gdańskiego uzyskują wyższe wyniki z egzaminu niż średnia dla całego powiatu, choć są one niższe niż średnia dla województwa pomorskiego. Z kolei najniższe wyniki ze wszystkich gmin wchodzących w skład MOF uzyskują uczniowie z terenu gminy Starogard Gdański.

Warto zaznaczyć, że szkoły znajdujące się na terenie MOF charakteryzują się dość dobrą bazą dydaktyczną. Są one na bieżąco doposażane w sprzęt dydaktyczny niezbędny do prowadzenia zajęć. Bazę oświatową uzupełniają znajdujące się przy placówkach obiekty

sportowe oraz boiska do gry, m.in. w piłkę nożną, piłkę ręczną, koszykówkę czy siatkówkę. Pomimo realizowanych licznych inwestycji, nadal istnieje potrzeba modernizacji czy rozbudowy infrastruktury szkolnej (wskazać tu należy m.in. szkołę w Zblewie, gdzie z uwagi na niewystarczającą liczbę sal lekcyjnych, zajęcia odbywają się na dwie zmiany). Potrzebne są także sale lub obiekty sportowe oraz nowoczesne pomoce dydaktyczne, szczególnie w liceach ogólnokształcących.

Należy wskazać, iż szkoły na terenie MOF realizują dodatkowe programy dla uczniów:

1. Gmina Miejska Starogard Gdański:

- 1) od 1997 r. realizuje samorządowy program nieodpłatnej nauki pływania dla wszystkich dzieci z klas II szkół podstawowych – 30 godzin tygodniowo,
- 2) w Publicznej Szkole Podstawowej Nr 1, Nr 3 i Nr 8 prowadzone są zajęcia o charakterze socjoterapeutycznym, a w Publicznej Szkole Podstawowej Nr 2 działa natomiast świetlica terapeutyczna,
- 3) w roku szkolnym 2020/2021 rządowym programem dotyczącym darmowych podręczników, materiałów edukacyjnych i materiałów ćwiczeniowych zostało objętych 4 481 uczniów klas I-VIII szkół podstawowych,
- 4) dofinansowano zakup podręczników szkolnych w ramach rządowego programu pomocy uczniom „Wyprawka szkolna” 2020. Pomoc tę otrzymało 110 uczniów słabowidzących, słabosłyszących, niesłyszących, z autyzmem, z niepełnosprawnością ruchową, z upośledzeniem umysłowym oraz uczniów z niepełnosprawnościami sprzężonymi posiadających orzeczenie o potrzebie kształcenia specjalnego, a także uczniów realizujących kształcenie w szkołach przysposabiających do pracy na łączną kwotę 33 780,94 zł.

2. Gmina Starogard Gdański:

- 1) na stypendia szkolne przeznaczyła w 2020 r. kwotę 98 700,00 zł. Na zasiłki szkolne wydatkowano zaś kwotę 3 240,00 zł,
- 2) przyznała stypendia motywacyjne dla uczniów osiągających najlepsze wyniki w nauce - 2020 roku wypłacono je w łącznej ilości 273 w kwocie 22 500,00 zł,
- 3) udzieliła dotacji celowej na wyposażenie szkół w podręczniki, materiały edukacyjne i materiały ćwiczeniowe. Na ten cel wydatkowano w roku 2020 łącznie 154 221,47 zł. Zakupiono również aplikację komputerową do realizacji tego programu,

- 4) w ramach otrzymanej dotacji na realizację rządowego programu pomocy uczniom w 2020 r. dofinansowała zakup podręczników dla jednego ucznia Technikum w Owidzu na łączną kwotę 445,00 zł.

3. Gmina Zblewo:

- 1) realizowała działania związane ze wsparciem stypendiów szkolnych o charakterze socjalnym,
- 2) wyposażyła szkoły w podręczniki i materiały edukacyjne,
- 3) przygotowała posiłki dla dzieci w ramach programu „Pajacyk”,
- 4) finansowała dowóz uczniów do szkół i oddziałów przedszkolnych w szkołach – poprzez bilety miesięczne i zapewnienie opieki w autobusach dowożących dzieci oraz w punktach zbiorczych,
- 5) realizowała przewozy uczniów na konkursy, warsztaty, zawody sportowe oraz przewozy uczniów niepełnosprawnych do placówek na terenie powiatu,
- 6) prowadziła refundację kosztów wychowania przedszkolnego dla gmin sąsiednich,
- 7) finansowała stypendia motywacyjne (naukowe i sportowe) dla uczniów w poszczególnych szkołach i nagrody Wójta dla wyróżniających się uczniów „PRIMUS INTER PARES”.

4. Gmina Bobowo:

- 1) dofinansowała bezpłatny transport dzieci do szkół,
- 2) w 2020 r. wydatkowała na stypendia szkolne dla uczniów 53 560,00 zł,
- 3) realizowała rządowy program zapewnienia uczniom prawa dostępu do bezpłatnych podręczników i materiałów edukacyjnych lub ćwiczeniowych,
- 4) realizowała zadania wymagające stosowania specjalnej organizacji nauki i metod pracy dla dzieci i młodzieży w szkołach podstawowych.

Szkoły ponadpodstawowe, dla których organem prowadzącym jest Powiat Starogardzki zlokalizowane są głównie w Starogardzie Gdańskim. W roku szkolnym 2020/2021 Powiat Starogardzki był organem prowadzącym dla szkół i zespołów:

1. Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Skłodowskiej – Curie w Starogardzie Gdańskim,
2. Liceum Ogólnokształcącego im. Ziemi Kociewskiej w Starogardzie Gdańskim,
3. Zespołu Szkół Ekonomicznych w Starogardzie Gdańskim (Technikum Nr 1 im. Noblistów Polskich oraz Kociewskie Centrum Kształcenia Ustawicznego),

4. Zespołu Szkół Zawodowych im. mjr. Henryka Dobrzańskiego „Hubala” w Starogardzie Gdańskim (Technikum Nr 2, Branżowa Szkoła I i II Stopnia, Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych),
5. Zespołu Szkół Rolniczych CKZ w Bolesławowie (Technikum oraz Centrum Kształcenia Zawodowego),
6. Zespołu Szkół Ponadpodstawowych im. Włodzimierza Mykietyna w Skórczu (Technikum, Branżowa Szkoła I i II Stopnia),
7. Zespołu Szkół Ponadpodstawowych w Czarnej Wodzie (Branżowa Szkoła I i II Stopnia oraz Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych),
8. Technikum im. gen. Józefa Hallera w Owidzu,
9. Specjalnego Ośrodka Szkolno – Wychowawczego im. Kazimierza Kirejczyka w Starogardzie Gdańskim¹².

W tabeli poniżej znajduje się informacja na temat liczby uczniów w szkołach prowadzonych przez Powiat Starogardzki w latach szkolnych 2016/2017 – 2020/2021.

Tabela 24 Liczba uczniów w szkołach ponadpodstawowych prowadzonych przez Powiat Starogardzki

Typ szkoły	Rok szkolny				
	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021
Liceum ogólnokształcące	1 058	1 010	1 033	1 352	1 356
Technikum	1 988	1 975	1 860	2 485	2 495
Szkoła branżowa I stopnia	708	691	686	970	1 041
Ogółem:	3 754	3 676	3 579	4 807	4 892

Źródło: dane Wydziału Edukacji Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim, Strategia Rozwoju Powiatu Starogardzkiego

Zgodnie z danymi Powiatu Starogardzkiego, zdawalność matur w szkołach prowadzonych przez Powiat, w 2021 r. wyniosła 72% i był to ósmy wynik w województwie (z dwudziestu powiatów i miast na prawach powiatu), jednocześnie wynik ten był o 3% wyższy od zdawalności matur w 2020 r. Warto zaznaczyć, że zgodnie z przedstawionymi

¹² Strategia Rozwoju Powiatu Starogardzkiego 2021-2027, str. 38

w Strategii Rozwoju Powiatu Starogardzkiego na lata 2021-2027 wynikami badań dot. aspiracji młodzieży ostatnich klas gimnazjów i obecnie szkół podstawowych, które prowadzone są od 2003 r., widoczna jest znaczna zmiana w wyborach typów szkół. W ostatnich latach widoczny jest spadek zainteresowania nauką w liceach ogólnokształcących. Do roku 2011 ok. 40% młodzieży deklaroowało chęć nauki w LO (w 2006 r. nawet 46,86%), podczas gdy w ciągu ostatnich lat jest to nie więcej niż 35% (2019 r. – 35%, 2018 – 33%, 2017 r. – 34,3%, 2016 r. – 33,4%). Jednym z czynników wpływającym na taką sytuację może być widoczne w ostatnich latach, systematyczne uatrakcyjnienie szkolnictwa zawodowego, przy jednoczesnym stosunkowo niewielkim poziomie nakładów na szkolnictwo ogólnokształcące, które nie jest traktowane priorytetowo.

Warto dodać, iż w ostatnich latach Powiat Starogardzki zrealizował kilka projektów dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej związanych z poprawą infrastruktury i podniesieniem jakości kształcenia zawodowego:

1. projekt "Zdolni z Pomorza - Powiat Starogardzki" realizowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020,
2. projekt "Wybieram przyszłość zawodową - podniesienie jakości szkolnictwa zawodowego w Powiecie Starogardzkim" realizowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020,
3. projekt „Przebudowa i remont wraz z wyposażeniem obiektów 2 centrów kształcenia ustawicznego i praktycznego w Powiecie Starogardzkim w ramach kształtowania sieci ponadgimnazjalnych szkół zawodowych w województwie pomorskim” realizowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020.

Dodatkowo, ponieważ rozwój praktycznych umiejętności w przypadku szkolnictwa zawodowego jest podstawą kształcenia, władze Powiatu dokładają wszelkich starań, by utworzyć jak najszerszą siatkę współpracy z przedsiębiorcami i pracodawcami.

W mieście Starogard Gdański funkcjonuje również jedyna na terenie MOF niepubliczna szkoła wyższa – Pomorska Szkoła Wyższa, w której można studiować

administrację, logistykę lub pedagogikę. Szkoła dysponuje też bogatą ofertą studiów podyplomowych.

2.8 OCHRONA ZDROWIA

2.8.1 OPIEKA ZDROWOTNA

Na terenie Starogardzkiego MOF funkcjonuje dość dobrze zorganizowana podstawowa opieka zdrowotna. Mieszkańcy mają do niej dostęp we wszystkich samorządach tworzących MOF. Dodatkowo, dla osób, które nie potrzebują całodobowej opieki szpitalnej, ośrodki zdrowia zapewniają dostęp do poradni specjalistycznych, w których wykonywane są konkretne badania lub zabiegi. Z uwagi na fakt, że Starogard Gdański stanowi stolicę powiatu i główny ośrodek MOF, to tutaj zlokalizowana jest największa liczba podmiotów świadczących usługi specjalistyczne, z których korzystają nie tylko mieszkańcy miasta, ale także gmin wiejskich wchodzących w skład całego powiatu, w tym poszczególnych samorządów MOF. W tabeli poniżej przedstawiono ogólną liczbę podmiotów świadczących ambulatoryjną opiekę zdrowotną oraz liczbę udzielonych świadczeń w latach 2018-2020. Jak wynika z przedstawionych danych, liczba porad udzielonych przez podmioty funkcjonujące w Starogardzie Gdańskim jest znacząco wyższa od pozostałych poradni.

Tabela 25 Podmioty lecznicze świadczące opiekę ambulatoryjną oraz liczba udzielonych porad na terenie MOF w latach 2018-2020

Jednostka MOF	Liczba podmiotów ambulatoryjnych			Liczba udzielonych porad		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Miasto Starogard Gdański	19	20	21	588 239	585 759	546 881
Gmina Starogard Gdański	2	2	2	11 774	14 731	20 652
Gmina Zblewo	4	4	4	34 924	27 807	21 451
Gmina Bobowo	2	2	2	10 795	9 966	8 137

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Spośród wszystkich działających podmiotów, liczba tych, które mają podpisaną umowę z Narodowym Funduszem Zdrowia to 20 placówek (16 w mieście Starogard Gdański, 1 w gminie Starogard Gdański, 2 w gminie Zblewie i 1 w gminie Bobowo).

W gminie Starogard Gdański mieszkańcy mają dostęp do Centrum Medycznego POLMED w miejscowości Rywałd, gdzie korzystać mogą z: poradni lekarza POZ oraz poradni pielęgniarki środowiskowej- rodzinnej.

W gminie Zblewo świadczenia w ramach POZ realizowane są przez Centrum Medyczne POLMED, które oferuje dostęp do swoich usług na terenie miejscowości Zblewo i Semlin. W tych 2 miejscowościach prowadzone są: poradnia lekarza POZ oraz poradnia położnej środowiskowo-rodzinnej. W Zblewie siedzibę ma również NZOZ MEDYK, który oferuje: poradnię lekarza POZ, poradnię położnej POZ, zespół transportu sanitarnego.

W gminie Bobowo funkcjonuje Zakład Opieki Zdrowotnej „MEDPHARMA”, w ramach której pacjenci mają dostęp do: poradni lekarza POZ, gabinetu położnej środowiskowo-rodzinnej, gabinetu pielęgniarki POZ¹³.

Największym podmiotem leczniczym świadczącym usługi specjalistyczne dla mieszkańców powiatu, w tym mieszkańców MOF, jest Kociewskie Centrum Zdrowia Sp. z o.o. Według danych szpitala za lata 2017-2019 mieszkańcy powiatu stanowią znaczną większość hospitalizowanych pacjentów – w omawianym okresie było ich łącznie 33 844, co stanowi ponad 75% liczby wszystkich (44 890) pacjentów. Pacjentami spoza powiatu są zazwyczaj mieszkańcy powiatu tczewskiego, gdańskiego oraz Gdańska. Ogółem liczba leczonych pacjentów na oddziałach Kociewskiego Centrum Zdrowia w 2019 r. to 14 832 osoby, dla porównania w 2018 r. było 15 713 hospitalizacji. Z kolei pacjentów przyjętych na Szpitalny Oddział Ratunkowy było w 2019 r. 25 575, przy nieco niższej (25 528) liczbie w roku 2018¹⁴. Kociewskie Centrum Zdrowia świadczy usługi na 12 oddziałach: oddziale anestezjologii i intensywnej terapii, oddziale chirurgii ogólnej, oddziale chorób wewnętrznych, oddziale ginekologiczno-położniczym, oddziale kardiologicznym z pododdziałem intensywnego nadzoru kardiologicznego, oddziale kardiologii inwazyjnej, oddziale neonatologicznym, oddziale neurologicznym z pododdziałem udarowym, oddziale okulistycznym, oddziale ortopedii i traumatologii narządu ruchu, oddziale pediatrycznym, szpitalnym oddziale ratunkowym. Pacjenci mają również dostęp do 9 poradni: chirurgii ogólnej, neurologicznej,

¹³ <https://gsl.nfz.gov.pl/>

¹⁴ Strategia Rozwoju Powiatu Starogardzkiego 2021-2027, str. 42.

kardiologicznej, leczenia zęza, neonatologicznej, okulistycznej, onkologicznej z chemioterapią, ortopedii i traumatologii narządu ruchu, ginekologiczno-położniczej.

W 2019 r. Powiat Starogardzki rozpoczął realizację projektu „Rozbudowa, przebudowa i doposażenie Kociewskiego Centrum Zdrowia Sp. z o.o. w Starogardzie Gdańskim oraz podniesienie kwalifikacji kadry medycznej celem zwiększenia dostępności specjalistycznych usług zdrowotnych w zakresie chorób cywilizacyjnych”. Wartość projektu wyniosła ok. 71 mln zł. W ramach projektu zrealizowano m.in.: budowę bloku operacyjnego wraz z centralną sterylizatornią i zagospodarowaniem terenu, przebudowę istniejącego bloku operacyjnego na ośrodek rehabilitacji, utworzenie nowego zakładu diagnostyki obrazowej, a także modernizację i przebudowę 5 oddziałów szpitala: neurologicznego, udarowego, kardiologicznego, chirurgicznego oraz chorób wewnętrznych oraz 9 poradni. Projekt przewidywał również podniesienie kwalifikacji kadry medycznej szpitala.

Pomimo szeroko zakrojonych prac i ogromnych nakładów finansowych, projekt ten nie wyczerpuje potrzeb szpitala. W najbliższym czasie konieczne jest przeprowadzenie m.in. prac remontowych i doposażenie oddziału neonatologicznego położniczo-ginekologicznego z traktem porodowym oraz salą cięć cesarskich. Niezbędne są także prace zaspokajające potrzeby placówki, które spowodowane zostały wyjątkowym stanem wprowadzonym podczas pandemii COVID-19. Pandemia wymusiła na placówce reorganizację i spowodowała istotną zmianę funkcjonowania niektórych komórek. Sytuacja dotknęła m.in. laboratoria medyczne, które obecnie działają w kilku miejscach szpitala, co nie tylko zwiększa koszty ich funkcjonowania, ale również odbija się na organizacji prowadzonych badań. Konieczne jest także dostosowanie do aktualnie obowiązujących wymogów (sanitarnych, przeciwpożarowych) niektórych poradni jak np. chemioterapii czy poradni okulistycznej. Dodatkowo, zgodnie z aktualnymi wyzwaniami polityki zdrowotnej, oprócz działań wspomnianych powyżej mających na celu podniesienie jakości już dostępnych świadczeń, w KCZ konieczny jest rozwój ambulatoryjnej opieki specjalistycznej (AOS) oraz opieki jednego dnia. Rozszerzenie zakresu świadczeń pociąga za sobą dodatkowe prace infrastrukturalne wewnątrz, jak i w otoczeniu szpitala, tak by stworzyć spójny, efektywnie działający system obsługi pacjentów. Niezbędne są zatem następujące działania:

1. modernizacja biura obsługi pacjenta z izbą przyjęć – punktu przyjęć i rejestracji pacjentów oraz pomieszczeń towarzyszących, co wpłynie na poprawę warunków pacjentów przyjmowanych w trybie ambulatoryjnym,
2. modernizacja gabinetów lekarskich i zabiegowych, a także infrastruktury towarzyszącej w celu zwiększenia zakresu usług ambulatoryjnych,
3. modernizacja poradni onkologicznej z chemioterapią, na potrzeby pacjentów onkologicznych wymagających podania substancji czynnej poprzez dwa tryby: chemioterapię ambulatoryjną oraz chemioterapię w trybie jednego dnia,
4. modernizacja poradni okulistycznej, obejmującą gabinety wraz z infrastrukturą,
5. modernizacja centralnych laboratoriów - połączonych laboratoriów analitycznych, bakteriologicznych, serologicznych z punktem szczepień,
6. modernizacja zakładu endoskopii, mającą na celu poprawę warunków diagnostyki,
7. modernizacja pomieszczeń nocnej opieki chorych,
8. modernizacja hydroforni, która dostosowana zostanie do zwiększonej liczby obsługiwanych pacjentów,
9. informatyzacja szpitala, obejmująca rozwój infrastruktury teleinformatycznej,
10. wymiana wind, co pozwoli na poprawę komunikacji szpitala i bezproblemowe dostanie się do gabinetów zlokalizowanych na wyższych piętrach,
11. modernizacja parkingu, niezbędna w związku z planowanymi zwiększeniem zakresu świadczonych usług,
12. doposażenie oraz wymiana urządzeń medycznych i pozostałych,
13. realizacja kursów i szkoleń dla kadry szpitala oraz programów profilaktycznych.

Na terenie Starogardu Gdańskiego funkcjonuje również Szpital dla Nerwowo i Psychicznie Chorych, który od 1895 r. sprawuje opiekę nad osobami z zaburzeniami psychicznymi. Jest to jeden z największych i najstarszych w Polsce zakładów psychiatrycznych. Pacjenci leczeni są na 18 oddziałach (m.in. ogólnopsychiatrycznych męskim i żeńskim, młodzieżowym, detoksykacji i leczenia uzależnień, leczenia zaburzeń nerwicowych i osobowości, psychiatrii sądowej, psychiatrycznych dla przewlekle chorych). Poza szpitalem opieka psychiatryczna i leczenie uzależnień dostępne są w Samodzielnym Publicznym Zakładzie Opieki Zdrowotnej Centrum Zdrowia Psychicznego i Leczenia Uzależnień w Starogardzie Gdańskim oraz w Niepublicznym Zakładzie Opieki Zdrowotnej

„Medyk” zarówno w Starogardzie Gdańskim, jak i oddziale w Zblewie. Pomimo istnienia tych placówek, nie wszystkie osoby wymagające opieki psychiatrycznej z obszaru MOF, mają dostęp do odpowiednich świadczeń. Szczególnie trudna sytuacja dotyczy dzieci i młodzieży, która to grupa została m.in. szczególnie dotknięta skutkami pandemii COVID-19.

Usługi rehabilitacyjne natomiast dostępne są w placówkach zlokalizowanych w Starogardzie Gdańskim.

2.8.2 PROGRAMY PROFILAKTYCZNE

Warto zaznaczyć, że wszystkie podmioty wchodzące w skład MOF prowadzą działania na rzecz promocji zdrowia i profilaktyki, które świadczone są przez podmioty prowadzące działalność na ich terenie lub też przez prywatne placówki realizujące różnego rodzaju programy we współpracy z NFZ. Do najważniejszych zaliczyć należy:

1. Powiatowy Program Profilaktyki Zakażeń HPV na lata 2018-2022 – celem głównym programu jest zmniejszenie liczby zachorowań na raka szyjki macicy poprzez wdrożenie profilaktyki polegającej na prowadzeniu edukacji zdrowotnej oraz wykonaniu szczepień ochronnych przeciwko HPV dziewczynkom w wieku 12 lat z terenu powiatu starogardzkiego,
2. Program Pomorskiego Oddziału NFZ - Program profilaktyki raka szyjki macicy – programem objęte zostały kobiety w wieku 25-59 lat, a jego głównym celem jest wykrywanie stanów przedrakowych i podniesienie stanu wiedzy na temat profilaktyki raka szyjki macicy – program realizowany jest przez Kocięskie Centrum Zdrowia Sp. z o.o.,
3. Program Pomorskiego Oddziału NFZ - bezpłatne badania mammograficzne w ramach profilaktycznych programów zdrowotnych, które realizowane są co 2 lata u kobiet w wieku 50-69 lat. W 2021 r. program realizowany był przez LUXMED,
4. Na układy są rady – program związany z profilaktyką kardiologiczną realizowany do końca 2022 r. dla mieszkańców województwa pomorskiego w wieku aktywności zawodowej (mężczyźni: 18-64 lat oraz kobiety: 18-59 lat), którzy mają zdiagnozowaną chorobę układu krążenia lub przeszli incydent kardiologiczny. Program realizowany jest przez COPERNICUS Podmiot Leczniczy w 10 ośrodkach, w tym w Starogardzie Gdańskim.

Dodatkowo Gmina Starogard Gdański realizuje też zadania z zakresu profilaktyki zdrowotnej poprzez bezpłatne udostępnianie basenu pływackiego Honorowym Dawcom Krwi zamieszkałym na terenie gminy Starogard Gdański, wspieranie działań starogardzkiego Stowarzyszenia Kobiet z problemami Onkologicznymi „Amazonka” czy wspieranie opieki stomatologicznej dla dzieci (finansowanie wizyt dla dzieci i młodzieży z 7 gminnych szkół podstawowych w Klinice Stomatologicznej MMG w Pruszczu Gdańskim). W gminie Zblewo przychodnie organizują różnego rodzaju akcje profilaktyczne związane m.in. z badaniem osteoporozy, okulistyką i badaniami USG stawów. Swoje programy profilaktyczne mają także Miasto Starogard Gdański oraz Powiat Starogardzki.

2.8.3 STAN ZDROWIA LUDNOŚCI

Opisane w poprzednim rozdziale akcje profilaktyczne stanowią odpowiedź na potrzeby mieszkańców MOF, z uwagi na duże narażenie na choroby układu krążenia oraz bardzo ważny aspekt jakim jest czas przy wykrywaniu i leczeniu chorób nowotworowych. Według danych Kocińskiego Centrum Zdrowia Sp. z o.o. w Starogardzie Gdańskim, najczęściej pacjentów leczy się na choroby związane z układem krążenia, układem pokarmowym oraz układem moczowo-płciowym. Najmniej zaś przyjmowanych jest pacjentów z nowotworami (pacjenci ci korzystają w dużej mierze z oferty ośrodków zlokalizowanych w Trójmieście).

Choroby układu krążenia, zgodnie z danymi Narodowego Instytutu Zdrowia Publicznego, są jedną z najczęstszych przyczyn zgonów w Polsce. Po pandemii COVID-19 zachorowalność na tego typu choroby zwiększyła się jeszcze bardziej z uwagi na możliwość bezpośredniego uszkodzenia serca, a u osób które nie przeszły COVID-19 choroba mogła rozwinąć się z uwagi na brak diagnozy i dostępu do odpowiedniej opieki zdrowotnej. W pierwszym roku pandemii umieralność na choroby układu krążenia zwiększyła się w skali całego kraju o 8,8% w roku 2020 i o 12,6% w roku 2021. W tabeli poniżej zaprezentowano najczęstsze choroby, z którymi borykają się pacjenci szpitala w Starogardzie Gdańskim.

Tabela 26 najczęstsze choroby, z którymi borykają się pacjenci Kociewskiego Centrum Zdrowia w Starogardzie Gdańskim

Wybrane grupy rozpoznaw (wg ICD-10 *)	2022	%	2021	%	2020	%	2019	%	2018	%	2017	%
C00-C97 Nowotwory	189	1%	151	1%	193	2%	233	2%	259	2%	308	2%
D00-D48 Nowotwory in situ	340	2%	263	2%	236	2%	367	2%	377	2%	366	2%
H25-H26 Zaćma	1482	10%	1 425	10%	1 082	10%	2 008	14%	1 823	12%	1 575	10%
I00-I99 Choroby układu krążenia	2135	14%	2 083	15%	1 846	17%	2 471	17%	2 723	17%	2 118	14%
J00-99 Choroby układu oddechowego	849	6%	702	5%	554	5%	1 010	7%	977	6%	1 034	7%
I00-I99 Choroby układu krążenia w tym: I63-I69 Choroby naczyń mózgowych (I60–I69) UDARY	504	3%	526	4%	529	5%	545	4%	559	4%	619	4%
K00-K99 Choroby układu pokarmowego	1380	9%	1 210	9%	1 014	9%	1 392	9%	1 413	9%	1 354	9%
N00-N99 Choroby układu moczowo-płciowego	1175	8%	922	7%	739	7%	1 081	7%	1 121	7%	1 112	7%
S00-T98 Urazy, zatrucia i inne określone skutki działania czynników zewnętrznych; Urazy obejmujące liczne okolice ciała	816	5%	820	6%	803	7%	885	6%	865	6%	830	5%
M 00-M99 Choroby układu mięśniowo-szkieletowego i tkanki łącznej	275	2%	255	2%	168	2%	475	3%				

Źródło: Kociewskie Centrum Zdrowia Sp. z o.o. w Starogardzie Gdańskim

Zaprezentowane dane Szpitala w Starogardzie nie odbiegają od statystyki GUS prowadzonej w skali kraju, województw oraz powiatów pod kątem przyczyny zgonów. Tu również dominują choroby układu krążenia, choć następne w kolejności są nowotwory, choroby układu oddechowego oraz choroby układu moczowo-płciowego. Szczegółowe informacje w tym zakresie zaprezentowano w tabeli poniżej.

Tabela 27 Zgony według przyczyn dla powiatów, 2018-2020

Przyczyna zgonu	Polska			Województwo pomorskie			Powiat starogardzki		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Choroby układu krążenia	167 942	161 589	174 546	9 387	9 577	10 567	505	520	567
Nowotwory	109 276	108 702	108 698	6 393	6 314	6 018	337	305	286
Choroby układu oddechowego	27 561	27 219	28 732	1 897	1 783	1 767	105	108	97
Choroby układu pokarmowego	17 309	17 598	18 811	1 175	1 162	1 260	67	85	65
Choroby układu moczowo-płciowego	4 637	4 520	5 410	324	361	403	19	19	18

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS 2018-2020

2.9 POLITYKA SPOŁECZNA, AKTYWNOŚĆ OBYWATELSKA

2.9.1 POLITYKA SPOŁECZNA

Na terenie Starogardzkiego MOF działają organizacje, które zajmują się szeroko pojętymi działaniami społecznymi. Realizują zadania na rzecz bezrobotnych i najbardziej potrzebujących mieszkańców, rodzin zastępczych, jak również rodzin zmagających się

z uzależnieniami i ubóstwem. Warto tu nadmienić, że wśród młodzieży co roku zwiększa się odsetek osób uzależnionych już nie tylko od środków psychoaktywnych i alkoholu, ale również komputera.

Według danych GUS przedstawianych na poziomie gmin, w latach 2018-2020 widoczny jest spadek liczby osób korzystających z pomocy społecznej, co bez wątpienia odczytywać należy jako pozytywną zmianę. W stosunku do całego województwa pomorskiego najwyższy udział osób korzystających ze wsparcia widoczny jest w gminie Zblewo, gdzie odsetek ten wynosi ok. 9%. Jest to wartość prawie dwukrotnie wyższa w porównaniu do pozostałych samorządów MOF Starogardu Gdańskiego.

Tabela 28 Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem, 2018-2020

Obszar	Udział osób korzystających ze świadczeń społecznych w ludności ogółem [%]		
	2018	2019	2020
Województwo pomorskie	3,5	3,2	2,9
Miasto Starogard Gdański	4,7	4,5	4,3
Gmina Starogard Gdański	6,1	5,5	5,0
Gmina Zblewo	9,7	9,1	8,3
Gmina Bobowo	4,3	3,6	3,2

Źródło: 1. Bank Danych Lokalnych, GUS - w odniesieniu do samorządów MOF, 2. Opracowanie własne na podstawie corocznych raportów Regionalnego Ośrodka Polityki Społecznej UMWP w Gdańsku: „Ocena Zasobów Pomocy Społecznej Województwa Pomorskiego” za rok 2018, 2019, 2020.

Najszerze wsparcie dostarczane jest w mieście Starogard Gdański, gdzie zadaniami z zakresu pomocy społecznej zajmują się Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej, Środowiskowy Dom Samopomocy oraz Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie.

MOPS w Starogardzie Gdańskim prowadzi działalność statutową, która obejmuje m.in. zasiłki, dożywianie, udzielanie schronienia i wsparcia osobom w kryzysie bezdomności, usługi opiekuńcze, a także realizację projektów socjalnych. Dodatkowo ośrodek zaangażowany jest w działania w ramach projektów zewnętrznych, które obejmują projekty i programy Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej takie jak np. „Posiłek w szkole i w domu” na lata 2019-2023, „Rodzina 500 plus”, „Asystent Rodziny”, „Opieka 75+”, Programy Ministerstwa Edukacji Narodowej obejmujące pomoc materialną dla uczniów oraz

inne programy, jak FEAD Program Operacyjny Pomoc Żywnościowa. W 2020 r. liczba wniosków o objęcie pomocą społeczną wyniosła 2 911 i był to spadek w stosunku do roku 2019, kiedy to złożono 3 033 wniosków i roku 2018, gdy przyjęto 3 307 wniosków. Przyczyny w zmniejszeniu liczby wniosków pracownicy MOPS upatrują zarówno w epidemii COVID-19, jak i dostępności różnych rodzajów wsparcia finansowego i rzeczowego z programów rządowych i tych realizowanych przez organizacje pozarządowe. Największa liczba rodzin, które objęte są pomocą świadczoną przez MOPS, boryka się z takim problemami, jak ubóstwo, niepełnosprawność, bezrobocie i długotrwała choroba.

Tabela 29 Przyczyny objęcia wsparciem MOPS w Starogardzie Gdańskim w latach 2018-2020

Przyczyna przyznawania pomocy	Liczba rodzin objętych wsparciem		
	2018	2019	2020
Ubóstwo	732	668	601
Bezdomność	92	92	86
Potrzeba ochrony macierzyństwa	186	156	137
w tym wielodzietność	111	84	76
Bezrobocie	365	312	306
Niepełnosprawność	548	505	461
Długotrwała lub ciężka choroba	311	340	236
Bezradność w sprawach opiekuńczo- wychowawczych i prowadzenia gospodarstwa domowego (ogółem)	154	144	126
Rodziny wielodzietne	22	25	23
Przemoc w rodzinie	17	18	15
Alkoholizm	169	156	143
Narkomania	12	12	11
Trudność w przystosowaniu do życia po zwolnieniu z zakładu karnego	46	39	36
Zdarzenia losowe	3	0	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Sprawozdania z działalności Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Starogardzie Gdańskim, w 2020 r.”

Środowiskowy Dom Samopomocy w Starogardzie Gdańskim to dzienny ośrodek wsparcia dla osób z zaburzeniami psychicznymi, który przeznaczony jest dla: osób przewlekłe psychicznie chorych (typ A), osób upośledzonych umysłowo (typ B), osób wykazujących inne przewlekłe zaburzenia czynności psychicznych (typ C). Placówka funkcjonuje 5 dni w tygodniu i zapewnia zajęcia prowadzone przez opiekunów, instruktorów terapii zajęciowej, fizjoterapeutę oraz psychologa dla 75 osób. W razie konieczności uczestnicy zajęć mają możliwość konsultacji z lekarzem psychiatrą, logopedą oraz lekarzem rehabilitacji¹⁵.

Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Starogardzie Gdańskim, zgodnie ze swoim statutem, realizuje zadania z zakresu: pomocy społecznej, wspierania rodziny i systemu pieczy zastępczej, rehabilitacji osób niepełnosprawnych oraz przeciwdziałania przemocy w rodzinie. W ostatnim czasie Centrum realizuje projekt „Wsparcie dzieci umieszczonych w pieczy zastępczej w okresie epidemii COVID-19”, którego celem jest wsparcie dzieci, rodziców zastępczych i pracowników rodzinnych oraz instytucjonalnych podmiotów pieczy zastępczej w sytuacji zagrożenia epidemią COVID-19 poprzez zakup wyposażenia na cele realizowania nauki w trybie zdalnym (laptopy dla 234 dzieci), zakup środków ochrony indywidualnej i wyposażenia do bezpośredniej walki z epidemią (maseczki – 6 250 szt., rękawiczki – 31 250 szt., płyn do dezynfekcji – 3 125 l) dla 625 osób, zakup wyposażenia do organizacji miejsc kwarantanny/izolacji dla dzieci z pieczy zastępczej.

Od 2006 roku na terenie miasta organizowane są także prace społecznie użyteczne. W 2020 r. prace te zorganizowano w miejskich przedszkolach publicznych, publicznych szkołach podstawowych, zakładach budżetowych oraz jednostkach budżetowych. W roku 2020 do programu zakwalifikowało się 38 osób, z czego 7 otrzymało skierowanie do wykonywania prac. Dodatkowo Gmina Miejska Starogard Gdański zleca zadania organizacjom pozarządowym, które dofinansowane są z budżetu miasta, co pokazano w tabeli poniżej.

¹⁵ <https://sds.starogard.pl/o-nas/nasz-dom>

Tabela 30 Zadania zlecone organizacjom pozarządowym w Mieście Starogard Gdański, w roku 2020

Nazwa organizacji	Nazwa Zadania	Wysokość przyznanej dotacji [zł]
Zadania z zakresu pomocy społecznej		
Starogardzkie Centrum Wolontariatu	Stowarzyszenie Wspomagające Osoby ze Środowisk Dysfunkcyjnych „Można Inaczej”	50 000,00
Zadania z zakresu przeciwdziałania patologiom społecznym		
Klub Abstynenta „RAZEM”	Prowadzenie Klubu Abstynenta	36 000,00
Klub Abstynenta „RAZEM”	Razem wolni i silni	30 000,00
Fundacja Dajemy Dzieciom Siłę	Prowadzenie Punktu Interwencji Kryzysowej Fundacji Dajemy Dzieciom Siłę w Starogardzie Gdańskim	176 000,00
Fundacja Rozwoju Edukacji i Społeczność Lokalnych „In Fortes”	AlkoSTOP – przeciwdziałanie prowadzeniu pojazdów samochodowych przez młodzież pod wpływem alkoholu i środków psychoaktywnych	6 000,00
Stowarzyszenie Wspomagające Osoby ze Środowisk Dysfunkcyjnych „Można Inaczej”	Szkoła dla Rodziców 2020	16 600,00
Stowarzyszenie Wspomagające Osoby ze Środowisk Dysfunkcyjnych „Można Inaczej”	Akademia Małego Człowieka 2020	6 000,00
Parafialny Zespół Caritas przy parafii pw. Miłosierdzia Bożego	Warto wymagać od siebie - powiedz o tym innym	4 000,00
Stowarzyszenie Wspomagające Osoby ze Środowisk Dysfunkcyjnych „Można Inaczej”	Starogardzka Akademia Rodziny	5 640,00
Zadania z zakresu działalności na rzecz osób niepełnosprawnych		
Starogardzkie Stowarzyszenie Kobiet z Problemami Onkologicznymi „AMAZONKA”	Rehabilitacja równa się zdrowie Amazonek	7 100,00
Polski Związek Głuchych, Oddział Pomorski	Cicho ale aktywnie	6 100,00
Fundacja Rozwoju Edukacji i Społeczność Lokalnych „In Fortes”	Aktywny Senior – warsztaty aktywizujące i wzmacniające	4 800,00

	pozytywną samoocenę	
Z zakresu nauki szkolnictwa wyższego, edukacji, oświaty i wychowania		
Fundacja Rozwoju Edukacji i Społeczność Lokalnych „In Fortes”	Aktywni – Kreatywni VI – warsztaty rozwijające kompetencje kluczowe uczniów szkół podstawowych	8 000,00
Stowarzyszenie „Można Inaczej”	PorozmawiaMY czy PokłóciMY? – Mediacje rówieśnicze	10 000,00
Zadania zlecone organizacjom pozarządowym		
Stowarzyszenie Klub Sportowy Ring Kociewie	„Góry i Mazury II”	10 000,00
Fundacja Dajemy Dzieciom Siłę	„Bądźmy uważni”	5 000,00

Źródło: Raport o stanie Gminy Miejskiej Starogard Gdański 2020, str. 192-194

Gmina Starogard Gdański również zapewnia usługi społeczne dla mieszkańców za pomocą Gminnego Ośrodka Pomocy Społecznej. Zgodnie z danymi znajdującymi się w raporcie o stanie gminy za rok 2020 z pomocy społecznej na terenie gminy w roku 2020 skorzystało 345 rodzin i był to spadek w stosunku do lat 2018 i 2019. W roku 2020 powodami udzielania wsparcia było najczęściej długotrwała lub ciężka choroba, niepełnosprawność i ubóstwo. Szczegółowe dane zamieszczono w tabeli poniżej.

Tabela 31 Powody udzielania pomocy i wsparcia w ramach pomocy społecznej w Gminie Starogard Gdański, w roku 2020

Powody udzielania pomocy i wsparcia	Liczba rodzin
Długotrwała lub ciężka choroba	165
Niepełnosprawność	136
Ubóstwo	130
Bezrobocie	123
Potrzeba ochrony macierzyństwa	79
Bezradność w sprawach opiekuńczo – wychowawczych i prowadzenia gospodarstwa domowego	64
Potrzeba ochrony macierzyństwa, w tym potrzeba ochrony wielodzietności	54
Bezradność w sprawach opiekuńczo – wychowawczych i prowadzenia gospodarstwa domowego, w tym rodziny niepełne	40
Bezradność w sprawach opiekuńczo – wychowawczych i prowadzenia gospodarstwa domowego, w tym rodziny wielodzietne	23

Alkoholizm	17
Przemoc w rodzinie	16
Bezdomność	12
Narkomania	2
Zdarzenia losowe	2
Sieroctwo	1
Trudności w przystosowaniu do życia po zwolnieniu z zakładu karnego	1

Źródło: Raport o stanie Gminy Starogard Gdański za rok 2020, str. 13

Poniżej zamieszczono porównanie świadczeń udzielonych w latach 2019 i 2020.

Tabela 32 Rodzaje i liczba świadczeń udzielanych w latach 2019 i 2020

Rodzaj świadczenia	2019	2020
Świadczenia pieniężne		
Zasiłki stałe	672	639
Wynagrodzenie za sprawowanie opieki	354	353
Zasiłek celowy	415	348
Zasiłek okresowy	697	734
Zasiłek celowy na zakup posiłku lub żywności w ramach programu wieloletniego „Posiłek w szkole i w domu”	852	1174
Świadczenia niepieniężne		
Dożywianie w szkołach w ramach programu wieloletniego „Posiłek w szkole i w domu” – liczba posiłków	25 023	10 059
Specjalistyczne usługi opiekuńcze świadczone osobom z zaburzeniami psychicznymi – świadczenia	1520	825
Usługi opiekuńcze - świadczenia	2 681	1 104
Schronienie – liczba osób	2 401	12
Pobyt w domach pomocy społecznej - świadczenia	130	133
Kierowanie do środowiskowego domu samopomocy - osoby	600	23
Sprawianie pogrzebu – świadczenia	4	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raportów o stanie Gminy Starogard Gdański za rok 2019 i rok 2020

W 2020 r. wśród zadań wykonywanych przez Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej była także wypłata dodatków mieszkaniowych dla rodzin niemogących samodzielnie

pokrywać całości kosztów mieszkaniowych. Koszt dodatków wyniósł 246 773,19 zł. Wyplacono także dodatki energetyczne na kwotę 1 634,28 zł. W roku 2020 Gmina dysponowała 32 mieszkaniami komunalnymi oraz 24 mieszkaniami socjalnymi. Liczba oczekujących na mieszkanie wynosiła w 2020 r. 81 osób. GOPS realizuje również obsługę prac społecznie użytecznych oraz Karty Dużej Rodziny. Realizując zadania zawarte w ustawie o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej ośrodek dopłacał do kosztów utrzymania 31 dzieci z terenu gminy Starogard Gdański umieszczonych w rodzinach zastępczych. Koszt tego wsparcia wyniósł 109 443,00 zł. Kwota wypłaconych świadczeń rodzinnych w 2020 r. łącznie wyniosła 6 416 518,64 zł (zasiłek rodzinny wraz z dodatkami – 2 113 919,76 zł; zasiłek pielęgnacyjny – 1 674 729,88 zł; świadczenie pielęgnacyjne – 2 008 575,90 zł; specjalny zasiłek opiekuńczy – 179 180,00 zł; jednorazowa zapomoga z tytułu urodzenia dziecka – 123.000,00 zł; świadczenie rodzicielskie – 317 113,10 zł)¹⁶.

Gmina Zblewo realizuje system polityki społecznej przez Gminy Ośrodek Pomocy Społecznej w Zblewie, który w roku 2020 udzielił wsparcia 400 rodzinom (w roku 2019 było ich 418, w roku 2018 - 425). Do najczęstszych powodów korzystania ze świadczeń opieki społecznej należały: niepełnosprawność, długotrwała choroba, bezrobocie, ubóstwo oraz potrzeba ochrony macierzyństwa.

Tabela 33 Przyczyny udzielania świadczeń w ramach pomocy społecznej w Gminie Zblewo w latach 2019-2020

Przyczyna przyznawania pomocy	Liczba rodzin objętych wsparciem w 2019 r.	Liczba rodzin objętych wsparciem w 2020 r.
Niepełnosprawność	189	189
Bezrobocie	120	111
Ubóstwo	108	150
Długotrwała lub ciężka choroba	90	101
Potrzeba ochrony macierzyństwa	84	86

¹⁶ Raport o stanie Gminy Starogard Gdański, str. 16

Bezradność w sprawach opiekuńczo- wychowawczych i prowadzenia gospodarstwa domowego (ogółem)	80	71
Alkoholizm	39	43
Potrzeba ochrony macierzyństwa - w tym wielodzietność	31	33
Bezradność w sprawach opiekuńczo – wychowawczych i prowadzeniu gospodarstwa domowego – ogółem w tym rodziny wielodzietne	20	23
Bezdomność	13	12
Bezradność w sprawach opiekuńczo – wychowawczych i prowadzeniu gospodarstwa domowego – ogółem w tym rodziny wielodzietne	13	18
Przemoc w rodzinie	7	7
Trudność w przystosowaniu do życia po zwolnieniu z zakładu karnego	5	3
Narkomania	3	3
Sieroctwo	3	3
Zdarzenia losowe	1	1

Źródło: Raport o stanie Gminy Zblewo za rok 2020

Oprócz świadczeń rodzinnych i opiekuńczych, GOPS realizował w roku 2020 programy:

1. Program "Rodzina 500+",
2. Program "Posiłek w domu i w szkole",
3. Program "Dobry Start",
4. Program "Asystent rodziny i koordynator pieczy zastępczej",
5. Program "Opieka 75+",
6. Program „Usługi opiekuńcze i specjalistyczne dla osób niepełnosprawnych” edycja 2020,
7. Program "Opieka wytchnieniowa" edycja 2020 r.

Ośrodek Pomocy zajmuje się także wypłatą dodatków mieszkaniowych i dodatków energetycznych dla gospodarstw domowych, które nie są w stanie pokrywać całości kosztów związanych z utrzymaniem mieszkania. Gmina Zblewo w 2019 r. posiadała 42 mieszkania komunalne, w których zamieszkiwało 111 osób. Przeciętna powierzchnia mieszkania wynosiła 43,02 m². Dodatkowo na jej terenie znajdowały się też 4 mieszkania socjalne, zamieszkiwane przez 8 osób, których powierzchnia wynosiła 32,1 m². Ośrodek uczestniczy

także w powiatowym programie prac społecznie użytecznych, które finansuje Powiatowy Urząd Pracy w Starogardzie Gdańskim oraz pozyskuje żywność z Tczewskiego Banku Żywności w ramach unijnego programu /FEAD/- Pomocy Żywnościowej na Rzecz Najbiedniejszych Mieszkańców Unii Europejskiej.

Przy GOPS w Zblewie funkcjonuje wypożyczalnia sprzętu rehabilitacyjnego oraz punkt porad psychologicznych i konsultacji prawnych, które dostępne są dla mieszkańców bezpłatnie. Liczba świadczeń niepieniężnych udzielonych w roku 2020 była znacznie niższa niż w roku 2019, jednak w przypadku świadczeń pieniężnych, trend był odwrotny, co najprawdopodobniej związane było z pandemią COVID-19.

Tabela 34 Liczba świadczeń udzielonych przez GOPS w Zblewie

Rodzaj świadczenia	Liczba świadczeń w 2019 r.	Liczba świadczeń w 2020 r.
Świadczenia niepieniężne	62 024	53 750
Świadczenia pieniężne	3 225	3 547

Źródło: Raport o stanie Gminy Zblewo za rok 2020

Gmina Bobowo, podobnie jak inne gminy z terenu MOF, wspiera swoich mieszkańców poprzez Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej. W 2020 r. Ośrodek wspierał 8 rodzin, w których odnotowano problem bezradności w sprawach opiekuńczo-wychowawczych i prowadzenia gospodarstwa domowego. Był to spadek w stosunku do roku 2019, kiedy wsparcie otrzymywało 10 rodzin i roku 2018, kiedy pomocą objęto 12 rodzin. Rodziny te otrzymały wsparcie specjalistów pracy socjalnej, przy czym osoby, które miały największe problemy objęte zostały opieką asystenta rodziny. Świadczenia, które otrzymały to m.in. zasiłki celowe, zasiłki okresowe, pomoc w naturze, pomoc w usługach oraz poradnictwo. Problemem odnotowanym w gminie była także przemoc w rodzinie. Na koniec roku 2020 prowadzonych było 7 procedur Niebieskiej Karty, w ramach których pomocą objęto 10 kobiet, 8 mężczyzn i 8 dzieci. W roku 2019 odnotowano nieznaczny spadek w ilości procedur - prowadzone były 4 Niebieskie Karty, choć w roku 2018 ich liczb także wynosiła 7. Ważnym punktem wsparcia dla rodzin w gminie jest dożywianie. Wsparcie realizowane jest poprzez:

1. rządowy program „Posiłek w szkole i w domu” – w 2020 r. z programu korzystało 5 rodzin (256 posiłków w roku) i był to spadek w stosunku do roku 2019, kiedy wsparciem objęto 9 rodzin i roku 2018 - 13 rodzin,
2. pomoc w formie posiłku nie wymagająca przeprowadzenia wywiadu środowiskowego – w 2020 r. z tej formy korzystało 2 dzieci, w 2019 r. i 2018 r.- 4 dzieci,
3. pomoc w formie zasiłku celowego na zakup żywności – w 2020 r. z pomocy skorzystało 12 rodzin, a w latach 2019 i 2018 odpowiednio 13 i 7.

Gmina Bobowo dysponuje 9 lokalami mieszkalnymi w 7 budynkach komunalnych i w 2 kontenerach mieszkalnych (przenośny kontener mieszkalny o wymiarach: szerokość 3,00 m, długość 6,00 m i wysokość 2,80 m, zakupiony w 2019 r. oraz przenośny zestaw 2-kontenerowy mieszkalny o wymiarach pojedynczego modułu: szerokość 2,438 m, długość 6,058 m i wysokość 2,80 m, zakupiony w 2020 roku)¹⁷. Wydatki na pomoc społeczną w gminie Bobowo w 2020 r. wyniosły 6 421 545,00 zł, z kolei w 2019 r. było to 5 649 099,00 zł, a w 2018 r. 4 973 393,00 zł.

Wszystkie Gminy MOF realizują działania wspierające najbardziej potrzebujących mieszkańców, jednak problemem pozostaje finansowanie tego typu pomocy. Dotyczy to zarówno placówek publicznych, jak i organizacji pozarządowych, które wspierają jednostki samorządowe w funkcjach opiekuńczych. Dodatkowym problemem, szczególnie w przypadku podmiotów niepublicznych, jest kwestia niewystarczającej profesjonalizacji usług i brak dostępu do ośrodków proponujących podnoszenie kwalifikacji. W tym zakresie organizacje z terenu MOF liczyć mogą jedynie na Centrum Organizacji Pozarządowych, które działa w Starogardzie Gdańskim od 2018 r. i oferuje wsparcie w zakresie:

1. doradztwa merytorycznego (konsultacje formalno-prawne, organizacyjne, zarządcze),
2. doradztwa księgowego (konsultacje księgowe),
3. szkoleń i warsztatów oraz działań informacyjnych.

¹⁷ Uchwała nr XXV/199/2021 Rady Gminy Bobowo z dn.27.10 2021 zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia „Wieloletniego programu gospodarowania mieszkaniowym zasobem Gminy Bobowo na lata 2018-2022”

2.9.2 AKTYWNOŚĆ OBYWATELSKA

Mieszkańcy terenów wchodzących w skład MOF charakteryzują się przeciętnym zaangażowaniem w sprawy lokalne i mimo, że podejmują wiele własnych inicjatyw powołując do życia organizacje pozarządowe, to są to w większości niewielkie organizacje korzystające głównie ze środków gminnych, nieangażujące się w większe, zewnętrzne projekty.

Najwięcej tego typu podmiotów zarejestrowanych jest w gminie miejskiej Starogard Gdański. Działają one w obszarach kultury i edukacji, turystyki, sportu i rekreacji, ochrony zdrowia, pomocy społecznej, kombatanów oraz ekologii i ochrony zwierząt. Według informacji Krajowego Rejestru Sądowego, na terenie miasta działa 128 różnego rodzaju stowarzyszeń, innych organizacji społecznych i zawodowych, fundacji oraz ZOZ¹⁸. W 2020 r. w konkursach na rzecz organizacji pozarządowych udział wzięło 40 podmiotów, które złożyły w sumie 74 oferty. Miasto realizuje także Inicjatywę lokalną, która polega na podejmowaniu współpracy z mieszkańcami. W ramach inicjatywy w roku 2020 zrealizowano 8 projektów, które dotyczyły m.in. sportu, muzyki, czy otwarcia placu zabaw. W 2020 r. Miasto przeznaczyło na organizacje pozarządowe 3 261 229,00 zł. Była to kwota zdecydowanie większa niż w 2019 r., gdy na współpracę z NGO przeznaczono 2 438 126,00 zł.

Na terenie gminy Starogard Gdański działa 69 stowarzyszeń. Gmina współpracuje z organizacjami w oparciu o roczne programy współpracy. W listopadzie 2021 r. prowadzone były konsultacje związane z projektem „Wieloletniego Programu Współpracy Gminy Starogard Gdański z organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami, o których mowa w art. 3 ust 3 Ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie na lata 2020-2025”. Program określa główne cele oraz formy współpracy między Gminą a sektorem NGO.

Na terenie gminy Zblewo działa 29 organizacji pozarządowych. Współpraca z tymi podmiotami organizowana jest poprzez „Program i tryb współpracy Gminy Zblewo z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego”. W ramach tego programu Gmina ogłasza konkursy dotyczące kultury fizycznej

¹⁸ Diagnoza sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej Miasta Starogard Gdański, str. 44.

i sportu. Z informacji zamieszczonych na stronie BIP Gminy Zblewo wynika, że w 2020 r. w konkursach udział brała tylko jedna organizacja.

W gminie Bobowo zarejestrowanych jest 11 organizacji pozarządowych, z czego 2 to Ochotnicze Straże Pożarne i Oddział Gminny Związku Ochotniczych Straży Pożarnych oraz 4 Koła Gospodarstw Wiejskich. Gmina Bobowo wspiera działające na jej obszarze stowarzyszenia przez organizację konkursów ofert głównie na realizację zadań związanych ze sportem. Co roku ustalany jest program współpracy Gminy Bobowo z organizacjami pozarządowymi i organizacjami prowadzącymi działalność pożytku publicznego.

Aktywność obywatelska na terenie MOF objawia się nie tylko poprzez działalność organizacji pozarządowych, ale także poprzez udział w wyborach. W tabeli poniżej przedstawiono frekwencję wyborczą we wszystkich jednostkach MOF w wyborach do rad gmin i rad miast w 2018 r. oraz w wyborach prezydenckich w roku 2020.

Tabela 35 Frekwencja wyborcza w wyborach samorządowych 2018 oraz wyborach prezydenckich 2020 r.

JST	Frekwencja wyborcza w wyborach samorządowych w roku 2018 [%]	Frekwencja wyborcza w wyborach na Prezydenta RP w roku 2020 [%]
Powiat Starogardzki	54,23	64,9
Miasto Starogard Gdański	51,40	64,49
Gmina Starogard Gdański	52,27	68,56
Gmina Zblewo	50,25	64,62
Gmina Bobowo	54,33	62,60
Województwo Pomorskie	56,12	70,04

Źródło: 1. Wybory samorządowe – GUS, 2. Wybory na Prezydenta RP – Państwowa Komisja Wyborcza,
<https://prezydent20200628.pkw.gov.pl/prezydent20200628/pl/frekwencja/2/Koniec/woj/220000>

Z przedstawionych wyżej danych wynika, że mieszkańcy MOF uczestniczą w wyborach samorządowych, choć znacznie większą wagę przywiązują do wyborów o charakterze ogólnokrajowym. Ogólna frekwencja wyborcza nie odbiega znacząco od wyników dla całego powiatu, lecz jest niższa od wyników województwa.

3 MOBILNOŚĆ/TRANSPORT (DROGI, TRANSPORT PUBLICZNY)

3.1 WPROWADZENIE

W związku z dynamicznym rozwojem zarówno miast wojewódzkich, jak i mniejszych subregionalnych pełniących ważne funkcje lokalnych rynków pracy i usług, obszary te stały się siłą napędową gospodarki. Wzmożony ruch na ulicach związany w szczególności z podróżami do i z pracy powoduje stałe zatory drogowe, mające niepożądane skutki, m.in. utratę czasu i zanieczyszczenie powietrza, które w połączeniu z rosnącym hałasem wynikającym ze stałego wzrostu liczby pojazdów na drogach, stają się coraz bardziej uciążliwe.

Jednocześnie mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi gospodarczemu i spadkowi bezrobocia, który ma ogromny wpływ na zrównoważony rozwój. W związku z powyższym, samorządy podejmują szereg działań mających na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego, sposobów poruszania się, tj. podróże transportem zbiorowym czy jazdę na rowerze.

Transport publiczny powinien być zatem łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na sprawność fizyczną, wiek, czy miejsce zamieszkania stanowiące niekiedy największą barierę w dojeździe do pracy, lekarza, szkoły/uczelni. Zwiększanie dostępności transportowej dla obszarów wiejskich, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług, może zostać osiągnięte w szczególności poprzez odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu indywidualnego na rzecz zbiorowego oraz podróży rowerowych.

Planując rozwój transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, należy wziąć pod uwagę podstawową determinantę kształtowania się potrzeb przewozowych, jaką jest zagospodarowanie przestrzenne. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, naukowych oraz miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji decyduje o liczbie i kierunkach przewozów występujących w transporcie pasażerskim.

Biorąc pod uwagę zasadę zapewnienia w planowaniu strategicznym i przestrzennym minimalnego programu usług publicznych, właściwego dla rangi oraz obszaru obsługi poszczególnych ośrodków, miasto Starogard Gdański stanowiące rdzeń Miejskiego Ośrodka Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego zostało oznaczone jako ośrodek subregionalny.

Oznacza to, że koncentruje usługi w zakresie ochrony zdrowia, kultury i sztuki, sportu i rekreacji oraz ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej. Oferta ta dodatkowo uzupełniona jest o skorelowane usługi świadczone na obszarach pozostałych gmin należących do MOF Starogardu Gdańskiego, tj. gminy Starogard Gdański, gminy Bobowo oraz gminy Zblewo.

Ranga miasta, jako miejsca skupienia działalności usługowych, odzwierciedla jego pozycję w sieci osadniczej oraz uwarunkowania mające istotny wpływ na poziom życia i kształtowanie ekonomicznych podstaw rozwoju zarówno w mieście, jak i w jego otoczeniu. Biorąc pod uwagę wyposażenie ośrodków miejskich w usługi różnego rzędu, z uwzględnieniem zarówno publicznych, jak i rynkowych, wyróżnia się kilka grup różnicujących poszczególne miasta: Gdańsk (I ranga), Gdynia i Słupsk (II ranga) oraz grupę stosunkowo silnych usługowo ośrodków o charakterze ponadlokalnym (ranga III), którą stanowią miasta powiatowe, w tym Starogard Gdański. Starogard Gdański, jako rdzeń MOF, ale także pozostałe gminy MOF posiadają szeroką ofertę kulturalną świadczoną przez Gminne i Miejskie Domy Kultury, Osiedlowe Domy Kultury, Biblioteki oraz inne organizacje działające w tym zakresie. Ponadto, na terenie miasta Starogard Gdański funkcjonuje szpital, który (mimo iż na tle szpitali powiatowych wyróżnia się relatywnie dobrze) pod względem rangi i roli odbiega do wielospecjalistycznych instytucji o zasięgu ponadregionalnym Gdańska czy Gdyni.

Sytuacja demograficzna analizowanego obszaru jest raczej stabilna i w najbliższym czasie nie przewiduje się istotnych migracji. Można jedynie zauważyć, iż spadek liczby mieszkańców miasta Starogard Gdański jest „bilansowany” przez przyrost liczby mieszkańców gminy Starogard Gdański. Coraz bardziej dynamicznie rozwija się trend zamieszkiwania na obszarach wiejskich, z daleka od codziennego hałasu i zanieczyszczeń, za to w sąsiedztwie lasów i obszarów zabudowanych.

Dodatkowo, z uwagi na wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe stanowiące potencjał do rozwoju turystyki, korzystne położenie transportowe względem Trójmiasta oraz infrastruktury sieci TEN-T stwarzające podstawy rozwoju gospodarczego, obecności podmiotów gospodarczych z sektora nowoczesnych technologii, jak i funkcjonowania podstrefy PSSE i Strefy Rozwoju Przedsiębiorczości w Starogardzie Gdańskim, można zauważyć, że są to bardzo dobre warunki inwestycyjne, w szczególności dla rozwoju

produkcyjno-usługowych oraz wykorzystania zasobów przyrodniczych i kulturowych dla rozwoju turystyki i rolnictwa. Tym samym, w perspektywie lat przyczyni się to do rozszerzenia lokalnego rynku pracy i usług, co nieodzownie związane jest z transportem i mobilnością.

Ważnym elementem mobilności jest również rozwój dróg transportowych służących m.in. do codziennych dojazdów do i z pracy dla osób poruszających się rowerem. Istotnym zadaniem jest powiększenie obecnej sieci, tym samym zwiększając bezpieczeństwo podróżnych w ruchu drogowym.

Miejski Obszar Funkcjonalny Starogardu Gdańskiego charakteryzuje się wysoką dostępnością komunikacyjną, zarówno pod względem transportu zbiorowego, jak i indywidualnego. Omawiany obszar znajduje się w niedalekiej odległości od Trójmiasta, gdzie zlokalizowane są porty morskie w Gdańsku i Gdyni oraz port lotniczy w Gdańsku. To także obszar, który zlokalizowany jest w niewielkiej odległości od Tczewa, będącego ważnym węzłem komunikacyjnym zarówno pod względem kolejowym, jak i drogowym, a także Kościerzyny pełniącej rolę węzła kolejowego.

3.1.1 OCENA OBECNEJ SYTUACJI W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA ORGANIZACJĄ TRANSPORTU PUBLICZNEGO W MOF

Aktualnie, sieć transportu publicznego w powiecie starogardzkim, w tym na obszarze MOF Starogardu Gdańskiego to:

1. połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i krajowych przewozów pasażerskich,
2. sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Powiat Starogardzki,
3. sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny,
4. sieć komunikacji komercyjnej,
5. sieć komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim oraz przewozy organizowane przez gminy (dowozy dzieci do szkół).

Podstawą finansowania przewozów kolejowych w województwie pomorskim są umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich

osób, zawarte przez przewoźników z Urzędem Marszałkowskim oraz dopłaty do biletów ulgowych ustawowych. Przewoźnikami kolejowymi realizującymi przewozy osób na obszarze powiatu, w tym na części MOF Starogardu Gdańskiego są: Polregio sp. z o.o. oraz Arriva RP sp. z o.o. O/Toruń. Teren ten obsługiwany jest koleją pasażerską wykorzystującą dwie linie kolejowe – nr 131 i nr 203 oraz w niewielkim fragmencie linię kolejową nr 201. Na obszarze powiatu zlokalizowane jest 6 stacji kolejowych: na linii 291: Szlachta, na linii nr 131: Smętowo Graniczne, na linii nr 203: Czarna Woda, Kaliska, Starogard Gdański (MOF), Zblewo (MOF) oraz 5 przystanków kolejowych na linii nr 203: Bytonia (MOF), Kamienna Karczma, Piesienice (MOF), Pinczyn (MOF), Szpęgawsk (MOF).

Wyznaczonym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego w przewozach autobusowych na obszarze powiatu starogardzkiego, w tym MOF, jest Starosta Starogardzki oraz Zarząd Starogardzkiego Związku Powiatowo-Gminnego. Według stanu na dzień 01.04.2023 r. sieć powiatowych przewozów użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim tworzy 19 linii autobusowych organizowanych przez Starostwo Powiatowe oraz 23 linie zarządzane przez Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny. W wyniku przeprowadzonego postępowania publicznego realizację przewozów powierzono operatorowi – Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA. Umowy zawarto na czas określony do dnia 31 grudnia 2023 r.

Przewoźnikiem realizującym miejskie przewozy pasażerskie na terenie Miasta Starogard Gdański jest Miejski Zakład Komunikacji w Starogardzie Gdańskim, ul. Tczewska 20, 83-200 Starogard Gdański. MZK obsługuje łącznie 7 linii, w tym dwie linie kursują do miejscowości Koteże i Linowiec:

1. Linia 12 - Trasa: DWORZEC PKP – Kolejowa – Traugutta – Hallera – Rynek – Lubichowska – Leszczynowa – PRZYLESIE (KOTEŻE),
2. Linia 28 - Trasa: LINOWIEC AQ – Skarszewska – Gdańska – Hallera – Rynek – Kościuszki – KOŚCIUSZKI – STAROSTWO.

Przewoźnikami realizującymi drogowe przewozy pasażerskie na zasadach komercyjnych, obejmujące co najmniej dwie gminy, są:

1. PKS w Starogardzie Gdańskim SA,
2. Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe „OWSIĄK” Wiesław Owskiak z Rożentala,

3. P.U.P.H. MATEO sp. j. Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw z Kokoszkowych.

Zdecydowana większość funkcjonujących linii autobusowych ma charakter przewozów powiatowych, niektóre połączenia pełnią funkcję przewozów wojewódzkich (międzypowiatowych). Pozostałe połączenia (linie gminne) mają charakter uzupełniający i służą głównie dowozom dzieci do szkół podstawowych w poszczególnych miejscowościach.

Powiat starogardzki wykorzystuje przy organizacji przewozów środki zewnętrzne, pochodzące z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA).

Największy przewoźnik obszaru – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA – na dzień 1 kwietnia 2023 r. eksploatował 127 autobusów. Drugi największy przewoźnik – Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe „OWSIK” Wiesław Owsik dysponuje taborem złożonym z 32 pojazdów. Średni wiek pojazdów tego przewoźnika wynosi 13 lat. Wszystkie pojazdy są pojazdami niskopodłogowymi.

Powiat Starogardzki od wielu lat przeprowadza rozmowy i konsultacje z Gminami dotyczące ustalenia potrzeb mieszkańców w zakresie transportu publicznego. Na podstawie tych konsultacji ustalane są nowe linie służące mieszkańcom poszczególnych gmin, a także uczniom dojeżdżającym do szkół. W wyniku m.in. takich rozmów powstał Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny działający w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie 4 gmin. Gminy wraz z Powiatem, które utworzyły związek zyskały nowe linie, nowe połączenia w szczególności dla dzieci dowożonych do szkół. Utworzenie Starogardzkiego Związku Powiatowo-Gminnego wpłynęło jednocześnie na powiększanie sieci komunikacyjnej na terenie powiatu. W 2022 r. do Związku przystąpiła Gmina Lubichowo. Spowodowało to jednocześnie zwiększenie ilości linii komunikacyjnych na terenie tej gminy. Powiat Starogardzki przeprowadza rozmowy i konsultacje nie tylko z samorządami leżącymi na terenie powiatu. Już od 2017 r. Powiat ma podpisane porozumienie o współpracy w zakresie publicznego transportu z Powiatami ościennymi - z Powiatem Gdańskim i Miastem Gdańsk. Kolejne porozumienia były podpisane z Powiatem Kościerskim oraz Powiatem Świeckim.

3.2 ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

Nie jest możliwe, aby rozpatrywać potrzeby transportowe danego obszaru bez wcześniejszej analizy zagospodarowania przestrzennego. Charakter sieci osadniczej, poziom

zurbanizowania, gęstość zaludnienia, struktura użytkowania gruntów, rzeźba terenu, a także rozmieszczenie surowców naturalnych będzie kształtowało kierunki oraz intensywność transportu. Niezależnie od specyfiki obszaru, istnieje kilka prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego i rozwoju transportu zbiorowego:

1. długość podróży wiąże się z wielkością obszaru realizacji potrzeb przewozowych (istotne jest, czy trasa przejazdu prowadzi przez obszary szczególnego narażenia na kongestie ruchu),
2. wielkość udziału podróży pieszych i rowerowych zależy od przestrzennego rozmieszczenia funkcji, jak i ukształtowania terenu,
3. wysoka gęstość zaludnienia wpływa w niewielkim stopniu na zmniejszenie średniej długości podróży, jeśli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży,
4. wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią długością podróży,
5. udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obsługiwanego obszaru,
6. ograniczenie liczby podróży można osiągnąć poprzez skupienie atrakcyjnych miejsc (pracy, nauki, spędzania wolnego czasu) w bliskim sąsiedztwie skupisk ludzkich,
7. realizowana polityka przestrzenna w niewielkim stopniu wpływa na częstotliwość podróży (mieszkańcy nie zrezygnują z nauki i pracy),
8. na terenach miejskich obserwowana jest naturalna skłonność do rezygnacji z transportu indywidualnego lub zbiorowego na rzecz podróży pieszych i rowerowych, jednak pod warunkiem, że trasa jest przystępna, bezpieczna i relatywnie krótka,
9. na popyt na podróże rowerem istotnie wpływają warunki atmosferyczne i sezonowość¹⁹.

Gmina miejska Starogard Gdański usytuowana jest we wschodniej części powiatu starogardzkiego, nad rzeką Wierzycą. Według stanu na koniec 2021 r. miasto zamieszkuje 46 768 osób, co przy powierzchni 25 km² daje gęstość zaludnienia na dość wysokim poziomie 1 870 os./km². Pod względem urbanistycznym, miasto ma układ koncentryczny. Centralnym

¹⁹ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2016-2025 dla powiatu starogardzkiego

punktem jest rynek, który otoczony jest przez średniowieczny układ urbanistyczny. Zabudowa mieszkaniowa ma zróżnicowany charakter. Wskazać można m.in. ponad stuletnie kamienice w centrum miasta, zabudowę jednorodzinną (głównie na południu i północny miasta), jak również blokowe osiedla mieszkaniowe (w tym pięciokondygnacyjne bloki z czasów PRL oraz nowoczesne osiedla). W strukturze miasta wyraźnie wyodrębniają się także tereny o charakterze przemysłowym, m.in. zachodnia strona ulicy Lubichowskiej czy tereny fabryki leków „Polpharma” i elektrociepłowni.

Gmina Starogard Gdański otacza miasto Starogard Gdański, które jest jej siedzibą. Poza tym, jednostka graniczy z: gminą Skarszewy, gminą Zblewo i gminą Bobowo, a ponadto z powiatem tczewskim (od wschodu). Jest to największa powierzchniowo gmina powiatu (195 km²). Na koniec 2021 r. pod względem ludności zajmowała drugą pozycję w powiecie (17 015 mieszkańców, co stanowiło ok. 87 os./km²). Gmina Starogard Gdański z uwagi na dominujący charakter rolniczo-leśny, jest popularnym celem przeprowadzek mieszkańców miasta Starogard Gdański. Gminę tworzy aż 27 sołectw: Barchnowy, Brzeźno Wielkie, Ciecholewy, Dąbrówka, Janin, Janowo, Jabłowo, Klonówka, Kokoszkowy, Kolincz, Koteże, Krąg, Linowiec, Lipinki Szlacheckie, Nowa Wieś Rzeczna, Okole, Owidz, Rokocin, Rywałd, Sumin, Sucumin, Stary Las, Siwiałka, Szpęgawsk, Trzcińsk, Zduny i Żabno.

Gmina Bobowo leży w środkowo-wschodniej części powiatu, granicząc od północy z gminą Starogard Gdański, od zachodu gminą Lubichowo, od południa z gminą Skórcz oraz powiatem tczewskim od strony wschodniej. Według stanu na koniec 2021 r., gminę Bobowo zamieszkiwało 3 215 osób. Powierzchnia gminy wynosi 52 km², co przekłada się na gęstość zaludnienia ok. 62 os./km². W skład gminy wchodzi sołectwa: Grabowiec, Grabowo, Jabłówko, Smoląg i Wysoka. Około 60% powierzchni zajmują grunty orne, toteż dominującym charakterem obszaru jest rolnictwo.

Gmina Zblewo ulokowana jest w środkowo-zachodniej części powiatu starogardzkiego. Graniczy z: gminą Skarszewy, gminą Starogard Gdański, gminą Lubichowo oraz gminą Kaliska. Natomiast od północno-zachodu z powiatem kościerskim. Powierzchnia gminy wynosi 138 km², co przy 12 020 mieszkańcach dało gęstość zaludnienia na poziomie ok. 87 os./km². Lasy porastają głównie południową część gminy, natomiast w północnej dominuje rolnictwo. Na południu gminy zauważalna jest funkcja turystyczna (m.in. Jezioro Borzechowskie Wielkie, Arboretum Wirty przy nadleśnictwie Kaliska). Obszar gminy

obejmuje 17 sołectw: Białachowo, Borzechowo, Bytonia, Jezierce, Karolewo, Kleszczewo Kościerskie, Lipia Góra Mała, Mały Bukowiec, Miradowo, Cis, Pałubinek, Pinczyn, Radziejewo, Semlin, Tomaszewo, Zawada i Zblewo.

Reasumując, MOF Starogardu Gdańskiego jest obszarem urozmaiconym zarówno pod względem krajobrazowym, jak i struktury osadniczej. Według stanu na koniec 2021 r., średnia gęstość zaludnienia w Polsce wynosiła 122 os./km², co oznacza, że wszystkie gminy MOF Starogardu Gdańskiego (poza gminą miejską Starogard Gdański) plasowały się poniżej tej wartości. Miasto Starogard Gdański, w porównaniu z innymi stolicami powiatów w Polsce, wydaje się miastem stosunkowo dużej wielkości. Można stwierdzić, że stanowi ono zaplecze przemysłowe, handlowe i usługowe o znaczeniu ponadlokalnym. Gminy różnią się pod względem charakteru zagospodarowania przestrzeni - można by dokonać ich podziału na przeważająco rolnicze, przeważająco leśne oraz w równym stopniu pokryte lasami i polami uprawnymi. W MOF Starogardu Gdańskiego nie brakuje także miejsc o znacznym potencjale turystycznym, co ma znaczenie w kontekście generowania potrzeb transportowych.

3.3 UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE

Według danych statystycznych Głównego Urzędu Statystycznego, na dzień 31.12.2021 r. powiat starogardzki zamieszkiwało łącznie 127 805 osób, z czego 46 768 osób w gminie miejskiej Starogard Gdański, 17 015 osób w gminie Starogard Gdański, 3 215 osób w gminie Bobowo oraz 12 020 osób na obszarze gminy Zblewo. Względem stanu z dnia 31.12.2001 r., liczba mieszkańców powiatu starogardzkiego nieznacznie wzrosła (o ok. 7,3 tys. osób). Na obszarach gmin tworzących MOF Starogardu Gdańskiego sytuacja wygląda następująco: gmina miejska Starogard Gdański - spadek o 2 361 osób, gmina Starogard Gdański - wzrost o 4 863 osoby, gmina Bobowo - wzrost o 449 osób, gmina Zblewo - wzrost o 1 470 osób.

Według prognozy Głównego Urzędu Statystycznego sporządzonej w oparciu o dane Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań, do 2030 roku nastąpi niewielki spadek liczby mieszkańców w powiecie starogardzkim (w tym w MOF Starogardu

Gdańskiego). Oznacza to względnie stabilną sytuację demograficzną, gdyż różnice w tej kwestii zachodzą między poszczególnymi gminami.

Tabela 36 Liczba ludności MOF Starogardu Gdańskiego w latach 2001 i 2021 oraz prognoza Głównego Urzędu Statystycznego na 2030 r.

Obszar	Rok			Dynamika zmian [%]	
	2001	2021	2030	2021/2001	2030/2021
Miasto Starogard Gdański	49 129	46 768	44 264	95,19	94,65
Gmina Starogard Gdański	12 152	17 015	18 857	140,02	110,83
Gmina Bobowo	2 766	3 215	3 362	116,23	104,57
Gmina Zblewo	10 550	12 020	12 182	113,93	101,35

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – Bank Danych Lokalnych

Największy spadek liczby ludności od 2001 r. zanotowało miasto Starogard Gdański. Tam także prognozowany jest jej największy ubytek w bieżącej dekadzie. W pozostałych gminach zaludnienie zarówno wzrastało, jak i będzie według prognozy wzrastać, choć w żadnej z nich nie ma to nastąpić w takim samym tempie. Warto zwrócić uwagę, że najkorzystniej wypada tu gmina Starogard Gdański, która zanotowała najwyższy wzrost do 2021 r. oraz prognozowany do 2030 r., co wiąże się ze wspomnianym zjawiskiem migracji ludności z miasta na obszary wiejskie.

Inną miarą sytuacji demograficznej jest przyrost naturalny, wyliczany jako różnica między liczbą urodzeń a liczbą zgonów. Jak wynika ze statystyk Głównego Urzędu Statystycznego, w aspekcie ruchu naturalnego ludności sytuacja jest korzystna jedynie w gminie Starogard Gdański oraz gminie Zblewo. Należy nadmienić, że żadna z gmin MOF Starogardu Gdańskiego nie znajduje się sytuacji poniżej wartości średniej dla Polski.

Tabela 37 Przyrost naturalny w MOF Starogardu Gdańskiego

Obszar	2021 r.
Miasto Starogard Gdański	-231
Gmina Starogard Gdański	14
Gmina Bobowo	0
Gmina Zblewo	10
Powiat starogardzki	-309
Polska	-188 006

Źródło: Główny Urząd Statystyczny w Gdańsku – Bank Danych Lokalnych

Badając sytuację ludnościową na danym obszarze, nie można pominąć wskaźników dotyczących obciążenia demograficznego, czyli struktury ludności obrazującej podział na mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym. Jak ilustrują dane przedstawione poniżej, struktura ekonomiczna ludności na dzień 31.12.2021 r. rozkłada się podobnie we wszystkich gminach MOF Starogardu Gdańskiego. Najwyższym odsetkiem osób w wieku przedprodukcyjnym cechuje się gmina Zblewo (22,6), najmniejszym zaś (w stosunku do reszty mieszkańców gminy) jest w gminie miejskiej Starogard Gdański (19,1). Największy odsetek mieszkańców w wieku produkcyjnym występuje w gminie Starogard Gdański (63,6), najmniejszy zaś w gminie miejskiej Starogard Gdański (58,1), która cechuje się również najmniejszym odsetkiem liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. Gminą o największym odsetku mieszkańców w wieku poprodukcyjnym jest gmina miejska Starogard Gdański.

Tabela 38 Struktura ludności w MOF Starogardu Gdańskiego

Obszar	Struktura mieszkańców według obciążenia demograficznego [%]		
	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
Miasto Starogard Gdański	19,1	58,1	22,8
Gmina Starogard Gdański	21,3	63,6	15,0
Gmina Bobowo	22,2	62,3	15,5
Gmina Zblewo	22,6	62,0	19,0
Powiat starogardzki	20,6	60,4	19,0

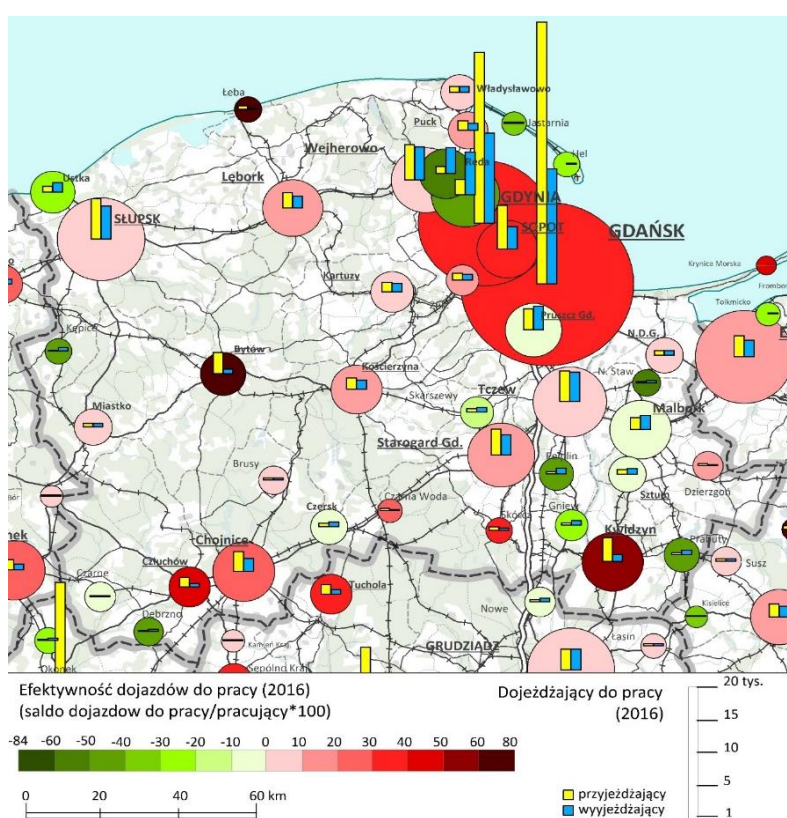
Źródło: Główny Urząd Statystyczny w Gdańsku – Bank Danych Lokalnych

Rozpatrując obecnie jakiegokolwiek dane z zakresu ludności i mieszkalnictwa, należy mieć na uwadze, że znaczącą rolę w kształtowaniu procesów demograficznych i migracyjnych odegrał wybuch wojny w Ukrainie, który miał miejsce w lutym 2022 r. Napaść ze strony Rosji zmusiła miliony mieszkańców Ukrainy do ucieczki, z których część osiedliła się w Polsce, także w powiecie starogardzkim oraz gminach tworzących MOF Starogardu Gdańskiego.

Analizując obszar demografii, należy zauważyć, iż głównymi generatorami ruchu na terenie MOF Starogardu Gdańskiego są przede wszystkim dojazdy do pracy oraz szkoły. Jak wskazują dane przedstawione w Raporcie końcowym „Analiza relacji funkcjonalno-

przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem”, ruch generowany w kierunku Starogardu Gdańskiego, jako największego ośrodka MOF Starogardu Gdańskiego, najczęściej związany jest z branżami: przemysł i budownictwo; transport, handel, gastronomia, turystyka, łączność, informatyka; pozostałe usługi, w tym publiczne; usługi finansowe i obsługa nieruchomości; rolnictwo, leśnictwo, rybactwo, rybołówstwo. Według informacji zawartych w powyższym Raporcie końcowym, do miasta-rdzenia MOF Starogardu Gdańskiego w 2016 r. dojeżdżało ok. 20 000 osób, co oznacza, że dojazdy związane z pracą zawodową miały już wpływ na lokalny rynek pracy.

Rysunek 3.1 Wskaźnik domknięcia rynku pracy (efektywność dojazdów do pracy)

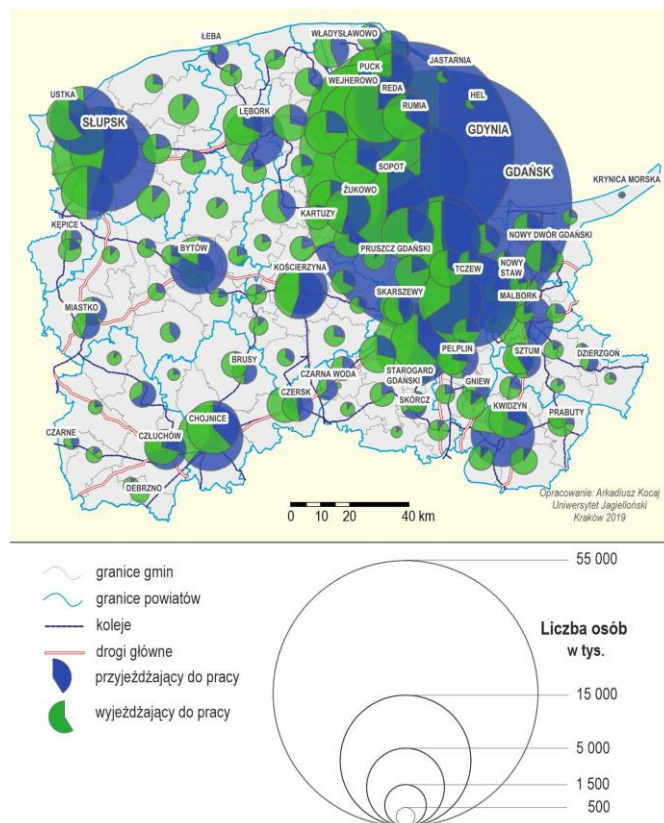


Źródło: Raport końcowy „Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem”

Dużym dodatnim saldem przyjazdów do pracy charakteryzuje się gmina Starogard Gdański, w której w 2016 r. liczba przyjeżdżających przekroczyła 1 000 osób. Jak obrazuje rysunek, w województwie pomorskim w przypadku 10 gmin liczba osób przyjeżdżających do pracy stanowi ponad 30% osób pracujących. Najwięcej, bo 65% wyniósł ten odsetek w gminie wiejskiej Ustka, wysokie wartości wskaźnika obserwować można w gminach podmiejskich oraz w gminach wiejskich położonych blisko aglomeracji lub silnych ośrodków

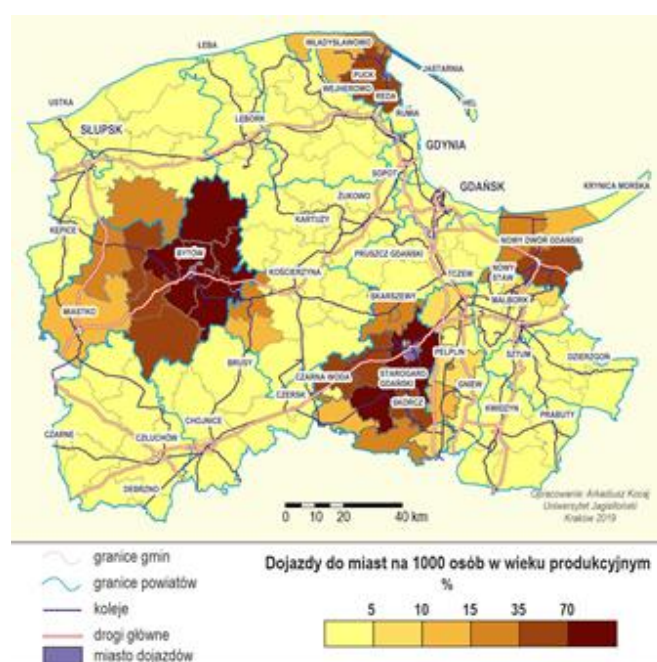
lokalnych, takich jak Słupsk, Tczew oraz Starogard Gdański. Starogard Gdański najmocniej przyciąga dojeżdżających do pracy z obszaru swojej gminy oraz z gmin Bobowo i Lubichowo.

Rysunek 3.2 Przyjeżdżający i wyjeżdżający do pracy do/z innej gminy w województwie pomorskim w 2016 r.



Źródło: Raport końcowy „Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem”

Rysunek 3.3 Skala i kierunki dojazdów do Starogardu Gdańskiego w 2016 r.



Źródło: Raport końcowy „Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem”

Wewnętrzna struktura ruchu związanego z pracą zawodową oraz nauką szkolną wewnątrz MOF Starogardu Gdańskiego przedstawiają dane zawarte poniżej.

Tabela 39 Struktura ruchu związanego z pracą zawodową oraz nauką szkolną wewnątrz MOF Starogardu Gdańskiego

Węzeł MOF	Należące do MOF gminy	Liczba dojeżdżających uczniów na 1000 osób w wieku 16-19 lat [os.]	Liczba wyjeżdżających do pracy z gminy do miasta rdzenia na 1000 mieszkańców [os.]
Gmina miejska Starogard Gdański	Gmina Bobowo	925,93	83,38
	Gmina Starogard Gdański	927,36	116,26
	Gmina Zblewo	973,24	64,96

Źródło: Raport końcowy „Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem”

Dojazd uczniów do szkół zlokalizowanych na terenie MOF Starogardu Gdańskiego zazwyczaj odbywa się za pośrednictwem publicznego transportu zbiorowego. W niektórych przypadkach zapewniany jest również przez jednostki samorządu terytorialnego.

Gmina Miejska Starogard Gdański nie organizuje transportu szkolnego, pozwalającego na dotarcie do miejskiej nauki. Uczniowie mogą natomiast nieodpłatnie, na podstawie ważnej legitymacji szkolnej przemieszczać się po terenie miasta transportem MZK. Na obszarze miasta Starogard Gdański znajduje się 8 przedszkoli oraz 6 szkół podstawowych. Zatem ruch szkolny generowany jest w kierunku tych placówek. Ponadto zgodnie z ustawą Prawo oświatowe, gmina zobowiązana jest zorganizować dojazd do szkół i placówek specjalnych uczniom niepełnosprawnym. Gmina wypełnia swój ustawowy obowiązek na podstawie zawartych umów z dwoma przewoźnikami wyłonionymi w postępowaniu przetargowym.

Na terenie gminy Starogard Gdański funkcjonuje 8 szkół podstawowych. Szkoły położone są w miejscowościach: Brzeźno Wielkie, Dąbrówka, Rokocin, Trzcińsk, Jabłowo, Kokoszkowy, Sumin oraz Rywałd. Dla wszystkich dzieci, których droga z domu do szkoły przekracza 3 km w przypadku uczniów klas I-IV oraz 4 km w przypadku uczniów klas V-VIII, gmina zapewnia bezpłatny transport. Od stycznia 2022 r. dowóz uczniów odbywa się na zasadzie kursów otwartych zorganizowanych na terenie całej gminy. Bezpłatny transport odbywa się na zasadzie zakupu biletów miesięcznych, dla uczniów którzy się do tego

kwalifikują. Gmina zapewnia również opiekę w czasie przewozu. Uczniowie dojeżdżają z różnych miejscowości zlokalizowanych na terenie gminy Starogard Gdański:

1. uczniowie zamieszkali w Brzeźnie Wielkim, Zdunach, Szpęgawsku, Klonówce i Kolinczu dojeżdżają do szkoły zlokalizowanej w Brzeźnie Wielkim (ok. 50 uczniów) i Rywałdzie (ok. 120 uczniów),
2. uczniowie zamieszkali w Dąbrówce, Barchnowach, Jabłowie, Janowie, Lipinkach Szlacheckich oraz w Owidzu dojeżdżają do szkoły zlokalizowanej w Jabłowie (ok. 80 uczniów) i Dąbrówce (2 uczniów),
3. uczniowie zamieszkali w Kokoszkowach, Ciecholewach, Kręgu, Linowcu, Trzcińsku, Siwiałce, Okolu oraz w Janinie dojeżdżają do szkoły zlokalizowanej w Kokoszkowach (ok. 180 uczniów) i Trzcińsku (ok. 14 uczniów),
4. uczniowie zamieszkali w Rokocinie, Starym Lesie i Koteżach dojeżdżają do szkoły zlokalizowanej w Rokocinie (ok. 50 uczniów),
5. uczniowie zamieszkali w Suminie, Rokocinie i Sucuminie dojeżdżają do szkoły zlokalizowanej w Suminie (ok. 110 uczniów).

Ponadto zgodnie z ustawą Prawo oświatowe, Gmina zobowiązana jest zorganizować dojazd do szkół i placówek specjalnych uczniom niepełnosprawnym. Gmina wypełnia swój ustawowy obowiązek na podstawie zawartych umów z dwoma przewoźnikami wyłonionymi w postępowaniu przetargowym. Dowóz ten odbywa się na następujących trasach:

1. Dąbrówka – Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Starogardzie Gdańskim i z powrotem,
2. Sumin – Sucumin – Stary Las – Rokocin – Nowa Wieś Rieczna – Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Starogardzie Gdańskim i z powrotem,
3. Siwiałka – Trzcińsk – Janin – Kokoszkowy – Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Starogardzie Gdańskim i z powrotem,
4. Linowiec – Krąg – Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Starogardzie Gdańskim i z powrotem,
5. Zduny – Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Starogardzie Gdańskim i z powrotem,
6. Okole – OREW Skarszewy.

Gmina zapewnia również bilety miesięczne dla dzieci niepełnosprawnych i ich opiekunów na trasie Lipinki Szlacheckie, Szpęgawsk, Klonówka, Jabłowo i Janowo – Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Starogardzie Gdańskim i z powrotem. Gmina zwraca również koszty dowożenia przez rodziców własnym pojazdem 9 uczniów.

W gminie Zblewo odbywają się natomiast jedynie przewozy o charakterze otwartym, wynikające z ustawy o Publicznym transporcie zbiorowym – na podstawie zakupionych biletów miesięcznych. Przejazdy odbywają się na następujących trasach:

1. Trasa 1 - Dowóz uczniów do Publicznej Szkoły Podstawowej w Borzechowie z miejscowości: Mały Bukowiec, Pazda, Radziejewo, Wirty,
2. Trasa 2 - Dowóz uczniów do Publicznej Szkoły Podstawowej w Bytoni z miejscowości: Miradowo, Białachowo, Cis,
3. Trasa 3 - Dowóz uczniów do Publicznej Szkoły Podstawowej w Kleszczewie Kościerskim z miejscowości: Semlin, Semlinek, Lipia Góra, Wałdówko, Zawada, Tomaszewo, Jezierce,
4. Trasa 4 - Dowóz uczniów do Publicznej Szkoły Podstawowej w Pinczynie z miejscowości: Pałubinek, Piesienica, Karolewo, Biały Bukowiec, Trasa 5 - Dowóz uczniów do Publicznej Szkoły Podstawowej w Zblewie z miejscowości: Sucumin, Karolewo, Miradowo, Białachowo.

W gminie wiejskiej Bobowo ruch dzieci do miejsc nauki odbywa się na 4 liniach: Jabłówko – Bobowo, Wysoka – Bobowo, Jabłówko – Bobowo, Maksymilianowo – Bobowo. W tych kierunkach dzieci i młodzież dojeżdżają do szkół podstawowych.

Z punktu widzenia organizowanego publicznego transportu zbiorowego przez Powiat Starogardzki, ruch komunikacji publicznej zapewniany przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. dotyczy praktycznie dowozów do szkół. Wynika to z prowadzonych przez przewoźnika statystyk dot. sprzedaży biletów miesięcznych.

3.4 MOTORYZACJA, ELEKTROMOBILNOŚĆ, INFRASTRUKTURA PALIW ALTERNATYWNYCH

Analizując wyżej opisane czynniki demograficzne, należy mieć na uwadze również czynniki motoryzacyjne, gdyż uwarunkowania demograficzne są ściśle powiązane z kwestią

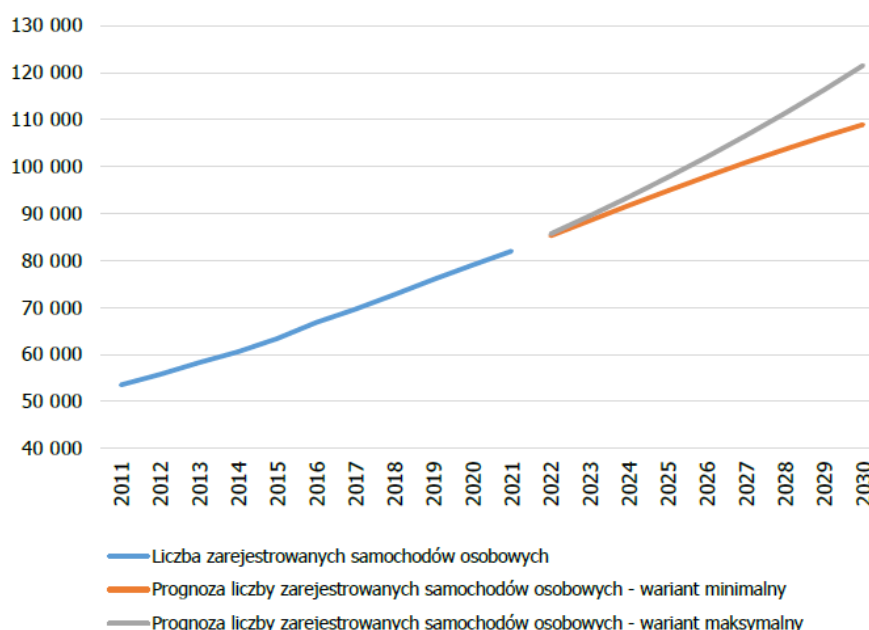
stopnia zmotoryzowania społeczeństwa. Dane wskazują na wzrost liczby pojazdów, w szczególności przeznaczonych do transportu indywidualnego. W okresie ostatnich 10 lat zanotowano w powiecie przeciętny wzrost wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych – o 53,1% w stosunku do stanu z 2011 r. W 2011 r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wynosiła 53 553, natomiast w 2021 r. 82 005. W szerszej perspektywie, obszar powiatu starogardzkiego charakteryzuje się wyższym wzrostem liczby samochodów osobowych w analogicznym okresie czasu w porównaniu do obszaru województwa pomorskiego i kraju:

1. wzrost o 46,0% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych na obszarze województwa pomorskiego,
2. wzrost o 42,7% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych na obszarze kraju.

Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej stanowi istotny problem dla właściwego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, który nie spełnia kluczowej roli w przewozach pasażerskich. Wśród przyczyn takiej sytuacji należy wskazać ofertę transportu publicznego, która nie jest dostosowana do potrzeb odbiorców, a także dochody mieszkańców pozwalające nabyć i utrzymać własny samochód osobowy oraz większy komfort codziennego życia i niezależność w przemieszczaniu się między źródłem a celem podróży. Jak pokazują dane Głównego Urzędu Statystycznego, prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada prawdopodobny wzrost liczby samochodów osobowych do około 95 tys. w 2025 r. i do około 109 tys. w 2030 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w kolejnych badanych latach do 2030 r. w stosunku do 2020 r., czyli osiągnięcie w 2030 r. wskaźnika motoryzacji na poziomie 850 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

Efektem ubocznym wzrastającej liczby samochodów osobowych jest malejąca i obecnie niewystarczająca atrakcyjność transportu zbiorowego, zniechęcająca do korzystania z jego usług część potencjalnych klientów – decydujących się na wybór środków transportu indywidualnego. Zwiększa to problem wykluczenia transportowego osób niemogących korzystać z własnego samochodu osobowego (dzieci, młodzież, osoby starsze, osoby niepełnosprawne, osoby ubogie) i doprowadza to do zwiększającego się rozwarstwienia społecznego – czyniąc z faktu posiadania samochodu osobowego wyższą pozycję społeczną.

Wykres 2 Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie starogardzkim i jej prognoza do 2030 r.



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2016-2025 dla powiatu starogardzkiego

Zasadnicza zmiana prognozowana jest w kwestii stosowanych paliw. Z uwagi na dynamicznie rozwijający się segment pojazdów z napędem hybrydowym i elektrycznym, będą one sukcesywnie zastępować samochody z napędem konwencjonalnym, choć różne generacje samochodów zasilanych benzyną i olejem napędowym z pewnością również będą obecne na drogach powiatu, w tym MOF Starogardu Gdańskiego. Zauważalne jest natomiast odchodzenie od silników wysokoprężnych w nowych samochodach, przede wszystkim osobowych. Jednocześnie stanowią one dominujący rodzaj napędów w autobusach i pojazdach ciężarowych.

Aktualnie, na obszarze powiatu starogardzkiego, w tym MOF Starogardu Gdańskiego brak jest stacji tankowania CNG (Powiat Starogardzki złożył wniosek o dofinansowanie na zakup autobusów zasilanych sprężonym gazem wraz z budową stacji tankującej w ramach Krajowego Planu Odbudowy). Najbliższe stacje tankowania CNG zlokalizowane są w Gdyni, odległej o około 70 km od stolicy powiatu oraz w Toruniu – odległym o około 125 km. Ewentualne zastosowanie napędu pojazdów zasilanego gazem ziemnym wymagałoby więc jednoczesnego wybudowania lokalnej dedykowanej stacji tankowania tego paliwa.

Według danych zawartych w serwisie internetowym PlugShare, na analizowanym obszarze zlokalizowanych jest natomiast kilka stacji ładowania samochodów elektrycznych. Według stanu na dzień 30.06.2022 r., na terenie powiatu zlokalizowanych jest 7 ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych (łącznie 15 punktów ładowania)²⁰. Poniżej zestawiono ogólnodostępne punkty ładowania. Jednakże w Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych wymienione są tylko dwie ze stacji:

1. Energa Obrót SA w Galerii Neptun (ul. Pomorska 7, 83-200 Starogard Gdański),
2. GreenWay Polska w Gościńcu Konopielka, Osiedle Dębowe 4, 83-210 Zblewo (przy Auto Myjni Kondysiak).

Jedynie stacja w Zblewie posiada znaczną moc ładowarki (40 kW) skracającą czas doładowywania. Dwa punkty ładowania zlokalizowane są także przy autostradzie A1 na obydwu parkingach MOP Olsze, w bliskiej odległości od granicy powiatu starogardzkiego. Są tam stanowiska o wyższej mocy – 50 kW.

Tabela 40 Lokalizacje ogólnodostępnych stacji ładowania w powiecie starogardzkim

Lokalizacja stacji ładowania	Typ złącza	Liczba gniazd
Galeria Neptun - ul. Pomorska 7, 83-200 Starogard Gdański	Type 2	2
Al. Wojska Polskiego 2B, 83-200 Starogard Gdański	Type 2	1
Dworzec PKS - ul. Kolejowa 7, 83-200 Starogard Gdański	Type 2	1
Dworzec PKP – ul. Kolejowa 5, 83-200 Starogard Gdański	Type 2	1
Auto Myjnia Kondysiak - Osiedle Dębowe 2, 83-210 Zblewo	Type 2, CCS/SAE, CHAdeMO	3
Generon sp. z o.o. – 83-211 Jabłowo	Euro, 3-fazy	4
Kopytkowo restauracja/hotel – 83-230 Kopytkowo	Type 2, CCS/SAE, CHAdeMO	3

Źródło: www.plugshare.com

Na dzień 16.11.2022 r. liczba zarejestrowanych w powiecie starogardzkim samochodów osobowych, motocykli i motorowerów, których ewidencja prowadzona jest

²⁰ Na podstawie www.plugshare.com, dostęp: 30.06.2022 r.

przez Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim wynosi 99 721, z czego 104 stanowią pojazdy elektryczne. Należy zauważyć, że procent pojazdów elektrycznych w ogóle wszystkich pojazdów jest niewielki, jednakże jak obrazują dane zamieszczone poniżej, z roku na rok przybywa coraz więcej elektryków. Jest to bezpośrednio związane ze zwiększaniem świadomości społeczeństwa o wpływie samochodów zasilanych surowcami kopalnymi na stan środowiska naturalnego.

Tabela 41 Liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych zarejestrowanych w powiecie starogardzkim w latach 2014-2022

Lata								
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1 szt.	1 szt.	0 szt.	2	1 szt.	7 szt.	12 szt.	26 szt.	54 szt.
Ogółem: 104								

Źródło: Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim

Według stanu na dzień 31.12.2021 r., w powiecie starogardzkim dominującym rodzajem paliwa stosowanego w samochodach osobowych był olej napędowy – 42 905 pojazdów (52,3% ogółu samochodów osobowych), benzynę wykorzystywało 28 696 samochodów (35,0%), gaz LPG – 7 644 (9,3%), a inne rodzaje paliwa – 2 760 (3,4%)²¹.

Zarejestrowane i użytkowane pojazdy są w większości mocno wyeksploatowane. Według danych Banku Danych Lokalnych GUS udział zarejestrowanych samochodów osobowych w wieku 20 lat i więcej, wynosił w Polsce w 2020 r. aż 38%. W województwie pomorskim udział ten wyniósł 40%, a w powiecie starogardzkim – niemal 43%. Samochody w takim wieku posiadają napędy wyłącznie spalinowe, niespełniające żadnej z norm EURO, a najczęściej o podwyższonej emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych z powodu znacznego wyeksploatowania i obniżonej sprawności.

Zachętą do zmiany tego stanu i wpływem na mentalność społeczną, jest wprowadzanie do użytkowania w wybranych sektorach pojazdów zero- i niskoemisyjnych,

²¹ Główny Urząd Statystyczny – Bank Danych Lokalnych

jako wzorzec do naśladowania. Proces wprowadzania pojazdów zeroemisyjnych i zasilanych niskoemisyjnym paliwem, np. gazem ziemnym, został wymuszony poprzez wejście w życie ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Art. 35 ust. 1 powyższej ustawy odnosi się do samodzielnego wykonywania zadań z zakresu transportu i stanowi, że jednostka samorządu terytorialnego, w której liczba mieszkańców przekracza 50 000, zapewnia aby udział obsługiwanych pojazdów elektrycznych wynosił co najmniej 30%. Przepis ten, na mocy art. 86 pkt 3, wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r. Jednocześnie, w okresie przejściowym (w obecnym stanie prawnym, ponieważ występują już wnioski o zmianę tego terminu z powodu epidemii COVID-19), jednostka taka musi zapewnić, na mocy art. 68 ust. 2, udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie pojazdów w obsługującym ją urzędzie w wysokości 10% floty użytkowanych pojazdów, już od dnia 1 stycznia 2022 r. W powiatach oznacza to najczęściej konieczność wprowadzenia do użytkowania jednego pojazdu zeroemisyjnego.

Na mocy art. 68 ust. 3 natomiast, udział pojazdów zeroemisyjnych lub napędzanych gazem ziemnym w wykonywaniu zadań publicznych przez jednostkę samorządu terytorialnego albo udział takich pojazdów we flocie podmiotu, któremu zlecono wykonywanie takiego zadania, od dnia 1 stycznia 2022 r. nie może być mniejszy niż 10%.

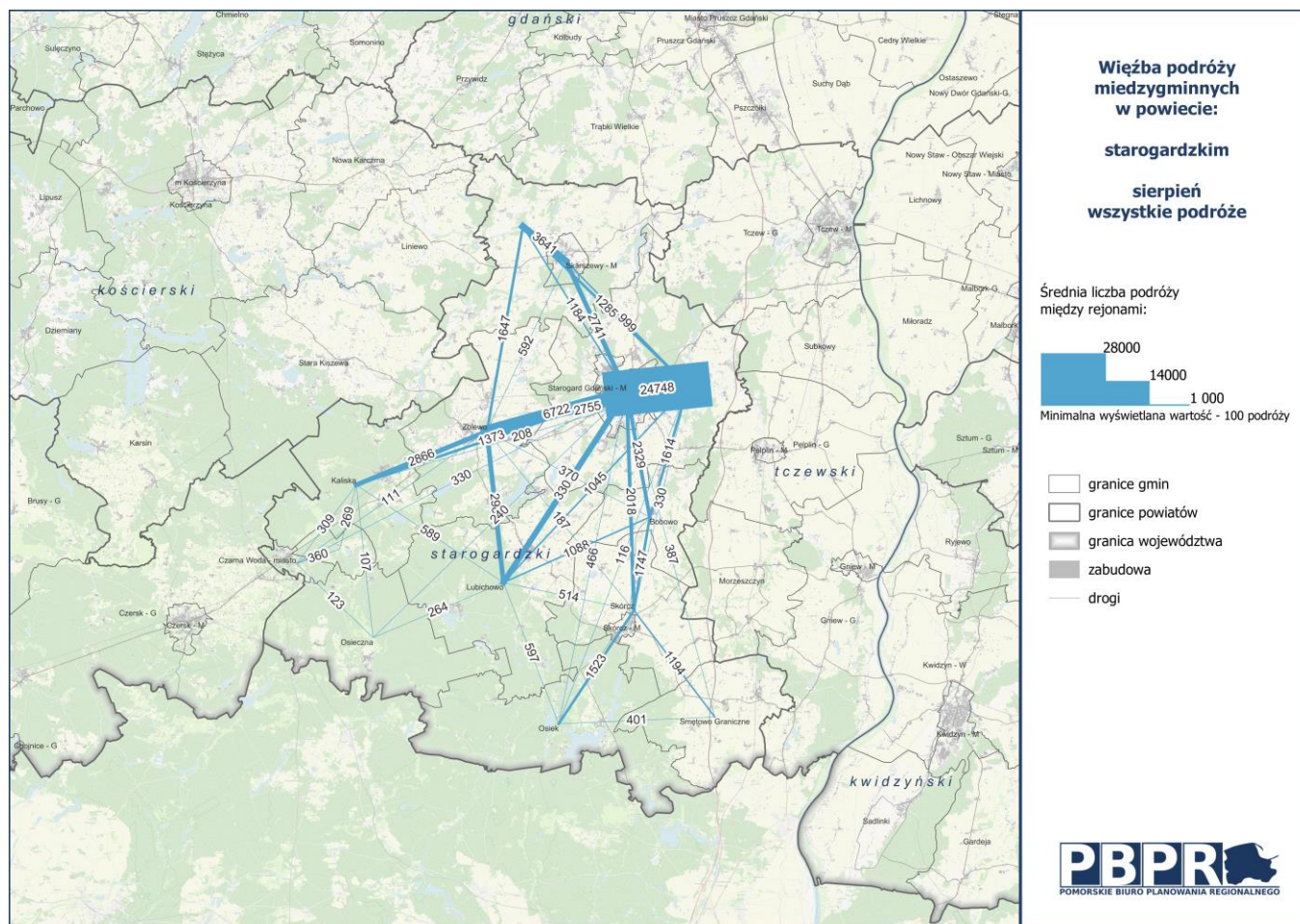
Przepisy ustawy o elektromobilności nakazują także zapewnienie podobnych udziałów pojazdów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów, ale tylko w komunikacji miejskiej (art. 36). Przepisy ustawy o elektromobilności, wymagające określonych udziałów pojazdów zeroemisyjnych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie użytkowanych pojazdów, nie dotyczą więc transportu publicznego innego niż komunikacja miejska. Tym samym nie dotyczą przewozów pasażerów na liniach organizowanych przez Powiat Starogardzki.

Pojazdy transportu publicznego powinny zapewniać możliwie najwyższe standardy jakości realizowanej podróży, a przy tym powodować jak najniższą emisję gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń. Niska jakość podróży wpływa bowiem na zmniejszenie zainteresowania publicznym transportem zbiorowym – na rzecz coraz wygodniejszych samochodów osobowych. Skutkiem jest zwiększony ruch samochodów osobowych, obniżenie przepustowości wielu newralgicznych skrzyżowań oraz zwiększone zapotrzebowanie na miejsca parkingowe. Taki stan rzeczy jest najbardziej widoczny i

uciążliwy w Starogardzie Gdańskim oraz gminach zlokalizowanych w najbliższej odległości, szczególnie Gminie Starogard Gdański, Zblewie oraz Bobowo.

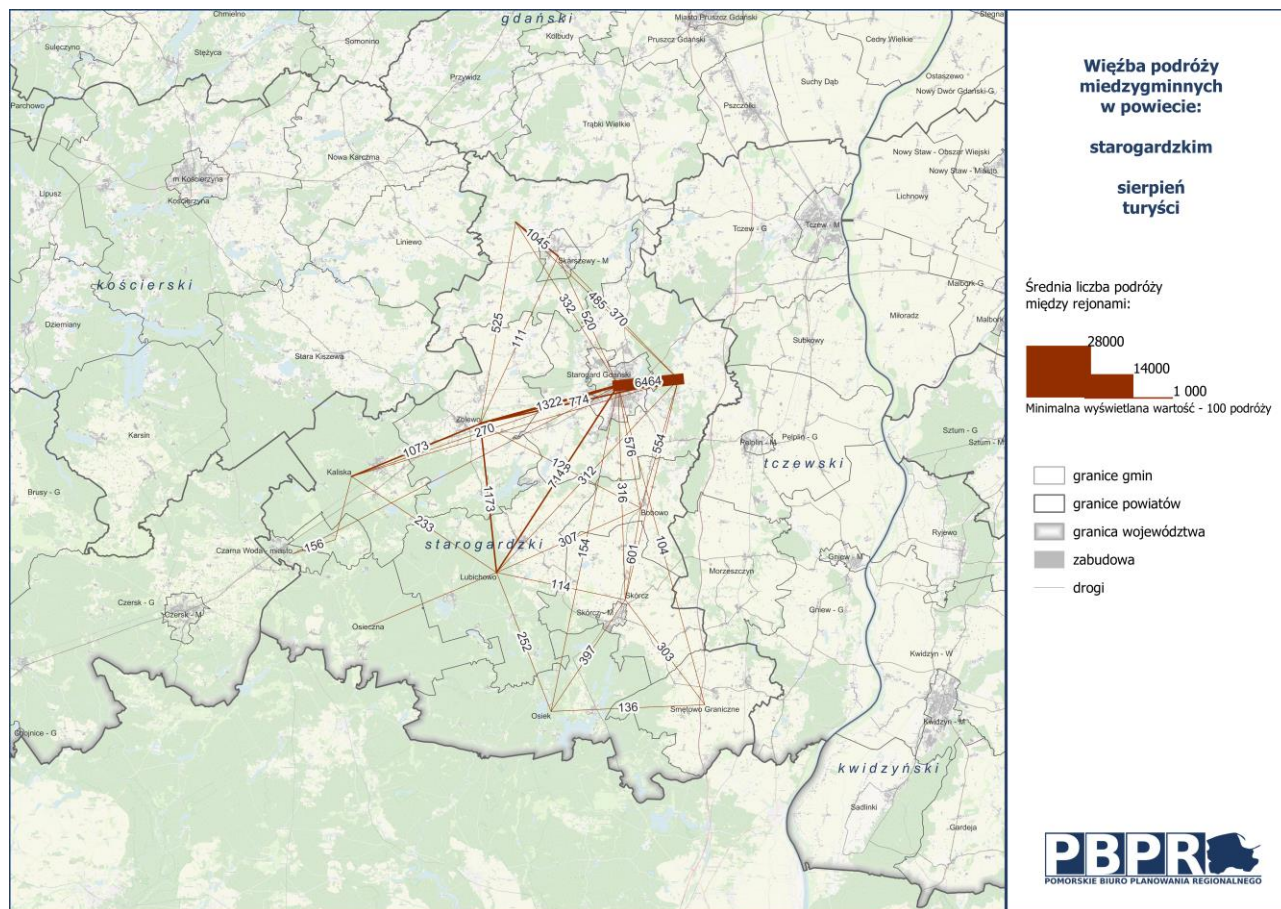
Poniżej przedstawiono grafiki obrazujące liczbę podróży na terenie powiatu w miesiącach sierpień i październik 2022 r., które dokonywane są przez mieszkańców i turystów.

Rysunek 3.4 Podróże międzygminne w powiecie starogardzkim, w sierpniu 2022 r.



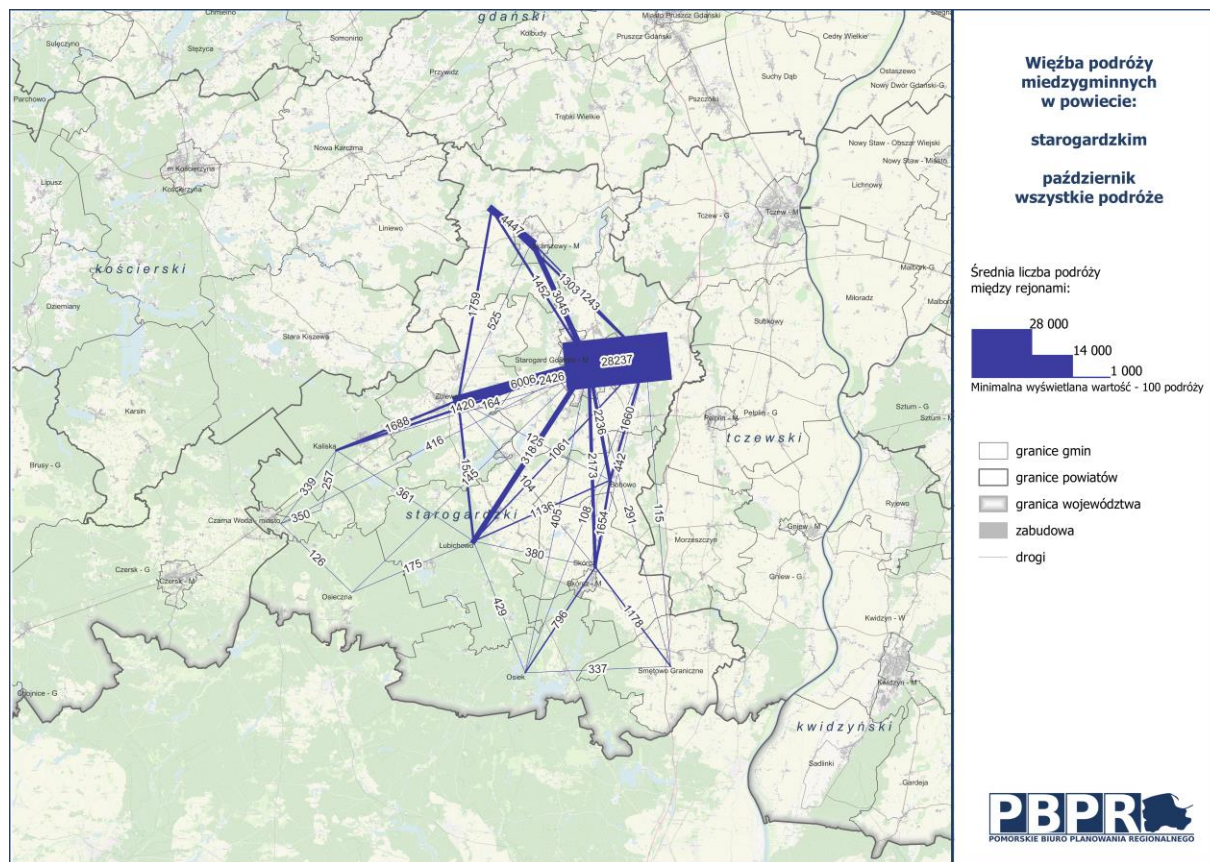
Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego

Rysunek 3.5 Podróże turystów w powiecie starogardzkim, w sierpniu 2022 r.



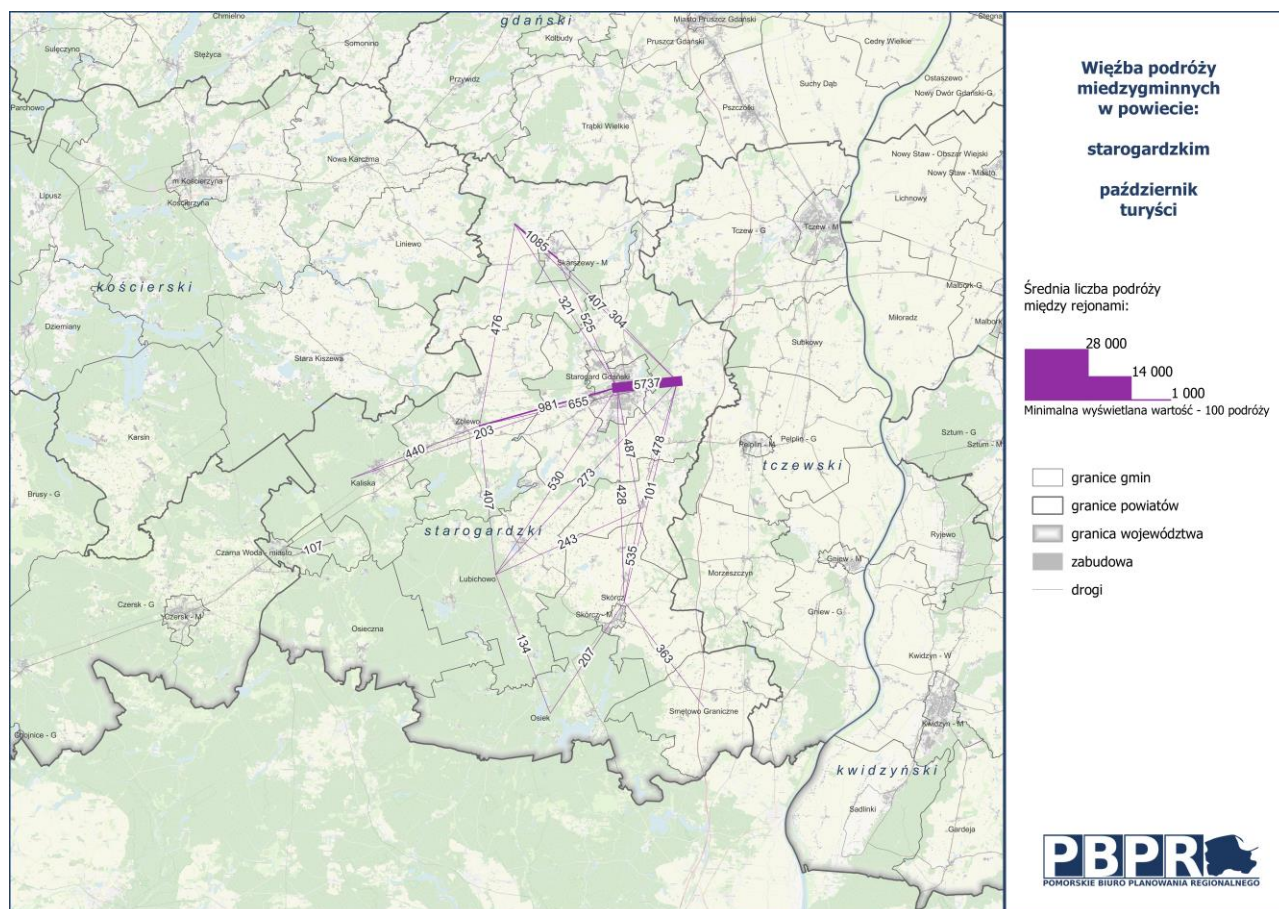
Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego

Rysunek 3.6 Podróże międzygminne w powiecie starogardzkim, w październiku 2022



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego

Rysunek 3.7 Podróże turystów w powiecie starogardzkim, w październiku 2022



Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców obszarów zurbanizowanych. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych wpływa w znacznym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Przeciętny autobus w komunikacji regionalnej zastępuje przejazd od kilku do kilkunastu samochodów osobowych.

Sprawny transport zbiorowy istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, szkół, czy też różnych instytucji, co wprost przekłada się na obniżenie sumaryczne zużycia paliwa i emisji spalin i jest jednym z bardziej efektywnych działań z zakresu ograniczenia emisji CO₂ oraz zanieczyszczeń do atmosfery. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Szczególne znaczenie ma w tym zakresie wprowadzanie do ruchu autobusów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych zasilanych sprężonym gazem ziemnym, które w przypadku

pojazdów elektrycznych nie emitują zanieczyszczeń w miejscu ich użytkowania, natomiast w przypadku pojazdów zasilanych gazem, znacznie redukują ich poziom. Ruch autobusów zeroemisyjnych jest bardzo zalecany w centrach miast o dużym zaludnieniu. Natomiast do obsługi dalszych połączeń regionalnych sprawdzają się autobusy napędzane sprężonym gazem ziemnym, co wynika z zasięgu realizowanych tras.

Uruchomienie zeroemisyjnej/niskoemisyjnej komunikacji, czy to powiatowej, czy miejskiej oraz jej uatrakcyjnienie lub uświadomienie klientów, oprócz walorów ekologicznych, generuje większy ruch komunikacją publiczną i ograniczenie korzystania z samochodów osobowych.

3.5 UWARUNKOWANIA SPOŁECZNE

Jedną z najliczniejszych grup pasażerów transportu zbiorowego stanowią uczniowie i studenci. Konieczność codziennego pokonywania, przez tysiące osób, dystansu z domu do szkoły/uczelni generuje znaczne zapotrzebowanie na ofertę przewozową, wpływając istotnie na jej kształt. Na terenie MOF Starogardu Gdańskiego zlokalizowane są 82 placówki oświatowe, co stanowi aż 60% wszystkich placówek na terenie powiatu starogardzkiego.

Zaistniała w marcu 2020 r. pandemia COVID-19 w istotny sposób wpłynęła na zachowania mieszkańców. Wprowadzone ograniczenia w przemieszczaniu się, zawieszenie zajęć w szkołach i wzrost popularności pracy zdalnej spowodowały zmniejszenie popytu na usługi transportu publicznego na rzecz transportu indywidualnego (w tym samochodowego i rowerowego). Trudna sytuacja ekonomiczna jednostek samorządu terytorialnego wywołana przez pandemię, dodatkowo została pogłębiona przez trwającą od lutego 2022 r. rosyjską agresję w Ukrainie (inflacja, polityka rządu obciążająca budżety samorządów).

Należy także zwrócić uwagę, że narastające obecnie obawy przed wysokimi cenami energii elektrycznej i ogrzewania także mogą skutkować ożywionym zainteresowaniem pracą i nauką zdalną, co nie pozostanie bez znaczenia dla potoków pasażerskich. Sytuacja ta może być czynnikiem sprzyjającym rozwojowi ekologicznego transportu rowerowego przyjaznemu środowisku naturalnemu.

3.6 UWARUNKOWANIA GOSPODARCZE

Według stanu na dzień 31.12.2021 r., na terenie powiatu starogardzkiego zaewidencjonowanych było w sumie 13 153 podmiotów gospodarczych. Najwięcej z nich kwalifikowało się do szeroko pojętego sektora usług (8 763, tj. około 67% wszystkich podmiotów). W sektorze przemysłu i budownictwa działalność prowadziły 4 152 podmioty (około 31%). W zakresie rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa funkcjonowało 238 podmiotów, co stanowi około 2% ogółu.

W 2021 r. stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie starogardzkim wyniosła 5,7% i była wyższa od wartości dla województwa pomorskiego (5,1%) i Polski (5,4%). Wartość dla powiatu starogardzkiego była wyższa od poziomu z 2019 r. (5,3%), jednak znacząco niższa od uznawanego za niemiarodajny 2020 r. (7,4%).

Pod względem procentowego rozkładu sektorów, wyraźnie wyróżnia się miasto Starogard Gdański, gdzie zatrudnienie w sektorze usług było największe (74,51%) w powiecie, co jest prawidłowością typową dla obszarów miejskich. Jednocześnie, w Starogardzie Gdańskim najniższe są wskaźniki dla pozostałych dwóch sektorów.

Tabela 42 Struktura podmiotów gospodarczych w MOF w podziale na sektory ekonomiczne

Obszar	Udział sektorów ekonomicznych w strukturze zatrudnienia [%]		
	Przemysł i budownictwo	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Pozostałe
Gmina miejska Starogard Gdański	24,93	0,56	74,51
Gmina Starogard Gdański	33,30	1,47	65,23
Gmina Bobowo	37,69	1,54	60,77
Gmina Zblewo	38,02	2,75	59,23

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2016-2025 dla powiatu starogardzkiego

Pod względem wielkości tych podmiotów, mierzonej liczbą zatrudnionych pracowników, dominują mikroprzedsiębiorstwa. Struktura w MOF Starogardu Gdańskiego na dzień 31.12.2021 r. prezentuje się następująco:

1. przedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników – 12 677 podmiotów,
2. przedsiębiorstwa zatrudniające od 10 do 49 pracowników – 380 podmiotów,

3. przedsiębiorstwa zatrudniające od 50 do 249 pracowników – 88 podmiotów,
4. przedsiębiorstwa zatrudniające od 250 do 999 pracowników – 7 podmiotów,
5. przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 1000 pracowników – 1 podmiot.

Zaprezentowany w tabeli rozkład procentowy prezentuje się bardzo podobnie w każdej z gmin MOF Starogardu Gdańskiego.

Tabela 43 Struktura wielkości podmiotów gospodarczych w MOF Starogardu Gdańskiego

Obszar	Liczba podmiotów	Liczba zatrudnionych pracowników w przedsiębiorstwach [%]				
		0-9	10-49	50-249	250-999	>1000
Gmina miejska Starogard Gdański	5 692	96,45	2,62	0,84	0,07	0,02
Gmina Starogard Gdański	1 835	95,75	3,32	0,93	0,00	0,00
Gmina Bobowo	260	98,85	1,15	0,00	0,00	0,00
Gmina Zblewo	1 202	97,42	2,16	0,42	0,00	0,00
Powiat starogardzki	13 153	96,38	2,89	0,67	Powyżej 1	Powyżej 1

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, Bank Danych Lokalnych

3.7 UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Z punktu widzenia tworzenia założeń transportu i mobilności, istotnym aspektem jest ochrona jakości powietrza. Bogatej informacji w tej kwestii dostarcza Roczna Ocena Jakości Powietrza przygotowana przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Dokument ten wyodrębnia na obszarze województwa dwa obszary: aglomerację trójmiejską (PL 2201) oraz strefę pomorską (PL 2202) obejmującą pozostałą część województwa.

Zgodnie z wnioskami zawartymi w dokumencie, główne źródło zanieczyszczenia powietrza w województwie pomorskim stanowi emisja antropogeniczna pochodząca z sektora komunalno-bytowego. Mniejszy udział mają emisje z transportu samochodowego oraz działalności przemysłowej. Co więcej, znaczący udział w stężeniach substancji na obszarze województwa ma napływ zanieczyszczeń z obszaru Polski oraz Europy. Głównymi lokalnymi źródłami zanieczyszczeń są kominy domostw ogrzewanych indywidualnie oraz transport samochodowy, który wywiera wpływ na stężenia zanieczyszczeń, szczególnie na

obszarach bezpośrednio sąsiadujących z drogami o znacznym natężeniu ruchu. Udziały źródeł emisji w poszczególnych zanieczyszczeniach przedstawiono poniżej.

Tabela 44 Udział źródeł emisji w poszczególnych zanieczyszczeniach w województwie pomorskim

Substancja	Udział źródła emisji [%]				
	Emisja komunalno-bytowa	Transport drogowy	Przemysł	Hałdy i wyrobiska	Inne
Tlenek azotu	12,2	45,8	21,7	0,00	20,3
Tlenek siarki	52,1	0,2	47,5	0,00	0,1
Benzo(a)piren	98,8	0,2	1,0	0,00	0,00
Pył PM _{2,5}	90,1	4,0	3,7	0,6	1,5
Pył PM ₁₀	74,2	4,1	4,7	1,9	15,0

Źródło: Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Pomorskim – raport wojewódzki za 2021 r.

Jak wynika z danych zawartych powyżej, udział transportu drogowego przoduje wśród zanieczyszczeń tlenkami azotu, a jego największa emisja ma miejsce przede wszystkim w ciągu głównych szlaków komunikacyjnych.

W raporcie dokonano również tzw. oceny ze względu na ochronę zdrowia, w której zastosowano podział na dwie klasy: „A” określająca nieprzekroczenie dopuszczalnego poziomu i „C” oznaczająca przekroczenie dopuszczalnego poziomu. W 2021 r., w strefie pomorskiej obejmującej MOF Starogardu Gdańskiego, klasę „C” przyznano w kontekście tylko jednego z zanieczyszczeń – benzo(a)pirenu. Stało się tak ze względu na przekroczenie poziomu docelowego tej substancji w pyłe zawieszonym PM₁₀. Ponadto, w obu strefach (pomorskiej i aglomeracji trójmiejskiej) wystąpiło przekroczenie poziomu celu długoterminowego dla ozonu.

Kwestię wpływu transportu na środowisko należy także rozpatrywać m.in. w oparciu o dane nt. norm emisji spalin, spełnianych przez pojazdy, w tym przewoźników zatrudnionych do obsługi danego obszaru. Od około 30 lat funkcjonują europejskie normy w zakresie dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń z pojazdów. Każda aktualizacja tej normy jest bardziej restrykcyjna od poprzedniej, zatem nie ulega wątpliwości, że ich stosowanie pomaga złagodzić negatywny wpływ transportu na środowisko. Należy jednak zwrócić uwagę, że zarówno autobusy, jak i inne pojazdy transportu zbiorowego, ze względu na swoją pojemność i zdolność przewozową, i tak stanowią, mimo swoich ewentualnych

niedogodności, nieporównywalnie bardziej przyjazny środowisku sposób przemieszczania się niż motoryzacja indywidualna.

Innym punktem problemowym w relacji środowisko-transport jest emisja hałasu. Jednym z najważniejszych źródeł zanieczyszczenia hałasem są główne i najczęściej uczęszczane szlaki komunikacyjne. Strategia Rozwoju Powiatu Starogardzkiego na lata 2021-2027 akcentuje szczególne zagrożenie hałasem w mieście Starogard Gdański, które pozbawione jest obwodnicy. Utworzenie drogi obwodowej dla tego miasta pozwoliłoby wyprowadzić ruch tranzytowy poza obszary mieszkaniowe i tym samym zmniejszyć uciążliwość. Z uwagi na planowaną do budowy obwodnicę Starogardu Gdańskiego MOF podejmuje działania regulacyjne, które wynikają z potrzeby zmiany w obsłudze transportowej obszaru. Ponadto, Gmina Miejska Starogard Gdański wprowadza systematycznie rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu tj.: strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30. Obszar ulic śródmieścia miasta w większości oznakowano jako strefę zamieszkania. Władze widzą takie potrzeby i systematycznie w miejscach, gdzie staje się to możliwe wprowadza odpowiednie oznakowania powiększając strefy ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Takie rozwiązania wprowadzono na szeregu ulic na Osiedlu Łąpiszewo w obszarze ograniczonym ulicami: Skarszewską, Bpa Dominika, Kalinowskiego, Jastrzębią, Starzyńskiego, Kryzana. Wcześniej wprowadzono strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30 na Osiedlu Wiejskim na osiedlu działek Kocborowskich: dot. ul. Wyszyńskiego, Wryczy, Poprzecznej, Kwiatowej, Łąkowej, Żytniej i Kocborowskiej oraz na obszarze zabudowy jednorodzinnej pomiędzy ul. Lubichowską, Korytybską, Kociewską, Dąbrowskiego i Żwirki i Wigury.

Polityka parkingowa natomiast, w planach miejscowych, jest ustalana poprzez określanie konkretnych parametrów dla poszczególnych jednostek planistycznych, np. 1 miejsce na 1 mieszkanie lub 1 miejsce na 100 m² powierzchni użytkowej usług. Ponadto polityka parkingowa została ustalona w studium, gdzie miasto podzielono na 3 strefy parkingowe (A, B, C). Miasto Starogard Gdański rozszerza strefy płatnego parkowania w celu ograniczenia popytu na indywidualny transport samochodowy w śródmieściu.

Władze miasta na bieżąco wprowadzają rozwiązania w zakresie obsługi transportowej, mające na celu uspokojenie oraz ograniczenie ruchu np. towarowego czy wysokoemisyjnego. W związku z działaniem inwestycyjnym związanym z planowaną do budowy obwodnicą,

władze miasta w dalszym ciągu będą kontynuować wcześniej rozpoczęte zadania. Wszystkie prace projektowe związane z planowaną inwestycją na bieżąco podlegają uzgodnieniom z zarządcami dróg uczestniczącymi w procesie. Plany są konsultowane i uzgadnianie z wszystkimi gestorami sieci i zarządcami terenów, przez które planuje się przebieg obwodnicy. Gminy uczestniczą w tym procesie w zakresie wynikającym ze stosownych aktów prawnych. Na terenie gmin prowadzone są konsultacje w postaci spotkań informacyjnych dla mieszkańców, podczas których mają możliwość zgłaszania swoich postulatów, w tym m.in. dot. uspokojenia ruchu i wzrostu poziomu bezpieczeństwa związanego z realizacją inwestycji. Zbierane są opinie i wnioski, które podlegają analizie projektowej, które następnie są akceptowane lub odrzucane. Mając na względzie powyższe, szereg działań wynikających z potrzeb zmian w obsłudze transportowej obszaru centralnego MOF w związku z działaniem inwestycyjnym związanym z planowaną do budowy obwodnicą Starogardu Gdańskiego (np. strefy ruchu uspokojonego i tempo30, stref płatnego parkowania i ruchu ograniczonego (np. towarowego, wysokoemisyjnego), itp.), możliwych do zrealizowania, będzie wynikało z przeprowadzonych konsultacji.

Dodatkowo, w związku z planowaną inwestycją, Gmina Starogard Gdański planuje doprowadzenie ścieżek rowerowych do węzłów obwodnicy.

Należy również zauważyć, iż część odcinków dróg wojewódzkich przebiegających przez obszar powiatu starogardzkiego, w tym MOF Starogardu Gdańskiego została objęta zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem na lata 2019-2023. Oznacza to podejmowanie sukcesywnych działań mających na celu obniżenie źródła hałasu.

Rysunek 3.8 Lokalizacja odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem na lata 2019-2023

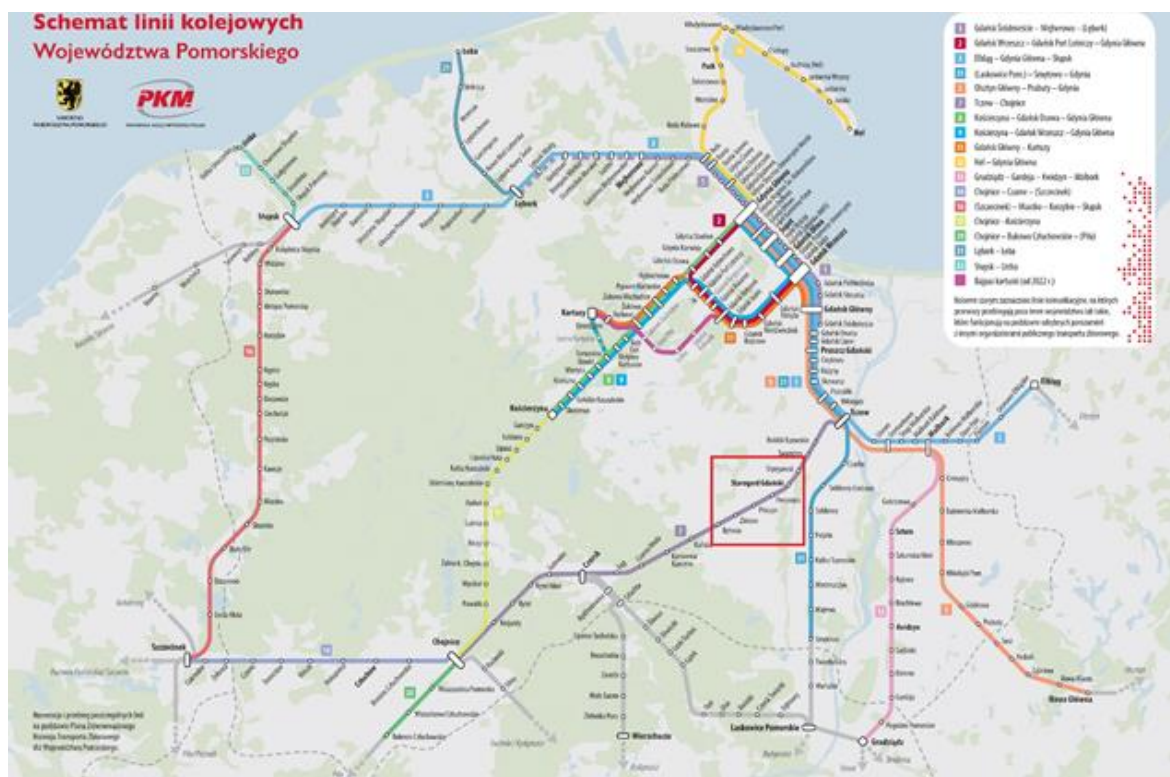


Źródło: Aktualizacja Programu ochrony środowiska przed hałasem na lata 2019-2023 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich, których eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami LDWN i LN

3.8 INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

Przez obszar całego powiatu starogardzkiego (w tym MOF Starogardu Gdańskiego) prowadzą dwie linie kolejowe wykorzystywane w ruchu pasażerskim: nr 131 Chorzów Batory – Tczew i nr 203 Tczew – Kostrzyn. W ruchu pasażerskim użytkowanych jest pięć stacji kolejowych: Smętowo Graniczne – na linii nr 131, Starogard Gdański, Zblewo, Kaliska i Czarna Woda – na linii nr 203 oraz przystanki kolejowe: Szpęgawsk, Piesienice, Pinczyn, Bytonia, Kaliska i Kamienna Karczma – wszystkie na linii nr 203. Poniżej przedstawiono przebieg linii kolejowych przebiegających przez obszar MOF Starogardu Gdańskiego.

Rysunek 3.9 Przebieg linii kolejowych w województwie pomorskim, w tym przebiegających przez MOF



Źródło: PKM S. A.

Niektóre ze stacji i przystanków kolejowych pełnią funkcję węzłów integracyjnych (przesiadkowych). Są to: Starogard Gdański (największy węzeł w powiecie), Zblewo, Pinczyn,

Operatorami kolejowymi realizującymi przewozy pasażerskie o zasięgu regionalnym na obszarze powiatu są: POLREGIO sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie – obsługująca pociągi na liniach nr 131 i 203 oraz Arriva RP Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu – operująca na liniach nr 201 i 215. Przewozy pasażerskie na odcinkach linii nr 131 i 203 w granicach powiatu starogardzkiego organizuje Samorząd Województwa Pomorskiego, a połączenia na liniach nr 201 i 215 – Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Organizatorem linii międzywojewódzkich przebiegających przez obszar powiatu jest natomiast Minister ds. transportu, a operatorem – PKP Intercity SA. Połączenia te nie uczestniczą jednak w przewozach wewnątrz powiatu (w tym MOF Starogardu Gdańskiego). Stacjami i przystankami, na których zatrzymują się pociągi międzywojewódzkie są: Smętowo Graniczne, Starogard Gdański, Kaliska i Czarna Woda.

W ruchu towarowym wykorzystywany jest fragment linii nr 243 Skórcz – Skarszewy, na odcinku ze Starogardu Gdańskiego do Jabłowa. Powiat starogardzki przecina również linia nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port Centralny, na odcinku w powiecie użytkowana jest obecnie wyłącznie w ruchu towarowym, bez stacji i przystanków osobowych w jego granicach. Na stacji Lipowa Tucholska w powiecie tucholskim w województwie kujawsko-pomorskim odgałęzia się krótka, niespełna 2-kilometrowa linia nr 743 do Szlachty w powiecie starogardzkim, z której korzystają pociągi jadące w relacji z Tucholi przez Wierzchucin do Czerska. Linia ta łączy linię nr 201 z linią nr 215 Laskowice Pomorskie – Bąk, na której ruch pociągów osobowych prowadzony jest na odcinku z Laskowic Pomorskich do Czerska. W granicach powiatu starogardzkiego na linii nr 215 czynna jest tylko jedna stacja kolejowa – w Szlachcie, która także stanowi potencjalny węzeł integracyjny.

Warto odnotować, że mimo dość wielu połączeń kolejowych ze Starogardu Gdańskiego do Gdańska Głównego, zaledwie dwa z nich to połączenia bezpośrednie. Wszystkie inne połączenia wymagają przesiadki w Tczewie. Z tego względu choć kolej powinna być szybszą i bardziej ekologiczną alternatywą do komunikacji autobusowej, to niestety ta druga staje się bardziej atrakcyjna. Taka sytuacja wynika również z faktu, że siatka połączeń autobusowych jest bardziej rozbudowana, co wiąże się z większą liczbą przystanków i tym samym większą dogodnością połączeń.

W październiku 2020 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę na wykonanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew - Czersk” w ramach projektu „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów w sieci TEN-T”. Obok przebudowy lub budowy ponad 130 nowych wiaduktów, mostów oraz przejść pod torami, planowane prace obejmą między innymi przebudowę stacji i przystanków m.in. w Starogardzie Gdańskim, a także elektryfikację linii, co znacznie ograniczy jej negatywny wpływ na środowisko. Dokumentacja na zadanie zostanie opracowana na III kwartał 2023 przez Transprojekt Gdański Sp. z o.o.

3.9 PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY ORGANIZOWANY PRZEZ SAMORZĄDY MOF

Zarówno na terenie MOF Starogardu Gdańskiego, jak i całego powiatu starogardzkiego połączenia autobusowe stanowią podstawę transportu zbiorowego. Na terenie miasta Starogard Gdański za organizację komunikacji zbiorowej odpowiada Miejski

Zakład Komunikacji w Starogardzie Gdańskim, który realizuje połączenia na 8 liniach obsługując zarówno miasto jak i okoliczne miejscowości. Natomiast za realizację przewozów pasażerskich międzygminnych na terenie MOF Starogardu Gdańskiego odpowiada kilku przewoźników:

1. PKS w Starogardzie Gdańskim SA, którego głównym udziałowcem jest Powiat Starogardzki,
2. Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe „OWSIĄK” Wiesław Owskiak z siedzibą w gminie Pelplin, które zapewnia połączenia wewnątrz powiatu, w tym między jednostkami MOF Starogardu Gdańskiego,
3. P.U.P.H. MATEO Sp. J. Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw z siedzibą w Kokoszkowych, które realizuje kursy na trasie Starogard Gdański – Tczew. Jest to również przewoźnik zapewniający transport do szkół dla dzieci z miejscowości Smoląg i Grabowiec (gmina wiejska Bobowo), w której nie funkcjonuje komunikacja autobusowa.

Powiat Starogardzki jest od 01.09.2019 r. organizatorem powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Początkowo w zakresie tylko 6 linii, a w 2020 r. już dla 25 linii komunikacyjnych. W celu organizacji linii komunikacyjnych wykraczających poza swoje granice, Powiat Starogardzki zawarł porozumienia komunalne z Powiatem Gdańskim (powiat ziemski z siedzibą w Pruszczu Gdańskim) oraz z Miastem Gdańsk, jako miastem na prawach powiatu. Porozumienia te umożliwiły zorganizowanie przez powiat połączeń ze Starogardu Gdańskiego do Gdańska.

Według stanu na dzień 30.06.2022 r., Powiat Starogardzki jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w przewozach drogowych na następujących liniach:

1. U 2213 32: Owidz – Starogard Gdański – Wirty – Borzechowo – Osieczna;
2. U 2213 33: Starogard Gdański – Siwiałka – Godziszewo;
3. U 2213 34: Starogard Gdański – Skarszewy – Bolesławowo – Godziszewo;
4. U 2213 35: Starogard Gdański – Czarnocin – Skarszewy – Bolesławowo – Godziszewo;
5. U 2213 38: Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański – Czarna Woda;
6. U 2213 39: Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański – Skórcz;
7. U 2213 40: Starogard Gdański – Zblewo – Kleszczewo Kościerskie – Bączek – Starogard Gdański;
8. U 2213 41: Starogard Gdański – Borzechowo – Zblewo – Starogard Gdański;

9. U 2213 42: Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański – Lubichowo;
10. U 2213 43: Gdańsk – Straszyn – Starogard Gdański – Lubichowo;
11. U 2213 44: Starogard Gdański – Bączek – Skarszewy – Koźmin – Stara Kiszewa;
12. U 2213 45: Góra – Skarszewy – Starogard Gdański – Owidz;
13. U 2213 46: Starogard Gdański – Zblewo – Pinczyn – Starogard Gdański;
14. U 2213 47: Starogard Gdański – Kleszczewo Kościerskie – Starogard Gdański – Owidz;
15. U 2213 48: Gdańsk – Kłodawa – Sobowidz – Skarszewy – Starogard Gdański;
16. U 2213 49: Starogard Gdański – Bączek – Skarszewy – Kościerzyna;
17. U 2213 55: Gdańsk - Kłodawa - Starogard Gdański;
18. U 2213 56: Gdańsk – Straszyn - Starogard Gdański – Owidz;
19. U 2213 57: Starogard Gdański – Zblewo – Czarna Woda – Osieczna;
20. U 2213 58: Starogard Gdański – Miradowo – Czarna Woda;
21. U 2213 59: Smętowo Graniczne – Kamionka – Nowe.

Wszystkie wyszczególnione połączenia funkcjonują z wykorzystaniem dopłat z budżetu państwa w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów. W latach 2020 - 2022 maksymalną kwotę dopłaty jednostkowej ustalono w wysokości 3,00 zł do wozokilometra. Operatorem na tych liniach, wybranym w postępowaniu konkurencyjnym, jest PKS w Starogardzie Gdańskim SA. Umowa z operatorem obowiązuje do końca 2022 r.

Powiat Starogardzki jest również członkiem Starogardzkiego Związku Powiatowo-Gminnego, który dodatkowo reprezentowany jest przez gminę Skórcz, gminę Smętowo Graniczne, gminę Osiek, gminę Lubichowo oraz gminę Starogard Gdański należącą do MOF Starogardu Gdańskiego. Związek ten obsługuje 23 linie komunikacyjne:

1. U 2213 19: Starogard Gdański – Rokocin – Koteże – Rokocin – Stary Las - Sumin;
2. U 2213 20: Barchnowy – Owidz – Jabłowo - Bobowo - Jabłówko;
3. U 2213 21: Starogard Gdański – Janowo - Owidz;
4. U 2213 22: Starogard Gdański– Skórcz – Smętowo Graniczne;
5. U 2213 23: Osiek – Lisówko – Udzierz – Osiek;
6. U 2213 24: Osiek – Błędno – Kasparus – Osiek;
7. U 2213 26: Kulmaga – Smętowo Graniczne – Kamionka – Leśna Jania;
8. U 2213 27: Smętowo Graniczne – Stara Jania – Bobrowiec;
9. U 2213 28: Starogard Gdański – Skórcz – Barłożno –Smętowo Graniczne;

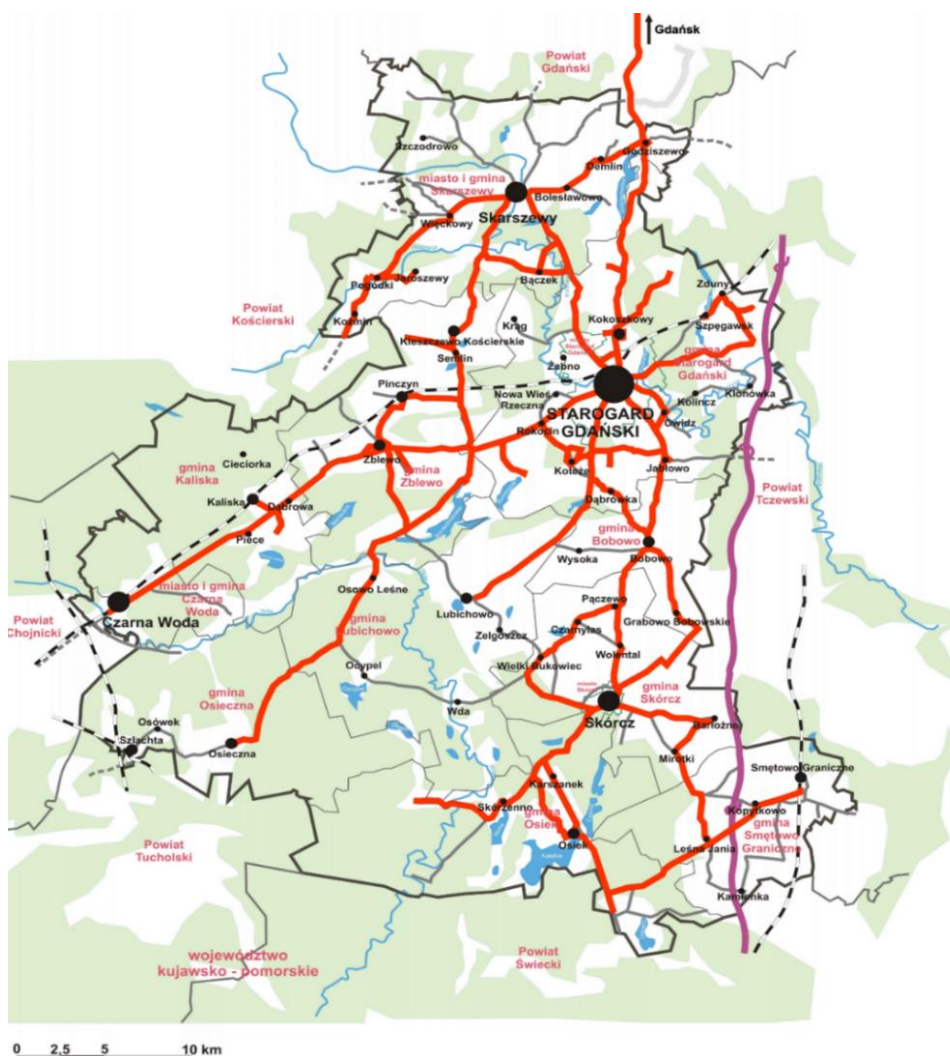
10. U 2213 29: Starogard Gdański –Skórcz – Osiek – Smętowo Graniczne;
11. U 2213 30: Starogard Gdański –Grabowo – Skórcz – Kasparus;
12. U 2213 31: Starogard Gdański – Pązewo – Skórcz - Kasparus;
13. U 2213 36: Starogard Gdański –Dąbrówka - Bobowo – Owidz – Starogard Gd;
14. U 2213 37: Starogard Gdański – Dąbrówka – Bobowo;
15. U 2213 50: Starogard Gdański – Kokoszkowy – Ciecholewy;
16. U 2213 51: Starogard Gd –Rywałd – Brzeźno Wielkie –Zduny – Szpęgawsk –Starogard Gd;
17. U 2213 52: Starogard Gdański – Rokocin – Koteże – Rokocin – Sumin;
18. U 2213 53: Starogard Gdański –Kolincz –Klonówka –Brzeźno Wielkie – Starogard Gdański;
19. U 2213 54: Krąg – Starogard Gdański;
20. U 2213 59: Pązewo – Skórcz – Mirotki – Barłożno;
21. U 2213 60: Pązewo – Kranek – Skórcz – Barłożno;
22. U 2213 61: Zelgoszcz – Wielki Bukowiec – Czarnylas – Pązewo;
23. U 2213 62: Bobowo – Pązewo – Skórcz – Wielbrandowo.

Kolejnym przewoźnikiem świadczącym usługi na obszarze powiatu starogardzkiego, w tym MOF Starogardu Gdańskiego jest PHU „OWSIK”, który wykonuje przewozy na następujących trasach:

1. Starogard Gdański – Pelplin PKP,
2. Starogard Gdański – Skórcz Osiedle przez Pązewo,
3. Starogard Gdański – Skórcz Śnieżka przez Grabowo,
4. Starogard Gdański – Skórcz Śnieżka (przez Czarnylas, Wielki Bukowiec, Zelgoszcz, Lubichowo),
5. Starogard Gdański – Lubichowo,
6. Starogard Gdański – Smętowo Graniczne (przez Pązewo, Skórcz, Barłożno),
7. Starogard Gdański – Osowo Leśne przez Lubichowo,
8. Starogard Gdański – Ocypel (przez Lubichowo, Zelgoszcz, Wielki Bukowiec).

Poniżej przedstawiono przebieg linii komunikacyjnych zorganizowanych przez Starostę Starogardzkiego oraz Starogardzki Związek Powiatowo - Gminny w 2022 r. Zakres przewozów obejmuje obszar niemal całego powiatu, tym samym MOF Starogardu Gdańskiego. Mapa obejmuje również linie komunikacyjne firmy PHU „OWSIK”.

Rysunek 3.10 Przebieg linii komunikacyjnych zorganizowanych w 2022 r.



Źródło: Strategia Rozwoju Powiatu Starogardzkiego 2021-2027

PKS w Starogardzie Gdańskim SA na dzień 30.06.2022 r. dysponuje flotą 86 autobusów (tabor jednostki w Starogardzie Gdańskim) zasilanych olejem napędowym o średnim wieku 17,6 lat (poszczególne pojazdy liczą od 11 do 34 lat). Jedna czwarta użytkowanych pojazdów (30,2% - 26 pojazdów) ma ponad 20 lat. Pochodną wieku eksploatowanych autobusów jest ich emisja zanieczyszczeń – napędy jedynie 40% autobusów spełniają normy czystości spalin EURO IV (34 pojazdy), EURO V spełnia 16 pojazdów (18%), natomiast 42% spełnia jedynie normę od EURO I do EURO III (36 pojazdów). Eksploatowane autobusy są zróżnicowanych marek i typów, pojemności i dostępności dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Wśród użytkowanych marek dominuje Autosan, którego pojazdy stanowią jedną trzecią floty (34,9%).

Eksploatowane są także autobusy marki Mercedes Benz, Setra, Iveco, MAN oraz SOR. Wielkość i pojemność pojazdów jest zróżnicowana. Dominują autobusy klasy pojemnościowej maxi, które stanowią 72,5% floty, autobusy klasy mini stanowiące 4,7%, klasy midi – 17% oraz klasy mega – 5,8%. W inwentarzu PKS w Starogardzie Gdańskim SA dominują pojazdy ze średnią wysokością podłogi. Jedynie 12 autobusów jest niskopodłogowych, a jeden autobus turystyczny posiada podłogę wysoką. Wyposażenie pojazdów także jest zróżnicowane. Prawie połowa pojazdów posiada wyświetlacze elektroniczne (49%) oraz wi-fi (33%). Jedynie 33 autobusy wyposażone zostały w klimatyzację (38%), natomiast stosunkowo dużo pojazdów ma przestrzeń na wózek inwalidzki lub dziecięcy – 22 autobusy (30%). Ponadto, 12 autobusów marki Autosan A1213 CLE.01 posiada system przykłąku z rampą. Przewoźnik udostępnia również w swoim serwisie internetowym informację dla pasażerów – rozkłady jazdy, cenniki i wykaz ulg, przepisy i aktualności, wyszukiwarkę połączeń. Brakuje jednak graficznej prezentacji sieci połączeń.

Poza wyżej wymienionymi przewozami użyteczności publicznej, w powiecie starogardzkim, w tym MOF Starogardu Gdańskiego obsługiwane są linie komunikacyjne o charakterze komercyjnym. Starosta Starogardzki wydał 31 aktualnie obowiązujących zezwoleń/zaświadczeń na wykonywanie powiatowych przewozów pasażerskich. Jednakże, przez wiele ostatnich lat, z uwagi na trwały brak rentowności, przewoźnicy sukcesywnie wygaszali niektóre autobusowe połączenia komercyjne. Dodatkowo, wskutek sytuacji związanej z pandemią COVID-19, wiele połączeń zostało przez przewoźników zawieszonych lub rozkłady jazdy uległy znacznym modyfikacjom. Przyczyną tych zmian były wprowadzone w Polsce ograniczenia mobilności, inne preferencje transportowe mieszkańców w okresie pandemii, wykorzystywanie pracy zdalnej oraz wprowadzenie e-nauki dla uczniów i studentów. Dopiero w ostatnim roku dzięki wykorzystaniu środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych nastąpił pewien rozwój nowych połączeń w oparciu o utworzony Związek Powiatowo-Gminny, którego statutowym obowiązkiem jest organizowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarach samorządów tam zrzeszonych. Jest to model, który będzie dalej rozwijany i kolejne gminy zgłaszają już swoje akcesy do tego podmiotu.

Oprócz przewoźników realizujących drogowe przewozy pasażerskie, obejmujące co najmniej dwie gminy w MOF Starogardu Gdańskiego (o charakterze przewozów

powiatowych), organizowane są przewozy miejskie. Gmina miejska Starogard Gdański jest organizatorem przewozów pasażerskich w komunikacji miejskiej, które wykonuje zakład budżetowy – Miejski Zakład Komunikacji w Starogardzie Gdańskim. W ramach tego rodzaju komunikacji funkcjonuje 8 linii oznaczonych numerami: 7, 12, 14, 16, 17, 19, 27 i 28, z których cztery obsługują tylko obszar miasta (7, 14, 17 i 27), a cztery kolejne wykraczają trasami poza jego granice: 12, 16, 19 i 28. Obsługa obszaru podmiejskiego przez starogardzką komunikację miejską dotyczy miejscowości położonych w granicach gminy wiejskiej Starogard Gdański. Autobusy komunikacji miejskiej docierają do dwóch wsi przylegających do granic miasta – Koteże i Nowa Wieś Rzečna. W okresie wakacyjnym uruchamiana jest tzw. linia P do Płaczewa, której funkcjonowanie zależne jest od sezonu i warunków atmosferycznych oraz linia specjalna obsługująca pasażerów odwiedzających miejskie cmentarze.

Tabela 45 Trasy linii komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim

Nr linii	Przebieg trasy
7	PRZEDMIEŚCIE – Droga Owidzka – rondo Pitagorasa – Kościuszki – Sobieskiego – Tczewska – Kanałowa – Hallera – Rynek – Chojnicka /z powrotem: Kościuszki – Paderewskiego – Rynek – Podgórna – Kanałowa – Tczewska/ – 2 Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich – al. Niepodległości – Zblewska – Żwirki i Wigury – Skalskiego – Powstańców Warszawskich – OS. ZIELONA DOLINA
12	DWORZEC PKP – Kolejowa – Traugutta – Mickiewicza – Hallera – rondo im. Deyny – Hallera – Rynek – Chojnicka – Lubichowska /z powrotem: Lubichowska – Pomorska – al. Jana Pawła II – Kościuszki – Paderewskiego – Rynek – Podgórna – Kanałowa – Hallera/ – Lubichowska – rondo „Łupaszki” – Lubichowska – Leszczynowa – PRZYLESIE (wybranymi kursami: Lubichowska – Koteże: Główna – KOTEŻE lub: Główna – Sokoła – Sikorki – Piaskowa – Wróblewskiego – SZKOŁA – Wróblewskiego – Główna i dalej do Starogardu Gdańskiego)
14	DWORZEC PKP – Kolejowa – Krasickiego (wybranymi kursami: Kochanki) – Zielona – rondo Bractwa Kurkowskiego – Mickiewicza – Hallera – rondo im. Deyny – Hallera – Rynek – Chojnicka – Lubichowska – Pomorska – al. Jana Pawła II /z powrotem: al. Jana Pawła II – Kościuszki – Paderewskiego – Rynek – Podgórna – Kanałowa – Hallera/ – al. Jana Pawła II – rondo św. Wojciecha – Kopernika – Pelplińska – rondo NSZZ Solidarność – al. Armii Krajowej – Prusa – HERMANOWO

16	BOHATERÓW MONTE CASSINO – al. Armii Krajowej – Reymonta – Kopernika – rondo Św. Wojciecha – al. Jana Pawła II – Kościuszki – Paderewskiego – Rynek – Podgórna – Kanałowa – Hallera /z powrotem: Hallera – Rynek – Chojnicka – Lubichowska – Pomorska – al. Jana Pawła II/ – Hallera – rondo im. Deyny – Hallera – Sikorskiego – rondo im. Wałaszewskiego – Sikorskiego – Jagiełły – Droga Nowowiejska – Balewskiego – Droga Nowowiejska – Nowa Wieś Rieczna: Wiejska – DROGA NOWOWIEJSKA - RZECZNA (wybranymi kursami: Rieczna – NOWA WIEŚ RZECZNA)
17	OS. ZIELONA DOLINA – Powstańców Warszawskich – Skalskiego – Żwirki i Wigury – rondo „Łupaszki” – al. Armii Krajowej – Reymonta – Kopernika – rondo Św. Wojciecha – al. Jana Pawła II – Kościuszki – Paderewskiego – Rynek – Podgórna – Kanałowa – Hallera / z powrotem: Hallera – Rynek – Chojnicka – Lubichowska – Pomorska – al. Jana Pawła II/ – Hallera – rondo im. Deyny – Hallera – Sikorskiego – rondo im. Wałaszewskiego – Skarszewska – Kolejowa – DWORZEC PKP (wybrane kursy: Kolejowa – Traugutta – Mickiewicza – rondo Bractwa Kurkowego – Mickiewicza – rondo im. Grubby – Mickiewicza – STADNINA)
19	ŻABNO – Bp. Dominika (wybrane kursy: Skarszewska – Cmentarz Łąpiszewo – Skarszewska) – Skarszewska – Derdowskiego – Gdańska – Hallera – rondo im. Deyny – Hallera – Rynek – Chojnicka – Lubichowska – al. Niepodległości /z powrotem: al. Niepodległości – Pomorska – al. Jana Pawła II – Kościuszki – Paderewskiego – Rynek – Podgórna – Kanałowa/ – Droga Nowowiejska – Juranda ze Spychowa – rondo im. Janowicza – Zblewska – SZKOŁA NR 1 (wybrane kursy: Zblewska – rondo Pola Nadziei – Zblewska – ZBLEWSKA - BORÓWKOWA lub Zblewska – rondo Pola Nadziei – Nowa Wieś Rieczna: Wiejska – DROGA NOWOWIEJSKA - RZECZNA lub Wiejska – Rieczna – NOWA WIEŚ RZECZNA)
27	DWORZEC PKP – Kolejowa – Skarszewska – rondo im. Wałaszewskiego – Sikorskiego – Hallera – rondo im. Deyny – Hallera – Rynek – Chojnicka – Kościuszki – Droga Owidzka – rondo Pitagorasa – Droga Owidzka – PRZEDMIEŚCIE
28	KOŚCIUSZKI STAROSTWO – Rynek – Hallera – Gdańska/Nadleśnictwo/ - PKP – Skarszewska – Cm. Łąpiszewo – LINOWIEC AQ

Źródło: Miejski Zakład Komunikacji w Starogardzie Gdańskim

MZK w Starogardzie Gdańskim dysponuje 28 autobusami, przy 21 kierowanych do ruchu w dniu powszednim. Tabor stanowią autobusy marki Autosan Sancity 10LF (11 sztuk spełniających normę EURO VI), Mercedes Conecto (6 sztuk spełniających normę EURO V), Solaris Urbino 10 (6 sztuk spełniających normę EURO IV) oraz Mercedes Citaro (5 sztuk

spełniających normę EURO V). Autobusy są zasilane olejem napędowym. Najstarszy pojazd ma 14 lat, a średnia wieku to 8,3 lata.

MZK w Starogardzie Gdańskim umożliwiło swoim pasażerom zakup biletów za pomocą telefonu komórkowego w systemie moBiLET. W ofercie dostępne są bilety jednorazowe normalne oraz ulgowe. Zakup biletów odbywa się poprzez specjalną aplikację, którą należy zainstalować na telefonie komórkowym. Do korzystania z usługi niezbędne jest posiadanie telefonu komórkowego z obsługą aplikacji i dostępem do Internetu. Dodatkowo od 01.02.2023 r. funkcjonować będzie system biletowy „Wspólny Bilet”. Nowy system ma ułatwić podróżnym płatność za przejazd różnymi środkami transportu na terenie całego województwa pomorskiego. W praktyce oznacza to, że pasażerowie będą jeździć autobusami, pociągami czy tramwajami na terenie całego województwa na jeden bilet, a dzięki systemowi zapłacą za niego tylko raz. Niezależnie od środków transportu i liczby przesiadek system sam wybierze najkorzystniejszą dla nich ofertę.

Analizując powiązaną z publicznym transportem zbiorowym sieć przystanków, należy zauważyć, iż linie komunikacyjne na obszarze powiatu starogardzkiego, w tym MOF Starogardu Gdańskiego korzystają z przystanków zlokalizowanych przy drogach zarządzanych przez różne podmioty. Przystanki autobusowe można sklasyfikować na podstawie organu zarządzającego danym przystankiem. Klasyfikacja ta jest zasadniczo powiązana z kategoriami dróg: przystanki przy drogach krajowych zwykle podlegają pod zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), przystanki przy drogach wojewódzkich i powiatowych – odpowiednio pod Wojewódzki lub Powiatowy Zarząd Dróg, natomiast przystankami w obrębie dróg gminnych zarządza właściwy miejscowo samorząd gminny. Na terenie powiatu starogardzkiego znajdują się ok. 823 przystanki autobusowe, z czego 189 zlokalizowanych jest na obszarze MOF. Odpłatność za korzystanie z przystanków występuje jedynie w przypadku przystanków zarządzanych przez gminę miejską Starogard Gdański.

Tabela 46 Przystanki autobusowe zlokalizowane na terenie MOF Starogardu Gdańskiego

Obszar	Organ zarządzający			Razem
	ZDW w Gdańsku	PZD w Starogardzie Gdańskim	Gmina	
Miasto Starogard Gdański	17	25	83	125
Gmina Starogard Gdański	34	75	42	151
Gmina Bobowo	14	16	11	41

Gmina Zblewo	14	30	53	97
Razem	79	146	189	

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2016-2025 dla powiatu starogardzkiego

Na obszarze MOF Starogardu Gdańskiego wyposażenie przystanków pozostaje w zróżnicowanym stanie. Wiele przystanków nie zostało wyposażonych we wiaty, a na niektórych umiejscowione zostały tylko ławki. Część wiat nie zapewnia właściwej ochrony przed wiatrem i deszczem (wiaty typu VEGA). Infrastruktura przystankowa nie jest także dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Niektóre z przystanków na obszarach wiejskich nie mają peronów, a niekiedy brakuje nawet znaków przystankowych. W zróżnicowanym stanie znajduje się informacja pasażerska na przystankach, obecnie często nie jest ona aktualna. Oczekiwanie na przystanku na pojazd jest częścią podróży i brak infrastruktury ułatwiającej tę fazę podróży, może skutecznie zniechęcać do korzystania z usług transportu publicznego.

Dalszy rozwój transportu zbiorowego powinien być nakierowany na przejęcie większej liczby pasażerów spośród osób, które dotychczas poruszają się z wykorzystaniem samochodów osobowych. W powiecie starogardzkim nie ma parkingów P&R oraz Bike&Ride, na których mieszkańcy okolicznych miejscowości mogliby pozostawić samochód osobowy lub rower, kontynuując podróż autobusem transportu publicznego.

3.9.1 DZIAŁANIA SŁUŻĄCE POPRAWIE OBSŁUGI OBSZARU PUBLICZNYM TRANSPORTEM ZBIOROWYM

Ważnym elementem infrastruktury transportowej, niezbędnym dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. W planie transportowym dla województwa pomorskiego, jako węzeł integracyjny o znaczeniu regionalnym na terenie powiatu starogardzkiego wyznaczono dworzec kolejowy w Starogardzie Gdańskim. Z kolei jako przystanki zintegrowane wskazano: Smętowo Graniczne, Pinczyn (MOF), Zblewo (MOF), Czarna Woda, Swaróżyn i Piesienica (MOF).

Tabela 47 Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze MOF Starogardu Gdańskiego

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu		Docelowe wyposażenie minimalne			
		kolejowego	drogowego	Zadaszone miejsca siedzące	Informacja	P&R B&R K&R	Zakup biletu
Starogard Gdański PKP	Regionalny węzeł integracyjny R-6	wojewódzki	wojewódzki, powiatowy, gminny, komunikacja miejska, indywidualny	60 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	4%* 3%* 4 poj.	tak
Starogard Gdański D.A.	Węzeł integracyjny	brak	krajowy, wojewódzki, powiatowy, gminny, komunikacja miejska, indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	10 poj. 20 stan. 4 poj.	tak
Pinczyn	Przystanek zintegrowany PZ-11	wojewódzki	powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna i głosowa	6%* 6%* 3 poj.	tak/ nie
Zblewo	Przystanek zintegrowany PZ-13	wojewódzki	wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna i głosowa	6%* 6%* 3 poj.	nie
Bobowo	Przystanek przesiadkowy	brak	wojewódzki, powiatowy, gminny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna	5 poj. 10 stan. 2 poj.	nie

* – liczby osób wsiadających

Źródło: opracowanie własne

W latach 2017-2019 w Starogardzie Gdańskim rozbudowano i zmodernizowano kompleks budynków dworca PKP oraz utworzono ciągi komunikacyjne obejmujące al. Wojska Polskiego wraz z ulicami Kolejową, M. Hillar i częścią ul. Gdańskiej. W ramach inwestycji wybudowano zadaszony plac autobusowy wraz z tablicami informacji pasażerskiej.

Powiat Starogardzki planuje realizację, w horyzoncie finansowania 2021-2027 Unii Europejskiej, przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z wymianą taboru wraz z budową instalacji zasilania taboru niskoemisyjnego. Powiat rozważa zakup autobusów dostosowanych do przewozów regionalnych, dla obsługi połączeń komunikacyjnych realizowanych przez Powiat, z napędami zasilanymi CNG, wraz z budową dedykowanych stacji tankowania CNG w Starogardzie Gdańskim oraz w Kościerzynie. Przewiduje się, że 50-60 zakupionych autobusów przeznaczone byłoby do obsługi połączeń komunikacyjnych w powiecie starogardzkim, w tym MOF. Powiat przewiduje zakup autobusów klasy maxi, klimatyzowanych, wyposażonych w monitoring, tablice elektroniczne i systemy GSP, w wersjach średniopokładowych z windą albo w wersji niskowejściowej, z częściowo obniżoną podłogą. Realizacja zamierzeń inwestycyjnych w zakresie wymiany taboru zależeć będzie od możliwości finansowych Powiatu oraz dostępności środków pomocowych.

Tabela 48 Docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Bezpośredniość	• Zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów. • Docelowe objęcie komunikacją zbiorową wszystkich miejscowości powyżej 200 mieszkańców w powiecie – w uzgodnieniu z poszczególnymi gminami.
Częstotliwość	• Wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową. • Obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących przynajmniej 200 mieszkańców. • Praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami. • Utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych.

	Dostosowanie godzin odjazdu i przyjazdu środków transportowych do typowych godzin pracy i nauki.
Dostępność	- Dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym. - Utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km². - Stosowanie taboru co najmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej. - Zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące. - Systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach. - Wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni.
Informacja	- Wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków. - Wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów. - Wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w Internecie. - Kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych.
Koszt	- Zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym mnożnikiem nie wyższym niż 30 w skali jednego miesiąca w przewozach użyteczności publicznej. - Wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów okresowych. - Rozbudowa systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych, w tym przez Internet i z wykorzystaniem aplikacji mobilnych. - Dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego

	na linii popytu.
Niezawodność	• Stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych. • Wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej. • Uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99%. • Sukcesywna odnowa taboru autobusowego. • Bieżące informowanie potencjalnych pasażerów o zakłóceniach w kursowaniu środków transportu, np. poprzez informacje publikowane w Internecie, poprzez aplikację mobilną, czy też powiadomienia SMS.
Prędkość	• Utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej. • Koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych. • Wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego. • Zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	• Udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min. do 10%. • Udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min. do 1%. • Wprowadzenie systemu GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Rytmiczność	• Zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy. • Osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii
Wygoda	• Systematyczna wymiana najstarszego taboru. • Uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat. • Dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni

	pasażerskiej z rejestracją obrazu. • Uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych. • Uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej. • Dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb.
--	---

Źródło: opracowanie własne

Istotną zmianą w poprawie obsługi obszaru publicznego transportu zbiorowego jest rozbudowanie i modernizacja systemu informatycznego pasażerów. Powinien on być kompleksowy i wielofunkcyjny oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jego zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej. Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej. W związku z powyższym jednostki samorządu terytorialnego dążą do tego, by system informacji dla pasażerów obejmował:

1. kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach:
 - 1) uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
 - 2) przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - 3) z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - 4) z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
 - 5) z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;

- 6) w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiającą dogodne przesiadanie się;
2. informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informację o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
3. zintegrowaną informację w Internecie i poprzez strony oraz aplikacje mobilne, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
4. portal pasażera na stronie internetowej powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

W głównych węzłach integracyjnych, dąży się do tego, by statyczna informacja pasażerska została uzupełniona o system dynamicznej informacji pasażerskiej, z zapowiedziami wizyjnymi najbliższych odjazdów i opisem aktualnej sytuacji komunikacyjnej i by była wyposażona także w zapowiedzi głosowe dla osób niedosłyszących. W najbardziej uczęszczanych miejscach planuje się zamontować samodzielne punkty informacyjne – infokioski, przybliżające ofertę komunikacji zbiorowej pasażerom w możliwie jak najszerszym zakresie. W miarę rozwoju systemów informatycznych i wyposażenia pojazdów przewiduje się systematyczne uruchamianie informacji dla pasażerów opartej o nadajniki GPS zamontowane w pojazdach.

Mając na względzie powyższe, wizja integracji publicznego transportu w MOF, wspólnego planowania i zarządzania ofertą wygląda następująco:

1. poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów oraz przystanków integracyjnych i przesiadkowych pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę,

2. poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych oraz poprzez koordynację taryfową.

Utworzenie zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym i autobusowym a lokalnym transportem autobusowym stanowi szansę rozwoju dla wszystkich tych systemów transportu publicznego.

W województwie pomorskim planuje się, że transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej. Integracja może dotyczyć w szczególności koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową oraz wojewódzką komunikacją kolejową i autobusową. Gdy organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego wprowadzi do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane, do tej integracji przystąpi także Powiat Starogardzki jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Ważnym elementem integrującym różne rodzaje przewozów jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i punktach przesiadkowych. Integracja transportu publicznego w powiatowych przewozach pasażerskich, w tym użyteczności publicznej, może dotyczyć:

1. koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych,
2. wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnym węźle integracyjnym i na przystankach integracyjnych,
3. internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatu starogardzkiego,
4. współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów,
5. stałego udoskonalania funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej bezpośrednie i możliwie jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu oraz nie posiadać barier utrudniających przemieszczanie się dla osób z niepełnosprawnościami.

Transport zbiorowy wojewódzki autobusowy i kolejowy, powiatowy i gminny autobusowy musi współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem takich połączeń mają charakter komplementarny. Uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie), brak dogodnych wzajemnych połączeń, czy brak koordynacji rozkładów jazdy, odbijają się negatywnie na wszystkich rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Zakres integracji transportu publicznego determinowany będzie dodatkowo zamierzeniami gmin odnośnie zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej na ich terenie, w szczególności sposobem finansowania dojazdów dzieci do szkół. Do działań integrujących transport publiczny powinni przystąpić oprócz Powiatu także Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny jako organizator przewozów o charakterze użyteczności publicznej, miasto Starogard Gdański jako organizator komunikacji miejskiej oraz – w możliwym zakresie przewoźnicy komercyjni.

3.10 INFRASTRUKTURA DROGOWA – DROGI, DROGI ROWEROWE, INFRASTRUKTURA UZUPEŁNIAJĄCA

Bez wątpienia najważniejszym szlakiem komunikacyjnym przebiegającym przez teren MOF Starogardu Gdańskiego jest autostrada A1, będąca elementem międzynarodowej trasy E75, biegnąca od Trójmiasta do granicy z Czechami w Gorzyczkach. Autostrada zlokalizowana jest w odległości około 5 km od wschodniej granicy Starogardu Gdańskiego. Biorąc pod uwagę gminy wchodzące w skład MOF Starogardu Gdańskiego, najbliższe węzły, które umożliwiają wjazd na autostradę to Swarozyn, gdzie autostrada A1 krzyżuje się z DK22 (zlokalizowany w powiecie tczewskim, około 4 km od granicy MOF Starogardu Gdańskiego) oraz Pelplin, na skrzyżowaniu z DW 229.

Szlakiem pełniącym ważną funkcję jest też DK 22 – prowadząca od granicy polsko-rosyjskiej w Grzechotkach do granicy z Niemcami w Kostrzynie nad Odrą. Droga ta jest

głównym szlakiem komunikacyjnym na terenie gminy miejskiej Starogard Gdański, gminy Starogard Gdański oraz gminy Zblewo i prowadzi bezpośrednio do autostrady.

Kolejną kategorią dróg przebiegających przez MOF Starogardu Gdańskiego są drogi wojewódzkie, wśród których wymienić należy:

1. DW 222 – relacji Gdańsk - Starogard Gdański - Skórcz. Droga ta przecina miasto z północy na południe i częściowo pokrywa się z DK 22. Do czasu powstania autostrady A1 była to najważniejsza droga do Trójmiasta prowadząca bezpośrednio ze Starogardu Gdańskiego, zapewniając połączenie z gminami położonymi na południe od miasta. Jest jednym z najważniejszych i najbardziej zatłoczonych szlaków w regionie. Droga ta przecina także teren gminy wiejskiej Starogard Gdański oraz gminy wiejskiej Bobowo,
2. DW 214 – relacji Warlubie-Kościerzyna-Lębork – Łeba, która przebiega przez gminę wiejską Zblewo w relacji północ-południe i krzyżując się z DK 22,
3. DW 229 - łącząca gminę miejską oraz wiejską Starogard Gdański z Gminą Pelplin w powiecie tczewskim. Długość drogi wynosi 22 km.

Kompletną sieć drogową powiatu starogardzkiego stanowią: 44 km dróg krajowych, 133 km dróg wojewódzkich, 369,18 km dróg powiatowych, w tym 315 km o nawierzchni twardej i 21 km o nawierzchni twardej ulepszonej oraz 1227 km dróg gminnych utwardzonych.

Zgodnie z przeprowadzanymi Generalnymi Pomiarami Ruchu przez GDDKiA co 5 lat w okresie 2000-2015 na odcinku drogi krajowej nr 22 przebiegającej przez Starogard Gdański, średni ruch dobowy pojazdów zwiększył się o 64,23%. Na odcinku Zblewo – Starogard Gdański zanotowano wzrost natężenia ruchu o 51,70%, natomiast na odcinku Starogard Gdański – Czarlin wzrost o aż 120,08%, co spowodowane jest właśnie powstaniem autostrady A1. W latach 2020/2021 na odcinku drogi krajowej nr 22 przebiegającej przez obszar MOF Starogardu Gdańskiego, średni ruch dobowy pojazdów wynosił 17 487 poj./dobę. Analiza natężenia na drogach wojewódzkich przebiegających przez obszar MOF Starogardu Gdańskiego wskazuje, że średni dobowy ruch w latach 2020/2021 wyniósł 11 233,8 poj./dobę na drodze nr 222 oraz 2 288 poj./dobę na odcinku Nowa Karczma – Skarszewy, który przebiega przez obszar gminy Zblewo.

Dużym problemem z zakresu rozwiązań komunikacyjnych na terenie MOF Starogardu Gdańskiego jest brak obwodnicy, przez co ruch odbywa się przez miasto i głównymi drogami:

DK22 i DW 222. Sytuacja ta bez wątpienia wpływa na powstające zatory drogowe wiążące się ze znacznie wydłużonym czasem podróżowania. Plany budowy ekspresowych szlaków komunikacyjnych, które pozwoliłyby odciążyć okoliczne miejscowości i Starogard Gdański od lat pojawiały się w strategiach regionalnych i rządowych, jednakże dopiero w 2021 r. środki te zabezpieczone zostały w budżecie państwa na Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. Podstawowym celem projektu jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w mieście na drodze krajowej nr 22. Chodzi przede wszystkim o intensywny ruch regionalny, ale także ruch tranzytowy, na skutek czego nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego i zwiększenie przepustowości w Starogardzie Gdańskim. Inwestycja poprawi również warunki i bezpieczeństwo przejazdu dla ruchu dalekobieżnego i regionalnego. Jednocześnie zachowane zostaną najwyższe wymogi ochrony środowiska, zdrowia i życia mieszkańców oraz zrównoważonego rozwoju. Aktualnie trwają prace przygotowawcze. Zatwierdzony wariant zakłada, że obwodnica będzie przebiegać przez teren gminy wiejskiej Starogard Gdański okalając miasto od południa. 16-kilometrowa trasa ma się zaczynać w Sucuminie, a kończyć za Stadem Ogierów w Starogardzie Gdańskim.

Ważnym elementem analizy niniejszego dokumentu jest również stan nawierzchni dróg, który w znaczącym stopniu związany jest z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Miasto Starogard Gdański posiada dobrą sieć drogową, która czyni z tego miasta węzeł komunikacyjny leżący na trasie drogi krajowej nr 22 oraz drogi wojewódzkiej 222. Dodatkowo, jak wspomniano wcześniej, przez miasto przebiega linia kolejowa nr 203 Tczew - Kostrzyn. Na terenie Starogardu Gdańskiego jest 130,4 km dróg gminnych o łącznej powierzchni ok. 700 tys. m². Drogi gminne to sieć komunikacyjna składająca się z 250 ulic. Długość dróg o nawierzchni utwardzonej to ok. 84 km, co stanowi ok. 65 % długości wszystkich dróg, pozostała część to drogi gruntowe. Zgodnie z ostatnio przeprowadzonym przeglądem technicznym dróg gminnych można stwierdzić, że stan tych dróg jest dobry, ponieważ 64% pozycji zostało sklasyfikowane jako b. dobry, dobry lub zadowalający. Pozostała część dróg jest w stanie wymagającym interwencji, a ich skala i częstotliwość zależna jest od stopnia wyeksploatowania.

W gminie Starogard Gdański przebiega łącznie 127,938 km dróg o ustalonej kategorii i przebiegu, z czego największy kilometraż stanowią drogi gruntowe (65,334 km), następnie

asfaltowe (39,678 km) oraz drogi o innej nawierzchni (22,926 km). W 2022 r. przebudowano ok. 4,127 km, w 2023 r. zaś planuje się przebudować 7,601 km. Poza wyżej wymienionymi drogami przez obszar przebiegają drogi stanowiące własność gminy o nieustalonej kategorii i przebiegu (187,867 km). W tym przypadku również największy kilometraż stanowią drogi gruntowe (165,308 km), drogi o innej nawierzchni (21,099 km) oraz drogi asfaltowe o długości 1,46 km.

Obszar gminy Zblewo obejmuje 76 dróg gminnych o numeracji od nr 210001G do 210077G i łącznej długości 146,18 km. Jedynie 25,24% stanowią drogi utwardzone (36,91 km). Drogi gruntowe stanowią 109,27 km.

Według danych przekazanych przez Urząd Gminy Bobowo, na terenie gminy zlokalizowane są drogi gminne publiczne o następujących nawierzchniach: utwardzone płytami typu jomb/kostka 13,103 km, asfaltowe 2,062 km, gruntowe 27,213 km. Powyższe drogi są na bieżąco utrzymywane i aktualnie nie wymagają remontu.

Powiat Starogardzki również zarządza drogami – powiatowymi. Powiatowy Zarząd Dróg w Starogardzie Gdańskim co 5 lat przeprowadza przegląd stanu dróg powiatowych. W 2022 r. aż 72% wszystkich dróg powiatowych stanowiły drogi klasy A i B, tj. o stanie dobrym i zadowalającym nawierzchni.

Wykres 3 Ocena stanu nawierzchni dróg powiatowych



OCENA STANU NAWIERZCHNI METODĄ AUTOMATYCZNĄ (LCMS)

Ocena ogólna stanu nawierzchni obliczona na podstawie wskaźników: stanu spękań, stanu powierzchni, głębokości kolein i równości podłużnej

- Klasa A- stan dobry
- Klasa B- stan zadowalający
- Klasa C- stan niezadowalający
- Klasa D- stan zły

Źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Starogardzie Gdańskim

Drugim, niezmiernie ważnym ze względu na aktualny stan środowiskowy, elementem tworzącym infrastrukturę drogową są drogi rowerowe, które na obszarze MOF Starogardu Gdańskiego są słabo rozwinięte. Ich długość przy drogach powiatowych wynosi ok. 13,02 km, zaś przy drogach będących w gestii samorządów gminnych tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny Starogardu Gdańskiego wynosi kolejno: przy drogach gminy miejskiej Starogard Gdański - 33,33 km, przy drogach gminy Starogard Gdański – 11,76 km (w tym 3,04 km w trakcie budowy).

Tabela 49 Drogi rowerowe przy drogach powiatowych i gminnych w MOF Starogardu Gdańskiego

Nr drogi	Opis odcinka	Długość [m]
Drogi rowerowe przy drogach powiatowych		
2707G	ul. Skarszewska w Starogardzie Gdańskim (odcinek od. DK 22 do wjazdu na cmentarz komunalny – Łąpiszewo)	2 695
2707G	ul. Starogardzka w Skarszewach (odcinek od skrzyżowania wjazdu do ośrodka Borówno do ronda DW 224)	1 110
2711G	Ul. Lubichowska w Starogardzie Gdańskim (odcinek od wjazdu do Star-Wik do skrzyżowania z ul. Leszczynową – 1633 m i od skrzyżowania z ul. Leszczynową do skrzyżowania do Koteż – 606 m)	2 239
2407G	Frank – Kaliska	1 382
2407G	Kaliska Cieciora	1 800
2704G	DK 22 – Radziejewo – Borzechowo – Osieczna – Szlachta (ciąg pieszo-rowerowy przy ul. Szkolnej w Borzechowie)	2190
2711G	Koteże - Dąbrówka	1 600
Razem		13 006
Drogi rowerowe przy drogach gminy miejskiej Starogard Gdański		
211199G	Ul. Biskupa Dominika	1109,39
2707G	Ul. Skarszewska	2844,40
22	Ul. Jagiełły	928,91
22	Ul. Zblewska	1389,64
22	Ul. Mickiewicza	908,46
	Ul. Wiejska (ciąg rowerowo-pieszy)	596,98
211098G	Ul. Droga Nowowiejska	996,49
211179G	Ul. Żwirki i Wigury	726,42
211196G	Ul. Armii Krajowej	1433,06
211115G	Ul. Południowa	1429,07
211182G	Ul. Zielona	1131,84

211066G	Kochanki	329,24
211219G	Ul. Unii Europejskiej	809,38
211192G	Ul. Jabłowska	380,2
211192G	Ul. Jabłowska (ciąg rowerowo-pieszy)	814,07
211202G	Przy galerii	153,12
211202G	Al. Jana Pawła II	105,83
2711G	Ul. Lubichowska	1783,67
211221G	Ul. Powstańców Warszawskich	627,8
211207G	Ul. Pelplińska	100,46
211193G	Ul. Kościuszki 5-16	151,42
211193G	Ul. Kościuszki 30-46 (ciąg rowerowo pieszy)	130,93
211193G	Ul. Kościuszki 46-75	206,56
211189G	Ul. Traugutta	913,9
211189G	Ul. Traugutta	50,33
211193G	Ul. Kościuszki 107	670,14
211207G	Ul. Pelplińska	1176,92
211098G	Ul. Droga Nowowiejska	999,36
-	Po torze kolejowym	1488,13
211207G	Ul. Pelplińska (ciąg pieszo-rowerowy)	205,46
211207G	Ul. Pelplińska	36,35
211207G	Ul. Pelplińska (ciąg pieszo-rowerowy)	31,2
211195G	Ul. Kopernika (ciąg pieszo-rowerowy)	90,07
22	Ul. Zblewska P	1387,94
22	Ul. Jagiełły	926,57
22	Ul. Sikorskiego	987,59
22	Ul. Sikorskiego P	952,17
22	Ul. Mickiewicza	929,88

211193G	Ul. Kościuszki 75-107 (ciąg pieszo-rowerowy)	670,14
211050G	Ul. Iwaszkiewicza	700,00
211218G	Ul. Owidzka -deptak	200,00
2711G	Ul. Lubichowska	1000,00
2707G	W kierunku Linowca	600,00
211202G	Al. Jana Pawła II	217,3
Razem		33 320,79
Drogi rowerowe przy drogach gminy wiejskiej Starogard Gdański		
213028 G	Rokocin – Koteże	1840
213053G	Ul. Kwiatowa, Kokoszkowy	700
213035G	Koteże – Jabłowo (Dąbrówka, Os. Piaski)	940
213039G	Owidz – Janowo	2400
Wzdłuż starej linii kolejowej	Żabno – Krąg (połączona ze ścieżką miejską)	1940
213017G	Szpegawsk (ciąg pieszo-rowerowy)	900
Razem		8720
213041G	Owidz – Barchnowy (w trakcie budowy)	1700
213017G	Szpegawsk – Rywałd (w trakcie budowy)	1344
Razem		3044

Źródło: Urząd Miasta Starogard Gdański, Urząd Gminy Starogard Gdański, Powiatowy Zarząd Dróg w Starogardzie Gdańskim

Analizując długość oraz gęstość dróg dla rowerów w przekroju powiatu starogardzkiego, a także w odniesieniu do województwa pomorskiego i Polski, należy zauważyć, że wskaźnik obrazujący długość dróg na 100 km², w powiecie starogardzkim (5,07) plasuje się poniżej wartości dla województwa pomorskiego (8,46) oraz niewiele poniżej średniej dla Polski (5,92). Największa gęstość występuje w gminie miejskiej Starogard Gdański (93,35). Na tak wysoką wartość wpływają nie tylko długości dróg rowerowych, lecz także relatywnie nieduża powierzchnia miasta. Najmniejszą wartość wskaźnika prezentuje

gmina Bobowo (0,00), w której drogi rowerowe zlokalizowane przy drogach gminnych nie występują. Na terenie MOF Starogardu Gdańskiego istnieją trasy rowerowe mające głównie charakter rekreacyjny. Brakuje dróg o charakterze transportowym, które ułatwiłyby komunikację mieszkańców wewnątrz obszaru oraz umożliwiłyby przemieszczanie się turystów w kierunku regionalnych tras turystycznych. Z tego względu rekomenduje się budowę nowych odcinków o tym charakterze poprawiających mobilność mieszkańców, dając im możliwość wyboru roweru zamiast samochodu lub transportu zbiorowego na krótkich odcinkach. Inwestycje te są istotne z punktu widzenia dynamicznego rozwoju sieci osadniczej na terenie MOF Starogardu Gdańskiego, w tym w gminach Bobowo i Zblewo. Rozbudowa systemu dróg dla rowerów pozwoli na lepsze powiązanie istniejących już dróg komunikacyjnych z systemem tras rekreacyjnych i transportowych, a tym samym poprawi atrakcyjność MOF Starogardu Gdańskiego.

Poniżej przedstawiono koncepcję struktury przestrzennej tras rowerowych o charakterze transportowym przebiegających przez MOF Starogardu Gdańskiego, których sieć planuje się powiększyć m. in. w ramach zadań wynikających z instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Tabela 50 Główne osie tras rowerowych o charakterze transportowym przebiegających przez MOF

Główna oś transportowa	Nr odcinka	Opis odcinka	Status
Trasa wzdłuż DK 22: granica MOF w stronę Czerska – granica MOF w stronę Swarżyna	9.1.1	Granica MOF w stronę Czerska – skrzyżowanie z ul. Unii Europejskiej, Starogard Gdański	Istniejący
	9.1.2	Skrzyżowanie z ul. Unii Europejskiej, Starogard Gdański – granica MOF w stronę Swarżyna	Wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych
Trasa głównie wzdłuż DW 222 Granica MOF w stronę miejscowości Skórcz –	9.2.1	Po nasypie kolejowym wzdłuż DW 222 – granica MOF w stronę miejscowości Skórcz – miejscowość Bobowo	Rekomendowany do uzupełnienia

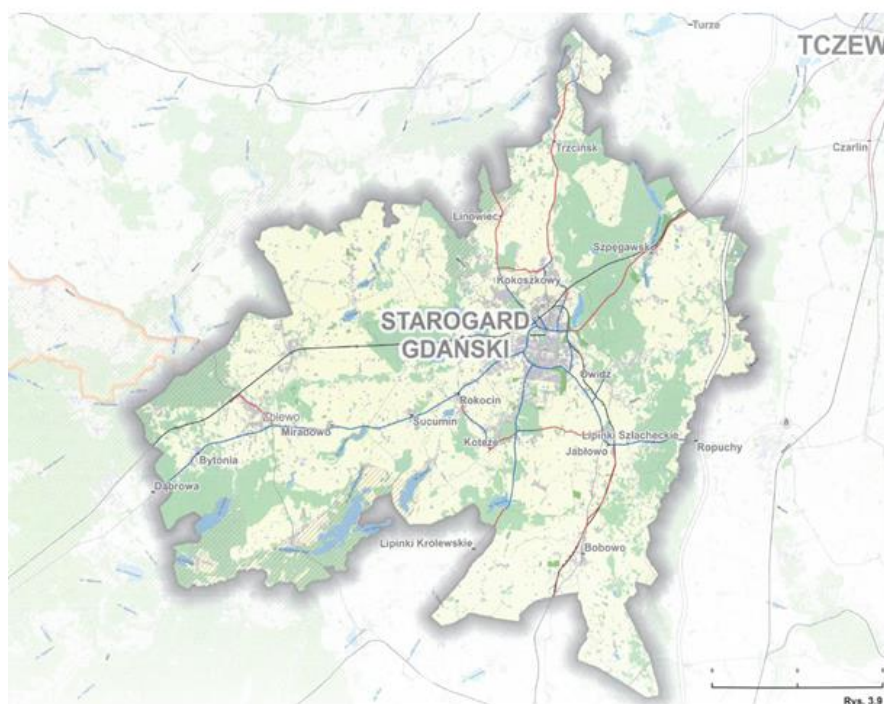
granica MOF w stronę miejscowości Godziszewo	9.2.2	Po nasypie kolejowym wzdłuż DW 222 – miejscowość Bobowo – miejscowość Jabłowo	Wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych
	9.2.3	Miejscowość Jabłowo – DW 222 Starogard Gdański do skrzyżowania z ul. Armii Krajowej – ul. Armii Krajowej do skrzyżowania z DK 22	Istniejący
	9.2.4	Ul. Jabłowska od skrzyżowania z DW 222 – ul. Unii Europejskiej do skrzyżowania z DK 22, Starogard Gdański	Istniejący
	9.2.5	Droga gminna od skrzyżowania z DW 222 do miejscowości Owidz	Istniejący
	9.2.6	Skrzyżowanie ul. Zielonej z DK 22 – skrzyżowanie ul. Kochanki z ul. Wiosenną, Starogard Gdański	Istniejący
	9.2.7	Skrzyżowanie ul. Kochanki z ul. Wiosenną – ul. Kwiatowa do przejazdu kolejowego, Starogard Gdański	Wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych
	9.2.8	Ul. Kwiatowa od przejazdu kolejowego – ul. Południowa do DW 222 – skrzyżowanie DW 222 z ul. Spacerową, miejscowość Kokoszkowy	Istniejący
	9.2.9	Skrzyżowanie DW 222 z ul. Spacerową, miejscowość Kokoszkowy – granica MOF w stronę miejscowości Godziszewo	Wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych
Trasa wzdłuż DW 229 Miejscowość Jabłowo – granica MOF w stronę Pelplina	9.3.1	Miejscowość Jabłowo – granica MOF w stronę Pelplina	Istniejący

Trasa łącząca DK 22 z DW 222 drogą powiatową 2712G i drogą gminną	9.4.1	Droga powiatowa 2712G – skrzyżowanie z DW 22 – skrzyżowanie z ul. Miodową, miejscowość Rokocin	Wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych
	9.4.2	Droga powiatowa 2712G – skrzyżowanie z ul. Miodową, miejscowość Rokocin – miejscowość Koteże	Istniejący
	9.4.3	Droga powiatowa 2712G – miejscowość Koteże – skrzyżowanie z ul. Płaczewską	Wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych
	9.4.4	Droga gminna – skrzyżowanie z ul. Płaczewską – skrzyżowanie z ul. Wschodnią	Istniejący
	9.4.5	Droga gminna – skrzyżowanie z ul. Wschodnią – skrzyżowanie z DW 222, miejscowość Jabłowo	Wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych
Trasa wzdłuż drogi powiatowej 2711G Starogard Gdański – granica MOF w stronę miejscowości Lubichowo	9.5.1	Skrzyżowanie z ul. Armii Krajowej, Starogard Gdański – Jezioro Płaczewo	Istniejący
	9.5.2	Jezioro Płaczewo – granica MOF w stronę miejscowości Lubichowo	Wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych
Trasa wzdłuż drogi powiatowej 2707G Starogard Gdański – granica MOF w stronę miejscowości Skarszewy	9.6.1	Skrzyżowanie z DK 22 – skrzyżowanie z ul. Polną	Istniejący
	6.9.2	Skrzyżowanie z ul. Polną – granica MOF w stronę miejscowości Skarszewy	Wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych

Trasa łącząca drogę powiatową 2707G z DW 222	9.7.1	Skrzyżowanie ul. Polnej z drogą powiatową – skrzyżowanie ul. Szkolnej z DW 222	Wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych
Trasa wzdłuż DW 214 łącząca DK 22 i PKP Zblewo	9.8.1	Skrzyżowanie z DK 22 – skrzyżowanie z ul. Dworzec – PKP Zblewo	Wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych
Trasy wewnątrz Starogardu Gdańskiego	9.9.1	Aleja Wojska Polskiego od DK 22 do PKP Starogard Gdański	Istniejący

Źródło: Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim

Rysunek 3.11 Główne osie tras rowerowych o charakterze transportowym przebiegających przez MOF Starogardu Gdańskiego



Źródło: Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim

Obszar Kociewia, w tym MOF Starogardu Gdańskiego wyróżnia się ciekawymi walorami krajobrazowymi (jeziora, lasy, rzeki), które przyciągają coraz więcej turystów szukających spokoju, bliskości natury oraz różnego rodzaju aktywności, w tym rowerowej. Rower staje się również coraz bardziej popularnym środkiem transportu podczas podróży dnia codziennego, do pracy, miejsca nauki, czy lekarza. Dlatego inwestycje w ścieżki rowerowe są jednym z większych priorytetów. Zarówno władze jednostek samorządu terytorialnego tworzących MOF Starogardu Gdańskiego, jak i pozostali interesariusze aktywnie działający w obszarze mobilności, w tym mobilności rowerowej, co roku podejmują szereg działań mających na celu podnoszenie warunków dla rozwoju i upowszechniania mobilności aktywnej. W ramach szerzenia idei wyboru roweru jako ekologicznej alternatywy tradycyjnego środka transportu, czyli samochodu, jednostki podejmują działania zarówno odnoszące się do poprawy infrastruktury, jak również zmiany zachowań transportowych poprzez edukację. Realizacja zadań ma na celu podnoszenie świadomości w zakresie wspierania mobilności aktywnej, która z roku na rok staje się coraz bardziej popularna. Oprócz zadań inwestycyjnych, które zostały opisane w rozdziale 3.9. Infrastruktura drogowa – drogi, drogi rowerowe, infrastruktura uzupełniająca, jednostki realizują działania tzw. miękkie, mające na celu podnoszenie świadomości w zakresie mobilności aktywnej. Władze jednostek samorządu terytorialnego prowadzą również stały dialog z mieszkańcami i podmiotami działającymi na ich obszarze w zakresie mobilności. Zatem problemy i potrzeby środowiska rowerowego są rozwiązywane i zapewniane w miarę możliwości finansowych na bieżąco. Mało tego, przy Prezydencie Miasta Starogard Gdański działa Rada Rowerowa składająca się z przedstawicieli jednostek użyteczności publicznej, organizacji pozarządowych oraz mieszkańców. Zawiązana Rada ocenia pomysły na rozwój i promocje ruchu rowerowego w mieście i pomaga Prezydentowi te inicjatywy realizować. Zadaniem Rady jest także bieżące zbieranie uwag i opinii mieszkańców o ich potrzebach, dotyczących rozwoju transportu rowerowego. Nowa ścieżka rowerowa, czy remont istniejącej, bezpieczny przejazd, lepsze oznakowanie trasy, miejsce na dodatkowe stojaki - to przykładowe pomysły, którymi Rada Rowerowa się zajmuje. Rada Rowerowa współpracuje również z zarządcami dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych oraz z sąsiednimi gminami. Mieszkańcy dzięki specjalnie uruchomionemu adresowi mailowemu mogą na bieżąco zgłaszać uwagi dotyczące ścieżek rowerowych i swoich potrzeb w tym zakresie.

Gmina Miejska Starogard Gdański corocznie organizuje Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, którego celem jest zachęcenie mieszkańców miast do zmiany niekorzystnych dla zdrowia przyzwyczajeń i wybierania alternatywnych i ekologicznych form transportu, takich jak na przykład rower czy hulajnoga. Ponadto Gmina realizuje program bezpiecznych przejść dla pieszych i miasteczko ruchu drogowego. Miasteczko ruchu drogowego to kompleks obiektów przeznaczonych do nauki przepisów ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim do nauki jazdy na rowerze dla uczniów szkół podstawowych z terenu miasta Starogard Gdański. Dodatkowo, miasto Starogard Gdański co roku walczy z ponad 50 miastami z całej Polski o tytuł Rowerowej Stolicy Polski.

Gmina Zblewo natomiast prowadzi stały dialog z mieszkańcami obszaru na temat bezpieczeństwa dojazdu do Zblewa z okolicznych miejscowości. Mieszkańcy w swoich petycjach i wnioskach bardzo często podnoszą kwestie bezpieczeństwa dojazdu do Zblewa przy wykorzystaniu roweru np. do lekarza czy pracy. Obecnie wąska droga wojewódzka jest bardzo niebezpieczna i nie daje żadnego komfortu jazdy rowerem. Gmina Zblewo wielokrotnie wnioskowała o ujęcie tej ścieżki w planach Urzędu Wojewódzkiego. Jak dotąd nieskutecznie. Dodatkowo przebudowa DK nr 22 spowoduje, że wielu mieszkańców i turystów, przesiądzie się z samochodu na rower. Dodatkowo Gmina realizuje szereg działań edukacyjnych, które mają na celu podniesienie świadomości wyboru mobilności aktywnej, jako środka transportu przyjaznego środowisku.

Gmina Starogard Gdański również jest aktywnym działaczem w obszarze szerzenia idei transportu rowerowego. Podobnie jak pozostałe Gminy, jest organizatorem wielu wydarzeń i akcji promocyjnych dot. mobilności rowerowej (rajdy rowerowe – np. Rajd Cyklo Gmina, promocja tras rowerowych). W ramach działań organizuje również spotkania mieszkańców z przedstawicielami Policji w zakresie bezpiecznego poruszania się po drodze pieszych i rowerzystów.

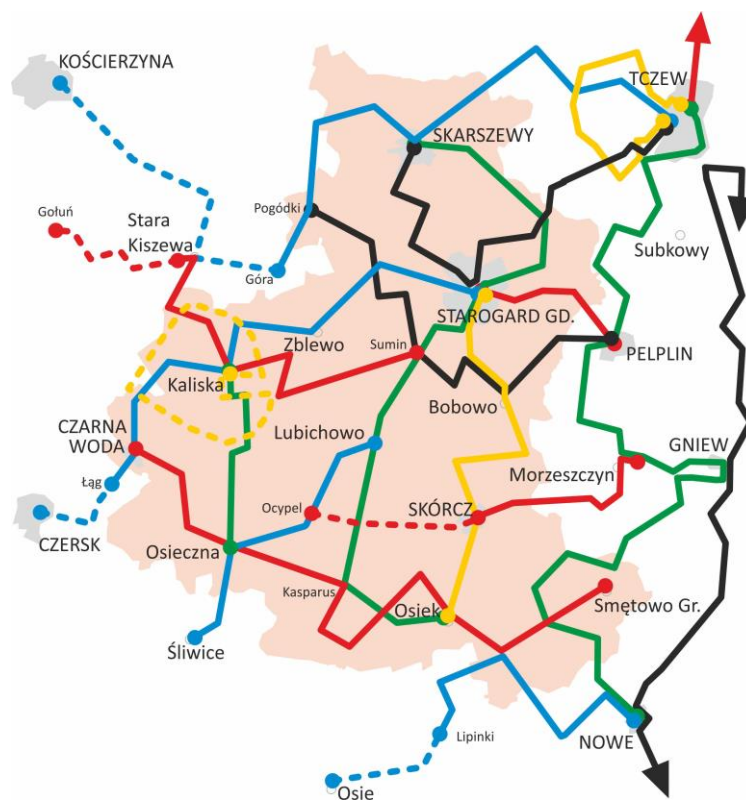
Powiat Starogardzki, tak jak pozostałe jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego, jest inicjatorem działań promocyjnych i edukacyjnych, promujących rower jako środek transportu do codziennego przemieszczania się. Przykładowo, we wrześniu każdego roku przy okazji obchodów Dnia Serca, wspólnie z Ośrodkiem Sportu i Rekreacji w Starogardzie Gdańskim organizowany jest rajd rowerowy, w którym uczestniczą dziesiątki,

a nawet setki rowerzystów. Dodatkowo odbywa się loteria, w której główną nagrodą jest właśnie rower. Ponadto, w 2022 r. odbyła się pierwsza edycja rajdu dla pracowników Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim pn. Zamień krzesółko na siodełko. Ponadto w szkołach należących do Powiatu Starogardzkiego organizowane są cykliczne prelekcje dla młodzieży na temat korzyści płynących z wyboru roweru jako środka transportu, a także spotkania edukacyjne prowadzone przez przedstawicieli Policji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przy budynkach jednostek powiatowych pojawia się także coraz więcej stojaków rowerowych, co świadczy o ich wzrastającej popularności.

Uzupełnieniem działań władz jednostek samorządu terytorialnego są zadania realizowane m. in. przez Lokalną Organizację Turystyczną KOCIEWIE (LOT Kociewie) oraz inne podmioty statutowo działające w obszarze aktywności fizycznej, w tym organizacje pozarządowe.

Władze jednostek samorządu terytorialnego tworzących MOF Starogardu Gdańskiego są w stałym kontakcie z LOT Kociewie, jednakże zorganizowano dodatkowe spotkanie mające na celu omówienie konkretnych zadań, które realizuje organizacja w związku z mobilnością rowerową. LOT Kociewie w głównej mierze odpowiedzialna jest za tworzenie i oznakowanie tras rowerowych. Pierwotnym inicjatorem powstania tras rowerowych na terenie Powiatu Starogardzkiego, w tym MOF Starogardu Gdańskiego było nieistniejące już Stowarzyszenie Gmin Kociewsko-Borowiackich BÓR z siedzibą w Kaliskach. Idea ta została przejęta przez Lokalną Organizację Turystyczną KOCIEWIE i kontynuowana jako autorski program KOCIEWSKIE TRASY ROWEROWE. W latach 2009-2010 w ramach projektu pn. „Oznakowanie turystycznych tras rowerowych w powiecie starogardzkim wraz z budową infrastruktury towarzyszącej” realizowanego przez Powiat Starogardzki ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego 2007–2013 powstało 416 km szlaków rowerowych oraz 68 obiektów rekreacyjnych z tablicami informacyjnymi (PIT-stopy). W roku 2010 ze wsparciem z budżetu Gminy Miejskiej Starogard Gdański zostały oznakowane szlaki rowerowe na terenie miasta. W roku 2012 z inicjatywy Gminy Morzeszczyn powstał Szlak Rumiankowy (Dzierżążno-Skórcz) oraz skorygowany został przebieg szlaków w Starogardzie Gdańskim.

Rysunek 3.12 Sieć szlaków rowerowych istniejących i planowanych na obszarze powiatu starogardzkiego i terenach przyległych



Źródło: P. Kończewski, LOT KOCIEWIE

Tabela 51 Kilometraż i przebieg szlaków rowerowych na obszarze powiatu starogardzkiego

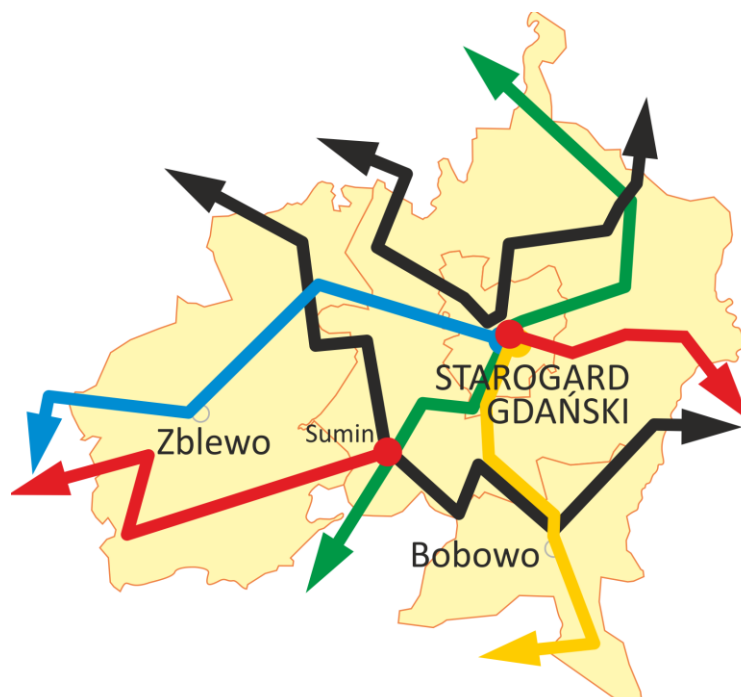
	TCZEWSKI	niebieski	
	Sumin – Olpuch	Mirowo-Góra	25,3 km
	STAROGARDZKI	niebieski	
	Czersk – Starogard Gdański	Łąg-Starogard Gdański	51,9 km
	JEZIORNY	zielony	
	Skarszewy - Osiek	Skarszewy-Osiek	69,0 km
	JOANNITÓW	czarny	
	Skarszewy - Tczew	Skarszewy-Leśnictwo Boroszewo	34,8 km
	MATERNÓW	czerwony	
	Starogard Gdański - Pelplin	Starogard Gdański-Klonówka	11,6 km

	ŚWIĘTEGO ROCHA	żółty	
	Skórcz - Starogard Gdański	Skórcz-Starogard Gdański	39,1 km
	OPATA WERNERA	czarny	
	Pogódki - Pelplin	Pogódki-Mysinek	38,2 km
	STAROŚCIŃSKI	czerwony	
	Sumin – Olpuch	Sumin-Wygonin	33,5 km
	KALISKI	zielony	
	Kaliska - Osieczna	Kaliska-Osieczna	20,6 km
	DROGA POŁOMSKA	niebieski	
	Lubichowo - Śliwice	Lubichowo-Duże Krówno	22,1 km
	BOROWIACKI	czerwony	
	Smętowo Gr. - Czarna Woda	Smętowo Graniczne-Czarna Woda	64,4 km
	GRZYMISŁAWA	zielony	
	Tczew - Nowe	Smarzewo-Lalkowy	20,4 km
	NAPOLEONA	niebieski	
	Nowe - Osie	Bukowiny-Przewodnik	6,2 km
	RUMIAŃKOWY	czerwony	
	Dzierżążno - Skórcz	Wielbrandowo-Skórcz	5,3 km
			RAZEM:: 442,4 km

Źródło: P. Kończewski, LOT KOCIEWIE

Wydzielając z obszaru powiatu starogardzkiego terytorium gmin związanych ze Starogardzkim Miejskim Obszarem Funkcjonalnym (gmina miejska Starogard Gdański, gmina wiejska Starogard Gdański, gmina Zblewo, gmina Bobowo) schemat Kociewskich Tras Rowerowych wygląda następująco.

Rysunek 3.13 Sieć Kociewskich Tras Rowerowych na obszarze Starogardzkiego MOF

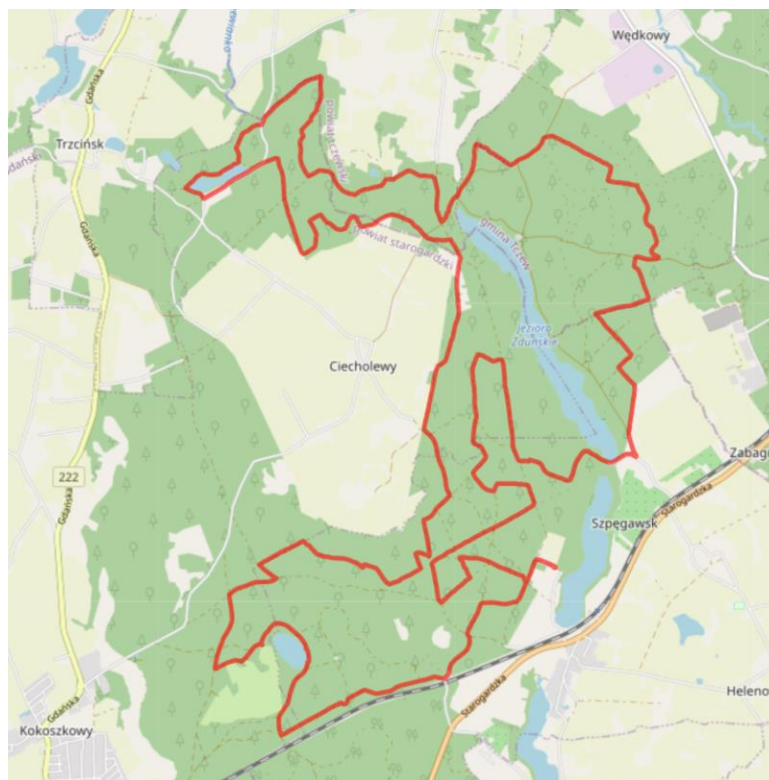


Źródło: P. Kończewski, LOT KOCIEWIE

Przy szlakach istnieje infrastruktura postojowo-informacyjna w postaci tzw. PIT-stopów czyli punktów infrastruktury turystycznej:

1. typu A (tablica informacyjna): Sucumin, Sumin, Jezioro Płaczewo, Dąbrówka, Kokoszkowy, Szpęgawsk, Klonówka, Zblewo, Pinczyn, Kleszczewo, Semlin, Piesienice, Borzechowo,
2. typu B (tablica informacyjna, ławka, kosz na śmieci, stojak na rowery): Bobowo, Trzcińsk, Krąg, Szpęgawsk, Cis, Wirty, Zblewo,
3. typu C (tablica informacyjna, ławki, stoły, kosze na śmieci, stojak na rowery, zadaszanie): Grabowiec, Grabowo, Leśnictwo Szpęgawsk, Sumin.

W roku 2017 z inicjatywy Grupy Kolarskiej Starogard Gdański (GK STG) w Leśnictwie Szpęgawsk powstały znakowane trasy rowerowe MTB „Kociewie Szlakiem”. Trasy są dwie: niebieska – trasa wyczynowa MTB o długości 37 km oraz zielona o długości 5 km tzw. rodzinna. Obie trasy wykorzystywane są jako przebieg konkurencji w imprezie organizowanej przez to środowisko – Maraton MTB Kociewie Szlakiem. Część z trasy niebieskiej wychodzi poza obszar powiatu starogardzkiego (gminy Starogard Gdański) wchodząc na obszar powiatu tczewskiego (gminy Tczew).

Rysunek 3.14 Trasa wyczynowa MTB Kociewie Szlakiem w Leśnictwie Szpegawsk

Źródło: www.targeo.pl

W ostatnich kilkunastu latach, przy różnej kategorii drogach (gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych), powstała infrastruktura przeznaczona dla użytkowników rowerów, czyli drogi rowerowe (DDR) oraz ciągi pieszo-rowerowe. Mają różną nawierzchnię (bitumiczna, kostka betonowa fazowana, kostka betonowa niefazowana), różne standardy (szerokości, promienie łuków, oznakowanie, ciągłość) oraz różne przeznaczenie główne: wewnątrzmiastowe do codziennej mobilności mieszkańców i pozamiejskie do przejazdów rekreacyjnych oraz turystycznych. Do najważniejszych w omawianym obszarze należą:

1. w ciągu DK22 w przebiegu miasta Starogard Gdański – w przeważającej części po obu stronach drogi;
2. w ciągu DW222 ze Starogardu do Kokoszkowych;
3. w ciągu DW222 ze Starogardu do Jabłowa;
4. w ciągu DW229 z Jabłowa do Ropuch;
5. w ciągu DP2707G na ul. Skarszewskiej w Starogardzie Gdańskim i poza miastem do Linowca (składowisko śmieci);

6. w ciągu DP2711G w Starogardzie Gdańskim (ul. Lubichowska) i poza miastem do J. Płaczewo;
7. w ciągu drogi Owidz-Janowo;
8. w ciągu ul. Leśnej w Dąbróce – między ul. Lubichowską a ul. Wschodnią;
9. w ciągu Drogi Nowomiejskiej w Starogardzie Gdańskim;
10. na nasypie rozebranej linii kolejowej Kręski Młyn-Żabno-Starogard.

Oprócz działań związanych z rozwojem infrastruktury rowerowej, LOT Kociewie prowadzi także działania promocyjno-edukacyjne oraz organizuje ogólnodostępne dla wszystkich mieszkańców rajdy rowerowe. W głównej mierze są to turystyczne rajdy rowerowe popularyzujące rekreację ruchową, promocja aktywnych form spędzania wolnego czasu, popularyzacja zdrowego trybu życia, a także promocja walorów i atrakcji przyrodniczych, krajobrazowych i architektonicznych Kociewia, oraz edukacja w zakresie zasad ruchu drogowego wśród dzieci, młodzieży i dorosłych. LOT Kociewie jest corocznym organizatorem wielu eventów rowerowych obejmujących MOF Starogardu Gdańskiego, w tym m. in.: Kociewsko-Borowiackiego Rajdu Rowerowego - w 2023 roku odbędzie się 26 edycja, Rowerowego Rajdu Gwiazdzystego – obejmuje obszar Gminy Starogard Gdański, Kociewsko-Kaszubskiego Rajdu Rowerowego - na obszarze Gminy Zblewo. Są to zazwyczaj dwudniowe (od czasów pandemii jednodniowe) turystyczne imprezy rowerowe z udziałem około setki rowerzystów z Pomorza, ale i stron dalszych.

Ofertę zadań związanych z mobilnością rowerową dopełnia działalność organizacji pozarządowych, w tym przede wszystkim stricte rowerowych, takich jak: TRI Starogard czy GK Starogard działające na terenie miasta Starogard Gdański, a także Team MX Skórcz z siedzibą w gminie nienależącej do MOF Starogardu Gdańskiego, ale działalnością wykraczającą poza jej obszar. W ramach prac nad Strategią ZIT prowadzony był dialog z podmiotami społeczno-gospodarczymi, które zostały włączone do procesu w ramach przeprowadzonego naboru. Dodatkowo przedstawiciele MOF Starogardu Gdańskiego odbyli rozmowy z członkami ww. stowarzyszeń.

Stowarzyszenie TRI Starogard Gdański zrzesza sympatyków triathlonu niezależnie od stanu wytrenowania, wieku i posiadanego sprzętu. Celem głównym stowarzyszenia jest upowszechnianie szeroko pojętej kultury fizycznej, sportu oraz promocja zdrowego stylu życia. W ramach popularyzacji mobilności rowerowej, członkowie zrzeszenia podejmują szereg

różnych działań, m. in.: organizacja ustawek rowerowo - integracyjne (przejazd - ognisko), organizacja wspólnych przejazdów po nowych szlakach, organizacja treningów na rowerach MTB i szosowych, udział w zawodach.

Zdaniem przedstawicieli stowarzyszenia, należy w dalszym ciągu rozwijać obecną infrastrukturę rowerową oraz podnosić świadomość mieszkańców na temat mobilności aktywnej, m. in. poprzez:

1. stworzenie kalendarz otwartych rajdów - spotkań rowerowych na terenie powiatu,
2. kontynuację promocji jazdy na rowerze wśród dzieci i ich rodziców,
3. dalszą poprawę bezpieczeństwa na przejazdach rowerowych (poszerzenie obszaru dla samochodów, które skręcając przecinają drogę rowerową - np. zjazd z ul. Skarszewskiej w Starogardzie Gdańskim w kierunku Żabna), brak lub słaba widoczność ograniczona reklamami, drzewami, etc.,
4. zwiększenie działań promocyjnych na temat sieci dróg rowerowych (jest bardzo dużo ciekawych tras, o których wiedza tylko członkowie organizacji rowerowych), tym samym poprawa oznakowania.

Podobnie jak TRI Starogard, Grupa Kolarska Starogard zrzesza cyklistów jeżdżących zarówno na rowerach MTB, jak i szosowych. Celem jej działalności jest przede wszystkim popularyzacja kolarstwa w mieście Starogard Gdański i okolicach. GK Starogard jest cyklicznym organizatorem wielu imprez rowerowych, w tym m. in. Maraton MTB Kociewie Szlakiem, a także spotkań ze znanymi i zasłużonymi osobami ze świata kolarstwa.

Organizacje te są stale otwarte na przyjęcie nowych członków, z którymi wspólnie będą dzielić swoje pasje. Jak wynika z rozmów z ich przedstawicielami –, z roku na rok grono członków stowarzyszeń jest stale powiększane. Świadczy to przede wszystkim o rosnącej świadomości korzyści płynących z podejmowanej aktywności fizycznej, w tym rowerowej, a także o coraz większej świadomości w zakresie ochrony środowiska i ograniczenia wykorzystywania pojazdów, które nie są przyjazne środowisku. Dlatego też niezmiernie ważne jest dalsze wsparcie tych podmiotów, przede wszystkim finansowe, co pozwoli na realizację nowych zadań. Część jednostek samorządu terytorialnego tworzących MOF Starogardu Gdańskiego co roku zabezpieczają część środków w budżecie przeznaczoną na pomoc w postaci grantów czy inicjatyw lokalnych. Jednostki wpierają za równo organizacje działające przede wszystkim na obszarze MOF (STG Starogard, TRI Starogard, GK Starogard),

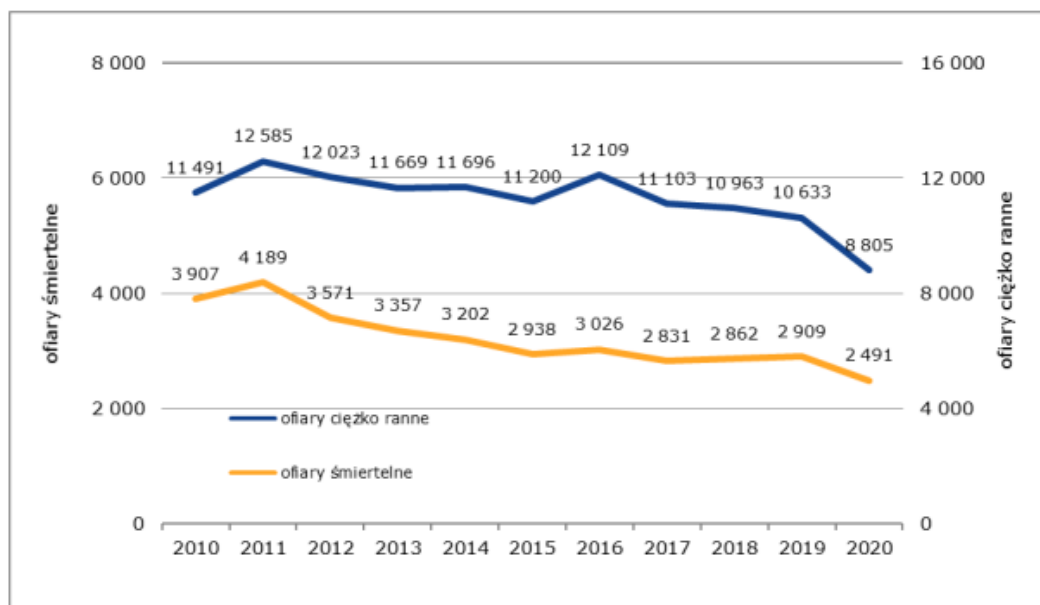
Aby rozpocząć jazdę e-hulajnogą, należy pobrać aplikację TIER, zarejestrować się i przypisać własną metodę płatności. Następnie trzeba znaleźć e-hulajnogę na mapie lub na ulicy i ją odblokować, skanując za pomocą aplikacji umieszczony na niej kod QR. Kończąc jazdę, należy znaleźć bezpieczne miejsce do zaparkowania hulajnogi, a następnie zakończyć w aplikacji przejazd. Aktualny koszt wynajęcia hulajnogi to 3,00 zł za odblokowanie oraz 0,75 zł za każdą użytą minutę. Na obszarze miasta zlokalizowanych jest łącznie 240 pojazdów. Operator planuje sukcesywnie zwiększać liczbę e-hulajnóg wraz ze wzrostem zainteresowania mieszkańców.

Dostępnym środkiem transportu na obszarze MOF Starogardu Gdańskiego jest również taksówka. Większość korporacji taksówkarskich ma swoje siedziby w mieście Starogard Gdański. Obszar ten jest również najczęściej obsługiwany. Na dzień 11.01.2023 r. Gmina Miejska Starogard Gdański wydała 36 stosownych pozwoleń na prowadzenie działalności taksówkarskiej.

3.11 BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Zgodnie z danymi zawartymi w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, w latach 2009-2019 nastąpił znaczny spadek liczby ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych w wyniku wypadków na polskich drogach. Liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się z poziomu 4 572 do wartości 2 909, co oznacza spadek o 36%. W przypadku ofiar ciężko rannych odnotowano spadek o 22%, a ich liczba zmniejszyła się z poziomu 13 689 w 2009 r. do wartości 10 633 w 2019 r. W latach 2010-2020 liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych została zredukowana o ponad 36%, a liczba ciężko rannych o ponad 23%.

Wykres 4 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2010-2020



Źródło: Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

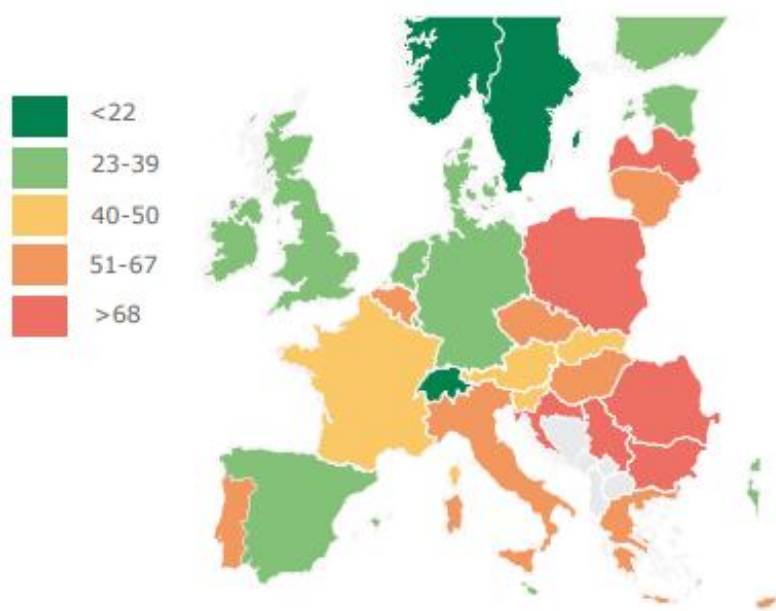
Powyższe dane świadczą o pozytywnym trendzie w odniesieniu do liczby najciężiej poszkodowanych ofiar wypadków drogowych w Polsce. Mając jednak na względzie podstawowe założenia Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 należy stwierdzić, iż odnotowany do 2019 roku i w 2020 roku poziom redukcji ofiar śmiertelnych i ciężko rannych nie osiągnął wartości zakładanych w dokumencie, to jest obniżenia liczby ofiar śmiertelnych o 50% oraz liczby ofiar ciężko rannych o 40% w stosunku do roku 2010, nawet przy znacznej poprawie wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2020.

Mając na względzie powyższe dane, należy podkreślić, iż progres w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest procesem długofalowym, a wyraźne trendy można zaobserwować dopiero na przestrzeni wielu lat.

Poddając natomiast analizie stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach członkowskich Unii Europejskiej, należy zauważyć, że poziom ten jest nadal bardzo zróżnicowany. Wiele krajów, pomimo postępu, wciąż charakteryzuje się wysokim zagrożeniem w ruchu drogowym. Na taki stan rzeczy ma wpływ wiele czynników, w tym wciąż istniejące dysproporcje społeczno-gospodarcze, brak rozwiązań systemowych, a także stosunkowo niska świadomość społeczna, co do wpływu i konsekwencji niskiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na życie społeczne i gospodarcze kraju.

Odzwierciedleniem tej sytuacji są wyraźne różnice poziomu ryzyka w ruchu drogowym w państwach Europy Środkowo-Wschodniej i Zachodniej, co ilustruje poniższa mapa.

Rysunek 3.16 Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1 mln mieszkańców w krajach Unii Europejskiej w 2019 r.



Źródło: Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu

Wśród państw o najwyższym ryzyku zagrożenia życia i zdrowia znajduje się również Polska. Od 2010 roku ryzyko śmierci w wypadku drogowym wyrażane liczbą ofiar śmiertelnych na 1 mln mieszkańców zmniejszyło się w naszym kraju zaledwie do wartości 77, co oznacza, że nie osiągnęliśmy średniego poziomu Unii Europejskiej z roku 2010. Taka sytuacja potwierdza, że pomimo redukcji zagrożenia polskie drogi wciąż należą do najniebezpieczniejszych w Europie, a ryzyko śmierci w wypadku drogowym plasuje Polskę - obok Rumunii i Bułgarii - w trójce państw o najwyższym poziomie zagrożenia w ruchu drogowym. Analiza Programu wskazuje na fakt, iż polskie drogi charakteryzują się niezwykle wysokim poziomem ryzyka. Podstawowym problemem jest bardzo duża ciężkość zdarzeń. W latach 2018-2019 zaobserwowano spadek liczby wypadków i rannych przy jednoczesnym wzroście liczby ofiar śmiertelnych. Oznacza to, że ciężkość zdarzeń drogowych w Polsce, będąca na bardzo niepokojącym poziomie - w ostatnim czasie dodatkowo wzrosła. Nadmierna i niedostosowana do warunków drogowych prędkość, wprost przekłada się na wysoką ciężkość zdarzeń drogowych. Okoliczność ta stanowi czynnik determinujący

największą liczbę wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym. Do tej kategorii należy zaliczyć przede wszystkim zderzenia pojazdów, najechanie na pieszych czy najechanie na drzewo. W ich wyniku na polskich drogach ginie najwięcej osób.

Analizując obszar bezpieczeństwa ruchu drogowego w powiecie starogardzkim, należy zauważyć, iż obszar ten na tle województwa pomorskiego na przestrzeni lat 2020-2021 jako jedyny wyróżnia się spadkiem liczby zdarzeń drogowych - kolizji i wypadków. Natomiast pod względem dynamiki liczby samych wypadków drogowych, powiat starogardzki plasuje się na siódmym miejscu w województwie: powiat kartuski – 63,2%, powiat bytowski – 78,4%, powiat sztumski – 81,8 %, Sopot – 82,6 %, powiat nowodworski – 83,3%, powiat chojnicki – 84,3%, powiat starogardzki i powiat kwidzyński – 85,9%.

Tabela 52 Liczba zdarzeń drogowych na terenie województwa pomorskiego w latach 2020-2021

Powiat/miasto na prawach powiatu	Wypadki drogowe i kolizje		Dynamika [%]	Wypadki drogowe		Dynamika [%]
	2020 r.	2021 r.		2020	2021	
Gdańsk	7 038	7 555	107,3	400	380	95
Gdynia	2 778	2 910	104,8	137	135	98,5
Słupsk	2 495	2 860	114,6	126	138	109,5
Sopot	458	520	113,5	23	19	82,6
Powiat bytowski	663	702	105,9	88	69	78,4
Powiat chojnicki	951	1 032	108,5	89	75	84,3
Powiat człuchowski	514	524	101,9	51	51	100
Powiat kartuski	1 482	1 642	110,8	136	86	63,2
Powiat kościerski	566	660	116,6	63	71	112,7
Powiat kwidzyński	664	700	108,7	64	55	85,9
Powiat lęborski	558	654	117,2	28	33	117,9
Powiat malborski	576	595	103,3	61	60	98,4
Powiat nowodworski	429	500	116,6	30	25	83,3
Powiat gdański	1 350	1 652	122,4	147	142	96,6

Powiat pucki	770	902	117,1	67	72	107,5
Powiat starogardzki	1 008	960	95,2	92	79	85,9
Powiat sztumski	240	252	105	33	27	81,8
Powiat tczewski	961	1 082	112,6	89	99	111,2
Powiat wejherowski	2 351	2 616	111,3	132	161	122
Województwo pomorskie	25 832	28 318	109,6	1 856	1 777	95,7

Źródło: Komenda Powiatowa Policji w Starogardzie Gdańskim

Biorąc pod uwagę jedynie główny obszar analizy, tj. MOF Starogardu Gdańskiego, należy zauważyć, iż zarówno w 2020 r., jak i 2021 r. najwięcej wypadków drogowych miało miejsce na terenie gminy miejskiej Starogard Gdański, najmniej natomiast na obszarze gminy Bobowo. Na obszarze gminy miejskiej Starogard Gdański, jako rdzenia MOF Starogardu Gdańskiego procentowy udział wypadków drogowych w odniesieniu do całości powiatu wynosił: 2020 r. – 33,7%, 2021 r. – 22,8%. Zaznaczenia wymaga fakt, iż gmina Bobowo jest najmniejszą powierzchniowo gminą powiatu starogardzkiego. Istotnym jest, iż na terenie MOF Starogardzkiego w latach 2020-2021 miało miejsce większość wypadków drogowych na tle powiatu. W 2020 r. wskaźnik ten wyniósł aż 63%. W 2021 r. opiewał się na niższym poziomie, aczkolwiek liczba wypadków drogowych w MOF stanowiła większość zdarzeń, które miały miejsce w powiecie starogardzkim - 54,4%.

Tabela 53 Liczba wypadków drogowych w poszczególnych gminach MOF Starogardu Gdańskiego

Lata	Liczba wypadków drogowych na obszarach jst MOF Starogardu Gdańskiego					
	Miasto Starogard Gdański	Gmina Starogard Gdański	Gmina Bobowo	Gmina Zblewo	łącznie	Powiat starogardzki
2020	31	13	3	11	58	92
2021	18	15	2	8	43	79

Źródło: Komenda Powiatowa Policji w Starogardzie Gdańskim

Do najczęstszych przyczyn wypadków należy zaliczyć trzy kategorie: niedostosowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu oraz niedostosowanie prędkości do warunków ruchu drogowego.

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym uzależnione jest od wielu różnych czynników. Począwszy od stanu technicznego pojazdu, poprzez stan trzeźwości kierującego, a skończywszy na nieprawidłowościach w organizacji ruchu i złym stanie technicznym infrastruktury drogowej, a także niedostateczne rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa ruchu (kolizyjne skrzyżowania, brak przejść dla pieszych czy brak oświetlenia). Z kolei na terenach wiejskich, poza głównymi drogami dominują ciągi nieutwardzone i gruntowe, które również wpływają na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podczas procesu planowania inwestycji związanych z remontem lub budową nowych dróg, należy zwrócić uwagę, iż warto zaplanować na newralgicznych odcinkach tych inwestycji, zatoki awaryjne. Stosowanie takich rozwiązań pozwoli m.in. na postój wynikający z awarii pojazdu, a także umożliwi Policji oraz Inspekcji Ruchu Drogowego prowadzenie w bezpieczny sposób kontroli drogowych oraz zatrzymanie do kontroli pojazdu w sposób niepowodujący żadnych utrudnień dla innych uczestników ruchu – przede wszystkich podczas dużego natężenia.

Bardzo ważne jest bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, gdyż to oni bardzo często są ofiarami wypadków drogowych i kolizji. W związku z tym należy projektować dla nich oddzielne ciągi komunikacyjne, najlepiej oddzielone od jezdni pasem zieleni lub barierami ochronnymi. Duży wpływ na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów ma odpowiednie doświetlenie miejsc przekraczania jedni przez tych uczestników ruchu drogowego. W przypadku już istniejących sieci drogowych należy mieć także na uwadze zabezpieczenie lub usuwanie niebezpiecznych obiektów w sąsiedztwie jezdni, które zasłaniają widoczność oraz utrudniają przejazd (np. wysokie żywopłoty czy drzewa na skrajni).

W celu zminimalizowania zagrożeń drogowych podejmowane są sukcesywne działania jednostek samorządu terytorialnego tworzących MOF Starogardu Gdańskiego. Należy tutaj wymienić: inwestycje poprawiające stan nawierzchni dróg, inwestycje związane z przebudową dróg wprowadzające bezkolizyjne skrzyżowania, inwestycje mające na celu doświetlenie przejść dla pieszych i rowerów (przede wszystkim w obszarach nieoświetlonych), inwestycje poprawiające stan infrastruktury dla osób niezmotoryzowanych (przejścia dla pieszych, ciągi pieszce, ciągi pieszko-rowerowe, drogi rowerowe) oraz inwestycje mające na celu właściwe i czytelne oznakowanie ciągów komunikacyjnych.

W latach ubiegłych, szczególnie w perspektywie finansowej 2014-2020, samorządy tworzące MOF Starogardu Gdańskiego zrealizowały szereg inwestycji, które bezpośrednio wpłynęły na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zarówno kierowców, jak i pieszych oraz rowerzystów. Poniżej przedstawiono wykaz zrealizowanych/będących w trakcie realizacji inwestycji. Część z nich, to inwestycje wieloletnie.

Tabela 54 Wykaz najważniejszych inwestycji wpływających na poprawę bezpieczeństwa zrealizowanych przez samorządy MOF Starogardu Gdańskiego

Inwestycja
Rozbudowa drogi powiatowej nr 2711G (budowa ścieżki rowerowej oraz zjazdów)
Budowa chodnika w pasie drogowym drogi powiatowej nr 2710G w miejscowości Klonówka
Przebudowa drogi powiatowej Nr 2711G na odcinku od skrzyżowania z DW Nr 222 w miejscowości Starogard Gdański do skrzyżowania z DP Nr 2712G Starogard Gdański – Koteże – Sumin (wspólnie z Gminą Miejską Starogard Gdański)
Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 2712G (ul. Główna w miejscowości Koteże)
Budowa przejścia dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 2711G (ul. Wybudowanie w miejscowości Lubichowo)
Przebudowa istniejącego przejścia dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 2724G (ul. Sienkiewicza w miejscowości Osieczna)
Ulepszenie nawierzchni dróg powiatowych metodą slurry seal
Rozbudowa drogi powiatowej nr 2707G na odcinku Starogard Gdański - Linowiec (budowa ścieżki rowerowej, zjazdów oraz wykonanie trzech aktywnych przejść dla pieszych) – wspólnie z Gminą Miejską Starogard Gdański
Przebudowa chodnika w pasie drogi powiatowej numer 2703G w miejscowości Piesienica
Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 2414G (ul. Jeziorna w miejscowości Pogódki)
Rozbiórka i budowa mostu na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej nr 2718G w miejscowości Klonówka
Budowa placu manewrowego przy drodze powiatowej 2727G w miejscowości Kamionka
Rozbudowa pasa drogi powiatowej nr 2706G (budowa kanalizacji deszczowej)

i przebudowa chodnika w miejscowości Krąg) - inwestycja w trakcie realizacji
Przebudowa istniejącego przejścia dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 2715G w miejscowości Dąbrówka
Budowa przejścia dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 2729G w miejscowości Kamionka
Budowa przejścia dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 2709G w miejscowości Wysoka
Rozbudowa drogi powiatowej nr 2712G (budowa chodnika oraz zjazdów)
Przebudowa pasa drogowego drogi powiatowej nr 2721G w miejscowości Lubichowo (budowa chodnika)
Utwardzenie pobocza w ciągu drogi powiatowej nr 2407G w miejscowości Cieciora
Remont chodnika w ciągu drogi powiatowej nr 2719G w miejscowości Pączewo
Remont drogi powiatowej nr 2712G na odcinku Koteże - Sumin (wbudowanie płyt drogowych betonowych)
Przebudowa drogi powiatowej nr 2730G na odcinku od miejscowości Jaszczerek (DW nr 214) do miejscowości Leśna Jania - inwestycja w trakcie realizacji
Utwardzenie pobocza drogi powiatowej nr 2709G w miejscowości Grabowo
Rozbudowa drogi powiatowej 2710G w miejscowości Kolincz (budowa ciągu pieszo-rowerowego oraz, zjazdów) - inwestycja w trakcie realizacji
Rozbudowa drogi powiatowej nr 2707G na odc. Ul. Derdowskiego - ul. Bpa Dominika w zakresie budowy chodnika i zjazdów – wspólnie z Gminą Miejską Starogard Gdański
Budowa ścieżek rowerowych: Żabno – Krąg, Owidz – Barchnowy, Owidz - Janowo
Budowa wyniesionych przejść dla pieszych w miejscowości Kokoszkowy oraz Rokocin
Budowa dróg: Szpęgawsk - Rywałd (I etap), Owidz – Janowo, na Osiedlu Witosa w Nowej Wsi Rzecznej, Krąg - granica z gminą Zblewo (kierunek Semlin), Owidz –Barchnowy, Szpęgawsk - Rywałd (II etap)
Budowa ul. Podgórnej w Kokoszkowach, ul. Grzybka w Kokoszkowach
Przebudowa dróg lokalnych w technologii utwardzania płytami YOMB w 27 miejscowościach na terenie gminy
Przebudowa ul. Zielonej w Kokoszkowach

Budowa przystanków autobusowych w Okolu i Rywałdzie
Budowa zatoki autobusowej w Rywałdzie
Budowa oświetlenia drogowego w miejscowościach: Rokocin, Kokoszkowy, Szpęgawsk, Koteże, Okole, Krąg
Przebudowa chodnika w miejscowościach: Koteże, Klonówka, Jabłowo, Sumin
Przebudowa dróg gminnych: nr 214018G w Wysokiej (dz. 224), nr 214003G w Grabowcu (dz. 50), w Bobowie - ul. Polna i ul. Gimnazjalna
Budowa i skomunikowanie węzła integracyjnego w Starogardzie Gdańskim
Przebudowa skrzyżowania drogi powiatowej nr 2711G - ul. Lubichowska z ul. Kościuszki
Przebudowa ul. Kopernika, ul. Kleeberga, ul. Jaszczurkowców, ul. Witosa
Modernizacja dróg gruntowych poprzez wzmocnienie nawierzchni płytami YOMB: ul. Grzybka, ul. Płk. Dąbka, ul. Świętojańska, ul. Kalinowskiego, ul. Sucharskiego, ul. Jagodowa, ul. Szpitalna, ul. Hermanowska, ul. Kryzana, ul. Grzybka, ul. Kalinowskiego, ul. Sucharskiego, ul. Wyszyńskiego, ul. Mickiewicza, ul. Obr. Poczty Gdańskiej, ul. Majowa, ul. Kolejowa, ul. Leśna, ul. Topolowa, ul. Rolna, ul. Gertrudy Babilińskiej, ul. Niemojewskiego, ul. Bukowa, ul. Bohaterów Getta, ul. Malinowa, ul. Legionów, ul. Żabia
Wykonanie oświetlenia ulicznego przy ul. Pomorskiej
Wykonanie oświetlenia przejść dla pieszych: ul. Niepodległości, ul. Hallera oraz ul. Norwida, ul. Wybickiego, ul. Reymonta, ul. Sienkiewicza, ul. Kościuszki, Al. Jana Pawła II, ul. Grunwaldzka
Modernizacja Al. Jana Pawła II, ul. Gimnazjalnej, ul. Szumana
Budowa drogi gminnej - ul. Iwaskiewicza
Budowa zatoki parkingowej przy Al. Jana Pawła II
Przebudowa ul. Rycerskiej oraz odcinka ul. Chojnickiej wraz z całą infrastrukturą, ul. Sambora, ul. Paderewskiego, ul. Kellera, Placu 16. Dywizji, ul. Szewskiej, ul. Koziej, ul. Spichrzowej,
Przebudowa ulic, obiektów mostowych oraz parkingów przy ul. Kanałowej, ul. Sobieskiego, części ul. Owidzkiej, części ul. Tczewskiej oraz ul. Hallera
Przebudowa drogi gminnej nr 210030G (dz. nr 27) w miejscowości Miradowo
Przebudowa drogi gminnej nr 210028GG (dz.nr 28) w miejscowości Miradowo

Budowa drogi gminnej (ul. Ks. Konstantyna Krefta na odcinku 1,06 km)
Przebudowa drogi gminnej nr 210015G (dz.nr 304) w miejscowości Semlin
Przebudowa drogi gminnej nr G210043G w Białachowie
Przebudowa drogi gminnej nr 210019G na odcinku Pinczyn – Semlin (poszerzenie i wymiana istniejącej nawierzchni asfaltowej)
Przebudowa skrzyżowania drogi powiatowej nr 2703G z drogą gminną nr 210019G w miejscowości Semlin
Przebudowa drogi gminnej Bytonia Cis nr 210018G wraz z odwodnieniem na odcinku ul. Dworcowej w Bytoni
Przebudowa drogi ul. Kościerskiej, ul. Kasztanowej, ul. Podgórznej, ul. Łąkowej, ul. Pinczyńskiej, ul. Borzechowskiej, ul. Brzozowej w Zblewie
Przebudowa drogi w Jeziercach (dz. nr 63) na odcinku 130 m
Przebudowa drogi w Karolewie na odcinku 200 m
Przebudowa ul. Świerkowej w Kleszczewie Kościerskim – etap I
Przebudowa nawierzchni drogi przy ul. Dworcowej w Bytoni na odcinku 30m
Przebudowa drogi ul. Pinczyńskiej w Zblewie na odcinku 70 m (wykonanie nawierzchni z płyt YOMB)
Przebudowa drogi Jezierce – Tomaszewo
Przebudowa ul. Jezierskiej w Pinczynie
Przebudowa drogi nr 210029G w Karolewie
Przebudowa drogi gminnej nr 210003G (od ul. Gajowej do skrzyżowania z ul. Nowodworską w miejscowości Pinczyn)
Przebudowa drogi gminnej nr 210026G (na odcinku 250 m w Kleszczewie Kościerskim)
Przebudowa drogi gminnej (ul. Słoneczna, ul. Akacyjowa, ul. Różana, ul. Modrzewiowa) – w trakcie realizacji

Źródło: Urząd Miasta Starogard Gdański, Urząd Gminy Starogard Gdański, Powiatowy Zarząd Dróg w Starogardzie Gdańskim

Poniżej przedstawiono również zestawienie wstępnie zaplanowanych inwestycji, które będą realizowane przez samorządy w 2023 r.

Tabela 55 Wykaz inwestycji zaplanowanych do realizacji w kolejnych latach

Inwestycja
Powiat Starogardzki
Remont chodnika oraz nawierzchni w ciągu drogi powiatowej nr 2704G w Osowie Leśnym
Remont przepustu w ciągu drogi powiatowej nr 2701G w miejscowości Czarna Woda
Rozbudowa drogi powiatowej nr 2718G w miejscowości Rywałd (budowa chodnika i zjazdów)
Przebudowa mostu na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej nr 2706G w obrębie wsi Krąg
Rozbudowa pasa drogowego dróg powiatowych nr 2702G i 2703G w miejscowości Piesienica (budowa dwóch przejść dla pieszych wraz z doświetleniem, budowa odcinka utwardzonego pobocza)
Przebudowa drogi powiatowej Nr 2711G na odcinku od ronda Łupaszki do skrzyżowania z al. Niepodległości w Starogardzie Gdańskim oraz rozbudowa pasa drogi powiatowej nr 2706G (budowy kanalizacji deszczowej, przebudowy chodnika w miejscowości Krąg)
Przebudowa drogi powiatowej nr 2719G Pączewo – Czarnylas - Wielki Bukowiec
Gmina Wiejska Starogard Gdański
Budowa ścieżek rowerowych: Kokoszkowy – Siwiałka, Jabłowo - Dąbrówka
Budowa chodnika w miejscowości Zduny
Budowa dróg na os. Polanka w Rokocinie
Budowa ul. Rubinowej, ul. Perłowej, ul. Szafirowej w Kokoszkowach, ul. Parkowej w Rokocinie, ul. Dębowej w Dąbrówce
Budowa drogi Rokocin-Sumin
Przebudowa dróg lokalnych w technologii utwardzania płytami YOMB w 27 miejscowościach na terenie gminy
Wykonanie dokumentacji technicznej na budowę ciągu pieszo-rowerowego w Kolinczu (Gmina Starogard Gdański + Powiat Starogardzki)

Budowa progów zwalniających na terenie gminy
Budowa oświetlenia drogowego w miejscowości Janowo
Gmina Miejska Starogard Gdański
Przebudowa ulic, obiektów mostowych oraz parkingów przy ul. Kanałowej, ul. Sobieskiego, części ul. Owidzkiej, części ul. Tczewskiej oraz ul. Hallera w Starogardzie Gdańskim
Przebudowa ul. Prusa, ul. Zachodniej i Dolnej, ul. Kopicza, ul. Kryzana, ul. Osiedlowej, ul. Derdowskiego, ul. Krzywej, ul. Żeromskiego - etap I
Poprawa dostępności komunikacyjnej na terenie Starogardu Gdańskiego (przebudowa ul. Chojnickiej, Chopina i 2 Pułku Szwoleżerów)
Modernizacja ul. Staszica - etap II, Al. Jana Pawła II - etap III, ul. Ceynowy
Budowa ul. Danusi, ul. Kleeberga
Przebudowa ul. na obszarze działek Kocborowskich
Modernizacja dróg gruntowych - wzmocnienie płytami YOMB – Al. Jana Pawła II
Gmina Wiejska Bobowo
Utwardzenie dróg gminnych w: Grabowcu (dz. nr 81, 25), nr 214015G w Bobowie (dz. nr 15), nr 214019G w Wysokiej (dz. nr 159, 245, 244, 18/2, 73, 202), nr 214016G w Wysokiej dz. nr 18/2, nr 214011G w Grabowie (dz. nr 229), nr 214010G w Grabowie (dz. nr 218), nr 214004G w Bobowie (dz. nr 604), w Smołągu (dz. nr 25)
Gmina Wiejska Zblewo
Przebudowa: ul. Semlińskiej w Pinczynie, ul. Młyńskiej w Zblewie, ul. Spacerowej w Zblewie, ul. Leśnej i ul. Polnej w Borzechowie.
Przebudowa dróg w miejscowościach: Radziejewo, Białachowo, Miradowo

Źródło: Urząd Miasta Starogard Gdański, Urząd Gminy Starogard Gdański, Powiatowy Zarząd Dróg w Starogardzie Gdańskim

3.12 OCZEKIWANIA WOBEC POWIATÓW I GMIN RPST

W ramach planowania transportu w MOF Starogardu Gdańskiego, odniesiono się do zapisów Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Pomorskiego 2030, w tym do określonych oczekiwań wobec powiatów i gmin. Analizując zapisy poszczególnych oczekiwań z perspektywy możliwości i celowości ich zastosowania przez jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego, należy zauważyć – jak obrazuje tabela poniżej – że nie wszystkie oczekiwania Województwa Pomorskiego mogą zostać spełnione.

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		
	OCZEKIWANIE	MOŻLIWOŚĆ WDROŻENIA
Oczekiwania wobec samorządów powiatowych	Współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst.	Ze względów finansowych, Powiat Starogardzki nie ma możliwości współfinansowania organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego.

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 Starogardzki realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2016-2025, którego głównym założeniem jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym. Realizacja założeń dokumentu polega na zapewnieniu optymalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport publiczny i indywidualny (ruch samochodowy, rowerowy i pieszy) w zależności od charakterystyki zagospodarowania przestrzennego danego obszaru. Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym transport publiczny musi przejąć jego rolę. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Wdrożenie systemu transportu zamawianego obsługującego linie	Z uwagi na brak zainteresowania ze strony przewoźników na prowadzenie transportu zamawianego, w najbliższym czasie nie przewiduje się wdrożenia systemu transportu zamawianego obsługującego

	dowozowe do węzłów integracyjnych i ośrodków powiatowych.	linie dowozowe do węzłów integracyjnych i ośrodków powiatowych.
	Prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat.	Powiat Starogardzki nie prowadzi usystematyzowanych analiz lokalnych potrzeb przewozowych, w tym analiz cyklicznych. Badania konieczności i oczekiwań mieszkańców korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego (autobusowego) odbywają się za pośrednictwem gminnych jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych na obszarze powiatu starogardzkiego oraz za pośrednictwem Wydziału Edukacji Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim, który ma bezpośredni kontakt z dyrektorami szkół ponadpodstawowych. Gminy na bieżąco zgłaszają potrzeby utworzenia nowych połączeń czy zmiany godzin poszczególnych kursów, po otrzymaniu postulatów swoich mieszkańców. Dyrektorzy szkół natomiast przekazują bieżące wnioski uczniów korzystających z usług transportu publicznego. Na tej podstawie modyfikowane są połączenia, których bezpośrednimi odbiorcami są dzieci i młodzież dojeżdżająca do szkół. Na chwilę obecną władze nie widzą potrzeby wprowadzenia regularnych analiz. W przypadku zaistnienia takiej potrzeby spowodowanej wzmożoną ilością otrzymywanych postulatów, Powiat Starogardzki rozważy wprowadzenie powyższego. Ponadto, Powiatowy Zarząd Dróg na bieżąco prowadzi przegląd nawierzchni stanu dróg, ciągów pieszych, rowerowych lub pieszo-rowerowych oraz pozostałej infrastruktury drogowej (np. mostów), które również odgrywają istotną rolę w analizie potrzeb przewozowych. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej jest znacząca, gdyż determinuje sposób przemieszania się. Mając na względzie powyższe, władze Powiatu Starogardzkiego uważają, iż spełniają określone w RPT oczekiwania

		Samorządu Województwa Pomorskiego.
Oczekiwania wobec samorządów gminnych	Współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst.	Gmina Miejska Starogard Gdański obecnie utrzymuje obsługę pasażerską dworca PKP w Starogardzie Gdańskim wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Jednakże w przypadku propozycji organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego, rozważy możliwość ich współfinansowania. Tym samym, władze Gminy są otwarte na rozmowy w zakresie niniejszego oczekiwania.
		Gmina Zblewo ze względów finansowych nie rozważa możliwości współfinansowania organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański w przypadku propozycji organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego, rozważy możliwość ich współfinansowania. Tym samym, władze Gminy są otwarte na rozmowy w zakresie niniejszego oczekiwania.
		Gmina Bobowo w przypadku propozycji organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego, rozważy możliwość ich współfinansowania. Tym samym, władze Gminy są otwarte na rozmowy w zakresie niniejszego oczekiwania.
	Dopasowanie połączeń	Gmina Miejska Starogard Gdański dostosowała już rozkłady połączeń autobusowych MZK do organizacji

	w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym (autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego) do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe).	przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe). Rozkłady te, w miarę możliwości, są dostosowywane na bieżąco. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Zblewo jest gminą wiejską i nie posiada własnego publicznego transportu zbiorowego. Gmina organizuje jedynie transport publiczny przeznaczony głównie dla uczniów szkół podstawowych, który ma na celu dowóz uczniów z odległych miejscowości do placówek edukacyjnych. Tym samym Gmina nie ma możliwości dopasowania połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym do organizacji przewozów kolejowych. Natomiast w przypadku planowanej modernizacji linii kolejowej 203 i zwiększenia ilości połączeń pasażerskich, Gmina dokona korekty przystanków autobusowych na jej obszarze.
		Gmina Starogard Gdański jest gminą wiejską i nie posiada własnego publicznego transportu zbiorowego. Gmina organizuje jedynie transport publiczny przeznaczony głównie dla uczniów szkół podstawowych, który ma na celu dowóz uczniów z odległych miejscowości do placówek edukacyjnych. Tym samym Gmina nie ma możliwości dopasowania połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym do organizacji przewozów kolejowych.
		Gmina Bobowo jest gminą wiejską i nie posiada własnego publicznego transportu zbiorowego. Gmina organizuje jedynie transport publiczny przeznaczony głównie dla uczniów szkół podstawowych, który ma na celu dowóz uczniów z odległych miejscowości do placówek edukacyjnych. Tym samym Gmina nie ma możliwości dopasowania połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze

		lokalnym do organizacji przewozów kolejowych.
	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych.	Gmina Miejska Starogard Gdański realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego – dla Sieci Komunikacji Miejskiej Organizowanej przez Gminę Miejską Starogard Gdański. W ramach przyjętej w niniejszym Planie, Strategii Zrównoważonego Rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Starogard Gdański i gmin ościennych. Racjonalność tę determinuje: 1. dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, 2. zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym, 3. koordynację planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, 4. redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, 5. efektywność ekonomiczno-finansową określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-

		2027. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwanie Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo są gminami wiejskimi i nie posiadają własnego transportu miejskiego. Tym samym nie posiadają również własnego, odrębnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu równoważnego, ponieważ nie są do tego ustawowo zobowiązane. Niemniej jednak, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego spełnią określone w RPT oczekiwanie Samorządu Województwa Pomorskiego.
Działanie 1.1.2. Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury miejskiego transportu zbiorowego		
Oczekiwania wobec samorządów powiatowych	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów	Powiat Starogardzki realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2016-2025, którego głównym założeniem jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym. Realizacja założeń dokumentu polega na zapewnieniu optymalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport publiczny i indywidualny (ruch samochodowy, rowerowy i pieszy) w zależności od charakterystyki zagospodarowania przestrzennego danego obszaru. Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko

	równoważnych.	przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym transport publiczny musi przejąć jego rolę. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat.	Powiat Starogardzki nie prowadzi usystematyzowanych analiz lokalnych potrzeb przewozowych, w tym analiz cyklicznych. Badania konieczności i oczekiwań mieszkańców korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego (autobusowego) odbywają się za pośrednictwem gminnych jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych na obszarze powiatu starogardzkiego oraz za pośrednictwem Wydziału Edukacji Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim, który ma bezpośredni kontakt z dyrektorami szkół ponadpodstawowych. Gminy na bieżąco zgłaszają potrzeby utworzenia nowych połączeń czy zmiany godzin poszczególnych kursów, po otrzymaniu postulatów swoich mieszkańców. Dyrektorzy szkół natomiast przekazują bieżące wnioski uczniów korzystających z usług transportu publicznego. Na tej podstawie modyfikowane są połączenia, których bezpośrednimi odbiorcami są dzieci i młodzież dojeżdżająca do szkół. Na chwilę obecną władze nie widzą potrzeby wprowadzenia regularnych analiz. W przypadku zaistnienia takiej potrzeby spowodowanej wzmożoną ilością otrzymywanych postulatów, Powiat Starogardzki rozważy wprowadzenie powyższego. Ponadto,

		Powiatowy Zarząd Dróg na bieżąco prowadzi przegląd nawierzchni stanu dróg, ciągów pieszych, rowerowych lub pieszo-rowerowych oraz pozostałej infrastruktury drogowej (np. mostów), które również odgrywają istotną rolę w analizie potrzeb przewozowych. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej jest znacząca, gdyż determinuje sposób przemieszania się. Mając na względzie powyższe, władze Powiatu Starogardzkiego uważają, iż spełniają określone w RPT oczekiwanie Samorządu Województwa Pomorskiego.
Oczekiwania wobec samorządów gminnych	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych.	Gmina Miejska Starogard Gdański realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego – dla Sieci Komunikacji Miejskiej Organizowanej przez Gminę Miejską Starogard Gdański. W ramach przyjętej w niniejszym Planie, Strategii Zrównoważonego Rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Starogard Gdański i gmin ościennych. Racjonalność tę determinuje: 1. dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, 2. zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym, 3. koordynację planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, 4. redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko,

		5. efektywność ekonomiczno-finansową określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo są gminami wiejskimi i nie posiadają własnego transportu miejskiego. Tym samym nie posiadają również własnego, odrębnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu równoważnego, ponieważ nie są do tego ustawowo zobowiązane. Niemniej jednak, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego spełnią określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach.	Gmina Miejska Starogard Gdański systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu w mieście, tj.: strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30. Obszar ulic śródmieścia miasta w większości oznakowano jako strefę zamieszkania. Władze widzą takie potrzeby i systematycznie w miejscach, gdzie staje się to możliwe wprowadzają odpowiednie oznakowania powiększając strefy ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Decyzje o wyborze miejsca, w którym należy wprowadzić taką

		strefę, podejmowane są na podstawie prowadzonych przez Gminę analiz. Takie rozwiązania wprowadzono na szeregu ulic na os. Łapiszewo, w obszarze ograniczonym ulicami: Skarszewska, Bpa Dominika, Kalinowskiego, Jastrzębia, Starzyńskiego, Kryzana. Wcześniej wprowadzono strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30 na os. Wiejskim na os. działek Kocborowskich: dot. ul. Wyszyńskiego, Wryczy, Poprzecznej, Kwiatowej, Łąkowej, Żytnej i Kocborowskiej oraz na obszarze zabudowy jednorodzinnej pomiędzy ul. Lubichowską, Korytybską, Kociewską, Dąbrowskiego i Żwirki i Wigury. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Pozostałe jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego nie posiadają praw miejskich.
	Prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy.	Gmina Miejska Starogard Gdański określa politykę parkingową w planach miejscowych, poprzez określanie konkretnych parametrów dla poszczególnych jednostek planistycznych, np. 1 miejsce na 1 mieszkanie lub 1 miejsce na 100 m² powierzchni użytkowej usług. Ponadto, polityka parkingowa została ustalona w studium, gdzie miasto podzielono na 3 strefy parkingowe (A, B, C). Miasto Starogard Gdański sukcesywnie rozszerza strefy płatnego parkowania w celu ograniczenia popytu na indywidualny transport samochodowy w śródmieściu. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.

		Na chwilę obecną Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo nie posiadają płatnych miejsc parkingowych. Na terenie gmin dostępne są nieodpłatne publiczne parkingi i miejsca postojowe. Gminy nie mają również planów dot. wprowadzenia systemu pobierania opłat za korzystanie z parkingów i miejsc postojowych. Z uwagi na charakter i strukturę obszarów, władze nie widzą takiej konieczności. Są to gminy wiejskie, w głównej mierze położone wśród pól i lasów, z rozproszoną zabudową architektoniczną. Na obszarach tych nie występuje zwarta zabudowa charakteryzująca centra miast. Wprowadzanie zatem systemu opłat za korzystanie z parkingów i miejsc postojowych jest niezasadne.
	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).	Gmina Miejska Starogard Gdański na potrzeby studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego sporządza bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę. Przy jego sporządzaniu uwzględnia się uwarunkowania wynikające ze stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej oraz określa kierunki ich rozwoju. Obowiązkowo w planach miejscowych określa się zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Ustala się, z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest układ komunikacji drogowej. Są także określane różne klasy dróg (np. główne, zbiorcze, lokalne i dojazdowe). W obszarze objętym planem, ustala się przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdnym lub pieszych. Dodatkowo na rysunkach planów miejscowych wskazywane są ważniejsze ciągi piesze i trasy rowerowe, które należy uwzględnić w zagospodarowaniu poszczególnych terenów (wskazane trasy mają charakter orientacyjny). Gmina podchodzi również do każdego przypadku indywidualnie. Nawet jeśli planowana inwestycja spełnia wszystkie wymagania wynikające z ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a jest inwestycją

		potencjalnie skupiającą szeroką rzeszę odbiorców, to wówczas w trakcie uzgadniania PZT i dostępności do dróg gminnych, poleca się inwestorowi dokonać analizy. W oparciu o wykonaną analizę podejmowane są działania projektowe lub do przedstawionych wcześniej dokumentacji wdraża się zmiany i podpisywana jest tzw. umowa drogowa w oparciu o art. 16 ustawy o drogach publicznych. Dla nowych terenów rozwojowych, dotychczas niezabudowanych, dopuszcza się wydzielenie nowych dróg i dojazdów, ciągów pieszych, pieszo-rowerowych lub rowerowych niewskazanych na rysunku planu. Dla nowo wydzielanych dojazdów lub ciągów pieszo-jezdnych prowadzących do co najmniej 5 działek, minimalna szerokość takiego ciągu komunikacyjnego wynosi 8 m. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo w planach miejscowych obowiązkowo określa zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Określa, z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest układ komunikacji drogowej. Są także określane różne klasy dróg. W obszarze objętym planem, ustala się przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdnych lub pieszych. Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Starogard Gdański na potrzeby studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego sporządza bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę. Przy jego sporządzaniu uwzględnia się uwarunkowania wynikające ze stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej oraz określa kierunki ich rozwoju. Obowiązkowo w planach miejscowych określa się zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Ustala się,
--	--	--

		z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest układ komunikacji drogowej. Są także określone różne klasy dróg (np. główne, zbiorcze, lokalne i dojazdowe). W obszarze objętym planem, ustala się przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdnym lub pieszych. Dodatkowo na rysunkach planów miejscowych wskazywane są ważniejsze ciągi piesze i trasy rowerowe, które należy uwzględnić w zagospodarowaniu poszczególnych terenów (wskazane trasy mają charakter orientacyjny). Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Bobowo zgodnie z uchwałą nr XII/94/2020 w sprawie aktualności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na obszarze gminy Bobowo, zobligowana jest do sporządzania bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę. Przy jego sporządzaniu uwzględnia się uwarunkowania wynikające ze stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej oraz określa kierunki ich rozwoju. Obowiązkowo w planach miejscowych określa się zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Ustala się, z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest układ komunikacji drogowej. Są także określone różne klasy dróg (np. główne, zbiorcze, lokalne i dojazdowe). W obszarze objętym planem, ustala się przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdnym lub pieszych. Dodatkowo na rysunkach planów miejscowych wskazywane są ważniejsze ciągi piesze i trasy rowerowe, które należy uwzględnić w zagospodarowaniu poszczególnych terenów (wskazane trasy mają charakter orientacyjny). Mając na względzie powyższe, Gmina Bobowo spełnia określone w RPT
--	--	---

		oczekiwanie Samorządu Województwa Pomorskiego.
Działanie 1.1.3. Budowa i przebudowa węzłów integracyjnych i przystanków		
Oczekiwania wobec samorządów powiatowych	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 Starogardzki realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2016-2025, którego głównym założeniem jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym. Realizacja założeń planu transportowego polega na zapewnieniu optymalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport publiczny i indywidualny (ruch samochodowy, rowerowy i pieszy) w zależności od charakterystyki zagospodarowania przestrzennego danego obszaru. Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym transport publiczny musi przejąć jego rolę. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.

Organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych.	Powiat Starogardzki, tak jak pozostałe jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego, jest inicjatorem działań promocyjnych i edukacyjnych, promujących rower jako środek transportu do codziennego przemieszania się. Przykładowo, we wrześniu każdego roku przy okazji obchodów Dnia Serca, wspólnie z Ośrodkiem Sportu i Rekreacji w Starogardzie Gdańskim organizowany jest rajd rowerowy, w którym uczestniczą dziesiątki, a nawet setki rowerzystów. Dodatkowo odbywa się loteria, w której główną nagrodą jest właśnie rower. Ponadto, w 2022 r. odbyła się pierwsza edycja rajdu dla pracowników Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim pn. Zamień krzeselko na siodelko. W szkołach należących do Powiatu Starogardzkiego organizowane są także cykliczne prelekcje dla młodzieży na temat korzyści płynących z wyboru roweru jako środka transportu, a także spotkania edukacyjne prowadzone przez przedstawicieli Policji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przy budynkach jednostek powiatowych pojawia się także coraz więcej stojaków rowerowych, co świadczy o wzrastającej popularności rowerów. Powiat Starogardzki planuje również zakupić elektryczne autobusy do obsługi przewozów transportu zbiorowego, tym samym dać przykład mieszkańcom oraz zachęcić ich do zmiany własnych samochodów na pojazdy ekologiczne i przyjazne środowisku. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat.	Powiat Starogardzki nie prowadzi usystematyzowanych analiz lokalnych potrzeb przewozowych, w tym analiz cyklicznych. Badania konieczności i oczekiwań mieszkańców korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego (autobusowego) odbywają się za pośrednictwem gminnych jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych na obszarze powiatu starogardzkiego oraz za pośrednictwem Wydziału Edukacji Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim, który ma

		bezpośredni kontakt z dyrektorami szkół ponadpodstawowych. Gminy na bieżąco zgłaszają potrzeby utworzenia nowych połączeń czy zmiany godzin poszczególnych kursów, po otrzymaniu postulatów swoich mieszkańców. Dyrektorzy szkół natomiast przekazują bieżące wnioski uczniów korzystających z usług transportu publicznego. Na tej podstawie modyfikowane są połączenia, których bezpośrednimi odbiorcami są dzieci i młodzież dojeżdżająca do szkół. Na chwilę obecną władze nie widzą potrzeby wprowadzenia regularnych analiz. W przypadku zaistnienia takiej potrzeby spowodowanej wzmożoną ilością otrzymywanych postulatów, Powiat Starogardzki rozważy wprowadzenie powyższego. Ponadto, Powiatowy Zarząd Dróg na bieżąco prowadzi przegląd nawierzchni stanu dróg, ciągów pieszych, rowerowych lub pieszo-rowerowych oraz pozostałej infrastruktury drogowej (np. mostów), które również odgrywają istotną rolę w analizie potrzeb przewozowych. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej jest znacząca, gdyż determinuje sposób przemieszania się. Mając na względzie powyższe, władze Powiatu Starogardzkiego uważają, iż spełniają określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Oczekiwania wobec samorządów gminnych	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot oraz pozostałych Miejskich Obszarów	Gmina Miejska Starogard Gdański realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego – dla Sieci Komunikacji Miejskiej Organizowanej przez Gminę Miejską Starogard Gdański. W ramach przyjętej w niniejszym Planie, Strategii Zrównoważonego Rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Starogard Gdański i gmin ościennych. Racjonalność tę determinuje: 1. dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób

	Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych.	z niepełnosprawnościami, 2. zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym, 3. koordynację planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, 4. redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, 5. efektywność ekonomiczno-finansową określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo są gminami wiejskimi i nie posiadają własnego transportu miejskiego. Tym samym nie posiadają również własnego, odrębnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu równoważnego, ponieważ nie są do tego ustawowo zobowiązane. Niemniej jednak, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu
--	---	--

		Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego spełnią określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych.	Gmina Miejska Starogard Gdański podejmuje szereg działań na rzecz podnoszenia świadomości mieszkańców w zakresie zmiany postaw i zachowań transportowych. Gmina co roku organizuje m.in. Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, którego celem jest zachęcenie mieszkańców do zmiany niekorzystnych dla zdrowia przyzwyczajeń i wybrania innych, alternatywnych i ekologicznych form mobilności, takich jak rower czy hulajnoga. Dodatkowo prowadzone są akcje promocyjne i edukacyjne w szkołach, mające na celu podnoszenie świadomości dzieci i młodzieży w zakresie transportu przyjaznego środowisku. Ponadto, Gmina umożliwia bezpłatny przejazd komunikacją miejską w każdy poniedziałek roku, po okazaniu kierowcy dowodu rejestracyjnego samochodu. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Zblewo podejmuje szereg działań promocyjnych i edukacyjnych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych, przede wszystkich mających na celu wskazanie korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu. Gmina jest organizatorem/ współorganizatorem rajdów rowerowych, zarówno dla dzieci jak i młodzieży (np. Kociewsko-Borowiacki Rajd Rowerowy, rajd współorganizowany z Nadleśnictwem Kaliska: Twardy Dół – Wirty). W ramach działań tzw. „miękkich” zamawiane są także gadżety rowerowe (flagi, odblaski, itd.). Dodatkowo prowadzone są akcje promocyjne i edukacyjne w szkołach, mające na celu podnoszenie świadomości dzieci i młodzieży w zakresie transportu przyjaznego środowisku. Gmina promuje mobilność aktywną

		również poprzez budowę ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych oraz tworzenie miejsc przyjaznych rowerzystom, takich jak np. Przystanek Kociewie w Pazdzie. Dodatkowo przestrzeń publiczna wyposażana jest w stojaki rowerowe. Jako jedyna Gmina w regionie wdrożyła projekt skierowany do rowerzystów w postaci instalacji w przestrzeni publicznej samoobsługowych stacji naprawczych. Dzięki temu rozwiązaniu, każdy rowerzysta może samodzielnie i bezpłatnie dokonać naprawy lub przeglądu roweru. Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański jest aktywnym działaczem w obszarze szerzenia idei transportu rowerowego. Podobnie jak pozostałe Gminy, jest organizatorem wielu wydarzeń i akcji promocyjnych dot. mobilności rowerowej (rajdy rowerowe – np. Rajd Cyklo Gmina, promocja tras rowerowych). W ramach działań organizuje również spotkania mieszkańców z przedstawicielami Policji w zakresie bezpiecznego poruszania się po drodze pieszych i rowerzystów. Ponadto Gmina wspiera organizacje rowerowe takie jak np. GK Starogard. Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Bobowo ze względu na swój charakter oraz fakt, iż jest najmniejszą gminą, nie prowadzi szerszych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych. Głównie organizowane są akcje edukacyjne w szkołach, które mają na celu podnoszenie świadomości dzieci i młodzieży w zakresie transportu przyjaznego środowisku.
	Tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub	Gmina Miejska Starogard Gdański systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu w mieście, tj.: strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30. Obszar ulic śródmieścia miasta

	ograniczonego w miastach.	w większości oznakowano jako strefę zamieszkania. Władze widzą takie potrzeby i systematycznie w miejscach, gdzie staje się to możliwe wprowadzają odpowiednie oznakowania powiększając strefy ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Decyzje o wyborze miejsca, w którym należy wprowadzić taką strefę, podejmowane są na podstawie prowadzonych przez Gminę analiz. Takie rozwiązania wprowadzono na szeregu ulic na os. Łapiszewo, w obszarze ograniczonym ulicami: Skarszewska, Bpa Dominika, Kalinowskiego, Jastrzębia, Starzyńskiego, Kryzana. Wcześniej wprowadzono strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30 na os. Wiejskim na os. działek Kocborowskich: dot. ul. Wyszyńskiego, Wryczy, Poprzecznej, Kwiatowej, Łąkowej, Żytniej i Kocborowskiej oraz na obszarze zabudowy jednorodzinnej pomiędzy ul. Lubichowską, Korytybską, Kociowską, Dąbrowskiego i Żwirki i Wigury. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Pozostałe jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego nie posiadają praw miejskich.
	Prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy.	Gmina Miejska Starogard Gdański określa politykę parkingową w planach miejscowych, poprzez określanie konkretnych parametrów dla poszczególnych jednostek planistycznych, np. 1 miejsce na 1 mieszkanie lub 1 miejsce na 100 m² powierzchni użytkowej usług. Ponadto, polityka parkingowa została ustalona w studium, gdzie miasto podzielono na 3 strefy parkingowe (A, B, C). Miasto Starogard Gdański sukcesywnie rozszerza strefy płatnego parkowania w celu ograniczenia popytu na indywidualny transport samochodowy w śródmieściu. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Na chwilę obecną Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo nie posiadają płatnych

		miejsc parkingowych. Na terenie gmin dostępne są nieodpłatne publiczne parkingi i miejsca postojowe. Gminy nie mają również planów dot. wprowadzenia systemu pobierania opłat za korzystanie z parkingów i miejsc postojowych. Z uwagi na charakter i strukturę obszarów, władze nie widzą takiej konieczności. Są to gminy wiejskie, w głównej mierze położone wśród pól i lasów, z rozproszoną zabudową architektoniczną. Na obszarach tych nie występuje zwarta zabudowa charakteryzująca centra miast. Wprowadzanie zatem systemu opłat za korzystanie z parkingów i miejsc postojowych jest niezasadne.
	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).	Gmina Miejska Starogard Gdański na potrzeby studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego sporządza bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę. Przy jego sporządzaniu uwzględnia się uwarunkowania wynikające ze stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej oraz określa kierunki ich rozwoju. Obowiązkowo w planach miejscowych określa się zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Ustala się, z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest układ komunikacji drogowej. Są także określane różne klasy dróg (np. główne, zbiorcze, lokalne i dojazdowe). W obszarze objętym planem, ustala się przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdných lub pieszych. Dodatkowo na rysunkach planów miejscowych wskazywane są ważniejsze ciągi piesze i trasy rowerowe, które należy uwzględnić w zagospodarowaniu poszczególnych terenów (wskazane trasy mają charakter orientacyjny). Gmina podchodzi również do każdego przypadku indywidualnie. Nawet jeśli planowana inwestycja spełnia wszystkie wymagania wynikające z ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a jest inwestycją potencjalnie skupiającą szeroką rzeszę odbiorców, to wówczas w trakcie uzgadniania PZT i dostępności

		do dróg gminnych, poleca się inwestorowi dokonać analizy. W oparciu o wykonaną analizę podejmowane są działania projektowe lub do przedstawionych wcześniej dokumentacji wdraża się zmiany i podpisywana jest tzw. umowa drogowa w oparciu o art. 16 ustawy o drogach publicznych. Dla nowych terenów rozwojowych, dotychczas niezabudowanych, dopuszcza się wydzielenie nowych dróg i dojazdów, ciągów pieszych, pieszo-rowerowych lub rowerowych niewskazanych na rysunku planu. Dla nowo wydzielanych dojazdów lub ciągów pieszo-jezdnym prowadzących do co najmniej 5 działek, minimalna szerokość takiego ciągu komunikacyjnego wynosi 8 m. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Zblewo w planach miejscowych obowiązkowo określa zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Określa, z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest układ komunikacji drogowej. Są także określane różne klasy dróg. W obszarze objętym planem, ustala się przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdnym lub pieszych. Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański na potrzeby studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego sporządza bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę. Przy jego sporządzaniu uwzględnia się uwarunkowania wynikające ze stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej oraz określa kierunki ich rozwoju. Obowiązkowo w planach miejscowych określa się zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Ustala się, z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest układ komunikacji drogowej. Są także określane

		różne klasy dróg (np. główne, zbiorcze, lokalne i dojazdowe). W obszarze objętym planem, ustala się przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdnych lub pieszych. Dodatkowo na rysunkach planów miejscowych wskazywane są ważniejsze ciągi piesze i trasy rowerowe, które należy uwzględnić w zagospodarowaniu poszczególnych terenów (wskazane trasy mają charakter orientacyjny). Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Bobowo zgodnie z uchwałą nr XII/94/2020 w sprawie aktualności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na obszarze gminy Bobowo, zobligowana jest do sporządzania bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę. Przy jego sporządzaniu uwzględnia się uwarunkowania wynikające ze stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej oraz określa kierunki ich rozwoju. Obowiązkowo w planach miejscowych określa się zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Ustala się, z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest układ komunikacji drogowej. Są także określone różne klasy dróg (np. główne, zbiorcze, lokalne i dojazdowe). W obszarze objętym planem, ustala się przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdnych lub pieszych. Dodatkowo na rysunkach planów miejscowych wskazywane są ważniejsze ciągi piesze i trasy rowerowe, które należy uwzględnić w zagospodarowaniu poszczególnych terenów (wskazane trasy mają charakter orientacyjny). Mając na względzie powyższe, Gmina Bobowo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
--	--	---

	Przeprowadzenie kompleksowej analizy stanu technicznego, bezpieczeństwa oraz potrzeb w zakresie wyposażenia przystanków publicznego transportu zbiorowego innych niż kolejowych.	Gminy tworzące MOF Starogardu Gdańskiego na bieżąco analizują i sprawdzają stan techniczny oraz wyposażenie przystanków autobusowych, dokonują wymiany i modernizacji wiat przystankowych, a także wprowadzają zatoki. Mając na względzie powyższe, analiza stanu technicznego, bezpieczeństwa oraz potrzeb w zakresie wyposażenia przystanków publicznego transportu zbiorowego (w tym miejskiego) dokonywana jest na bieżąco. Tym samym jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego spełniają określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Działanie 1.1.5. Budowa, rozbudowa infrastruktury transportu rowerowego i UTO		
Oczekiwania wobec samorządów powiatowych	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 Starogardzki nie prowadzi, a także w najbliższej perspektywie czasowej nie planuje tworzenia odrębnych planów i koncepcji strategicznych w skali powiatowej, dedykowanych bezpośrednio mobilności rowerowej (opartych o rozpoznanie kluczowych potrzeb oraz priorytetów realizacyjnych infrastruktury systemu transportu rowerowego). Plany takie prowadzone są przez zarządcę drogi bezpośrednio przed tworzeniem projektu na realizację konkretnej inwestycji.

Organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych.	Powiat Starogardzki, tak jak pozostałe jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego, jest inicjatorem działań promocyjnych i edukacyjnych, promujących rower jako środek transportu do codziennego przemieszania się. Przykładowo, we wrześniu każdego roku przy okazji obchodów Dnia Serca, wspólnie z Ośrodkiem Sportu i Rekreacji w Starogardzie Gdańskim organizowany jest rajd rowerowy, w którym uczestniczą dziesiątki, a nawet setki rowerzystów. Dodatkowo odbywa się loteria, w której główną nagrodą jest właśnie rower. Ponadto, w 2022 r. odbyła się pierwsza edycja rajdu dla pracowników Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim pn. Zamień krzeselko na siodelko. Dodatkowo w szkołach należących do Powiatu Starogardzkiego organizowane są cykliczne prelekcje dla młodzieży na temat korzyści płynących z wyboru roweru jako środka transportu, a także spotkania edukacyjne prowadzone przez przedstawicieli Policji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przy budynkach jednostek powiatowych pojawia się także coraz więcej stojaków rowerowych, co świadczy o wzrastającej popularności rowerów. Powiat Starogardzki planuje również zakupić elektryczne autobusy do obsługi przewozów transportu zbiorowego, tym samym dać przykład mieszkańcom oraz zachęcić ich do zmiany własnych pojazdów na ekologiczne i przyjazne środowisku. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Uwzględnienie potrzeb transportu rowerowego w projektowaniu i realizacji inwestycji w ciągu dróg powiatowych.	Transport rowerowy jest coraz bardziej popularny jako zrównoważony środek transportu, a jego uwzględnianie w projektowaniu i realizacji inwestycji w ciągu dróg powiatowych jest istotny dla stworzenia infrastruktury rowerowej, która jest bezpieczna i dostępna dla rowerzystów. Projektowanie dróg rowerowych stanowi zatem jeden z elementów planowania infrastruktury drogowej Powiatu Starogardzkiego. W projektach dróg uwzględnia się środki mające na celu poprawę bezpieczeństwa

		rowerzystów, takie jak budowa dróg rowerowych oraz pieszo-rowerowych, rozszerzenie poboczy, zastosowanie różnego rodzaju przeszkód ochronnych, aby zapewnić fizyczną separację ruchu rowerowego od ruchu samochodowego. W trakcie procesu planowania i projektowania inwestycji drogowych realizowanych przez Powiat Starogardzki, uwzględnia się także opinie społeczności lokalnej, w tym rowerzystów. Konsultacje społeczne pozwalają na uwzględnienie różnych potrzeb i perspektyw, w tym potrzeb transportu rowerowego. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Utworzenie stanowiska powiatowego oficera pieszego i rowerowego, koordynującego działania w zakresie polityki pieszej i rowerowej, w tym inwestycji pieszych i rowerowych.	Powiat Starogardzki na chwilę obecną nie widzi potrzeby utworzenia stanowiska powiatowego oficera pieszego i rowerowego, który miałby koordynować działania w zakresie polityki pieszej i rowerowej, w tym inwestycji pieszych i rowerowych.
	Podjęcie systemowego badania ruchu rowerowego na terenie powiatu, w ramach lokalnych badań potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat.	Z uwagi na fakt, iż na chwilę obecną sieć dróg rowerowych na terenie powiatu starogardzkiego nie jest zbyt rozbudowana, nie planuje się w najbliższej perspektywie czasowej podjęcia systemowego badania ruchu rowerowego, w ramach lokalnych badań potrzeb przewozowych.
	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring Planu	Powiat Starogardzki realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2016-2025, którego głównym założeniem jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego

	Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych.	i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym. Realizacja założeń planu transportowego polega na zapewnieniu optymalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport publiczny i indywidualny (ruch samochodowy, rowerowy i pieszy) w zależności od charakterystyki zagospodarowania przestrzennego danego obszaru. Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym transport publiczny musi przejąć jego rolę. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Oczekiwania wobec samorządów gminnych	Podjęcie systemowych działań promocyjnych i edukacyjnych, skierowanych do uczestników ruchu, mających na celu	Gmina Miejska Starogard Gdański corocznie organizuje Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, którego celem jest zachęcenie mieszkańców miast do zmiany niekorzystnych dla zdrowia przyzwyczajęń i wybierania alternatywnych i ekologicznych form transportu, takich jak na przykład rower czy hulajnoga. Ponadto Gmina realizuje program bezpiecznych przejść dla pieszych i miasteczko ruchu drogowego. Miasteczko ruchu drogowego to kompleks obiektów przeznaczonych

	wskazanie korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu.	do nauki przepisów ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim do nauki jazdy na rowerze dla uczniów szkół podstawowych z terenu miasta Starogard Gdański. Dodatkowo, Starogard Gdański co roku walczy z ponad 50 miastami z całej Polski o tytuł Rowerowej Stolicy Polski. Na bieżąco prowadzone są również różnego rodzaju akcje rowerowe i edukacyjne organizowane przez organizacje pozarządowe, wspierane przez jednostki samorządu terytorialnego. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo podejmuje szereg działań promocyjnych i edukacyjnych skierowanych do uczestników ruchu drogowego, których głównym celem jest wskazanie korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu. Między innymi realizuje zadania związane z nauką przepisów o ruchu drogowym i prowadzi praktyczne szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim jazdy na rowerze, finalizowane egzaminami na kartę rowerową. Ponadto jest organizatorem/ współorganizatorem rajdów rowerowych, zarówno dla dzieci jak i młodzieży (np. Kociewsko-Borowiacki Rajd Rowerowy, rajd współorganizowany z Nadleśnictwem Kaliska: Twardy Dół – Wirty). W ramach działań tzw. „miękkich” zamawiane są także gadżety rowerowe (flagi, odbłaski, itd.). Gmina promuje mobilność aktywną również poprzez budowę ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych oraz tworzenie miejsc przyjaznych rowerzystom, takich jak np. Przystanek Kociewie w Pazdzie. Dodatkowo przestrzeń publiczna wyposażana jest w stojaki rowerowe. Jako jedyna Gmina w regionie wdrożyła projekt skierowany do rowerzystów w postaci instalacji w przestrzeni publicznej samoobsługowych stacji naprawczych. Dzięki temu rozwiązaniu, każdy rowerzysta może samodzielnie i bezpłatnie dokonać naprawy lub przeglądu roweru. Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo
--	---	---

		spełnia określone w RPT oczekiwanie Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański jest aktywnym działaczem w obszarze szerzenia idei transportu rowerowego. Podobnie jak pozostałe Gminy, jest organizatorem wielu wydarzeń i akcji promocyjnych dot. mobilności rowerowej (rajdy rowerowe – np. Rajd Cyklo Gmina, promocja tras rowerowych). W ramach działań organizuje również spotkania mieszkańców z przedstawicielami Policji w zakresie bezpiecznego poruszania się po drodze pieszych i rowerzystów. Ponadto Gmina wspiera organizacje rowerowe takie jak np. GK Starogard. Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Bobowo ze względu na swój charakter oraz fakt, iż jest najmniejszą gminą, nie prowadzi szerszych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych. Głównie organizowane są akcje edukacyjne w szkołach, które mają na celu podnoszenie świadomości dzieci i młodzieży w zakresie transportu przyjaznego środowisku.

Wyznaczenie tras rowerowych o charakterze transportowym w planowaniu zagospodarowania przestrzennego gmin w zgodności z planami i koncepcjami strategicznymi w skali powiatowej i regionalnej.	Gminy tworzące MOF Starogardu Gdańskiego na potrzeby studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego sporządzają bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę. Przy jego sporządzaniu uwzględnia się uwarunkowania wynikające ze stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej oraz określa kierunki ich rozwoju. Obowiązkowo w planach miejscowych określa się zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Ustala się, z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest układ komunikacji drogowej. Są także określone różne klasy dróg (np. główne, zbiorcze, lokalne i dojazdowe). W obszarze objętym planem, ustala się przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdných lub pieszych. Dodatkowo na rysunkach planów miejscowych wskazywane są ważniejsze ciągi piesze i trasy rowerowe, które należy uwzględnić w zagospodarowaniu poszczególnych terenów (wskazane trasy mają charakter orientacyjny. Mając na względzie powyższe, Gminy tworzące MOF Starogardu Gdańskiego spełniają określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Uwzględnienie potrzeb transportu rowerowego w projektowaniu i realizacji inwestycji w ciągu dróg gminnych.	Gmina Miejska Starogard Gdański posiada „Koncepcję technicznej rozbudowy sieci dróg rowerowych”. Dokument ten stanowi analizę i diagnozę stanu istniejącego w zakresie ruchu rowerowego oraz tworzy globalny plan budowy sieci dróg rowerowych. W planowaniu sieci drogowej uwzględnia się uwarunkowania lokalne oraz ponadlokalne z włączeniem miejscowości przyległych, będących satelitami Starogardu Gdańskiego. Zakres dokumentu w ujęciu przestrzennym dotyczy obszaru w granicach miasta Starogard Gdański. W zakresie szczegółowości natomiast, dotyczy zasadniczej sieci dróg rowerowych oraz powiązań z otoczeniem miasta. Budowa infrastruktury powodującej uatrakcyjnienie

		alternatywnych w stosunku do samochodu form transportu realizowana jest poprzez: 1. budowę zorganizowanego systemu dróg rowerowych na terenie miasta wraz z infrastrukturą towarzyszącą (stojaki, parkingi rowerowe, etc.), 2. budowę i modernizację chodników wraz z usprawnieniem ruchu pieszych na przejściach i skrzyżowaniach z drogami kołowymi, 3. budowę i modernizację istniejących przystanków autobusowych (tworzenie wiat chroniących przed wiatrem i deszczem na terenie całego miasta, w których bardzo często szukają schronienia rowerzyści). Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo uwzględnia potrzeby transportowe w projektowaniu i realizacji inwestycji, zarówno w ciągu dróg gminnych, jak i powiatowych zlokalizowanych na terenie gminy. Budowa infrastruktury powodującej uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do samochodu form transportu, realizowana jest m. in. poprzez: 1. budowę i modernizację chodników i ciągów pieszo-rowerowych wraz z usprawnieniem ruchu pieszych i rowerzystów na przejściach i skrzyżowaniach z drogami kołowymi, 2. budowę i modernizację istniejących przystanków autobusowych (tworzenie wiat chroniących przed wiatrem i deszczem na terenie całej gminy, w których bardzo często schronienia szukają rowerzyści).
--	--	---

		Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański w planowaniu sieci dróg uwzględnia uwarunkowania lokalne oraz ponadlokalne, w tym powiązania z miastem Starogard Gdański. Budowa infrastruktury powodującej uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do samochodu form transportu realizowana jest poprzez: 1. budowę zorganizowanego systemu dróg rowerowych na terenie gminy wraz z infrastrukturą towarzyszącą (stojaki, parkingi rowerowe, etc.), 2. budowę i modernizację chodników wraz z usprawnieniem ruchu pieszych na przejściach i skrzyżowaniach z drogami kołowymi, 3. budowę i modernizację istniejących przystanków autobusowych (tworzenie wiat chroniących przed wiatrem i deszczem na terenie całego miasta, w których bardzo często szukają schronienia rowerzyści). Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez m. in. wdrożenie stref uspokajania ruchu, poprawy bezpieczeństwa	Gmina Miejska Starogard Gdański systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu w mieście, tj.: strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30. Obszar ulic śródmieścia miasta w większości oznakowano jako strefę zamieszkania. Władze widzą takie potrzeby i systematycznie w miejscach, gdzie staje się to możliwe wprowadzają odpowiednie oznakowania powiększając strefy ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Decyzje o wyborze miejsca, w którym należy wprowadzić taką

	pieszych i rowerzystów.	strefę, podejmowane są na podstawie prowadzonych przez Gminę analiz. Takie rozwiązania wprowadzono na szeregu ulic na os. Łapiszewo, w obszarze ograniczonym ulicami: Skarszewska, Bpa Dominika, Kalinowskiego, Jastrzębia, Starzyńskiego, Kryzana. Wcześniej wprowadzono strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30 na os. Wiejskim na os. działek Kocborowskich: dot. ul. Wyszyńskiego, Wryczy, Poprzecznej, Kwiatowej, Łąkowej, Żytniej i Kocborowskiej oraz na obszarze zabudowy jednorodzinnej pomiędzy ul. Lubichowską, Korytybską, Kociewską, Dąbrowskiego i Żwirki i Wigury. Ponadto, Gmina Miejska Starogard Gdański realizuje program bezpiecznych przejść dla pieszych oraz miasteczko ruchu drogowego. Miasteczko ruchu drogowego to kompleks obiektów przeznaczonych do nauki przepisów ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim do nauki jazdy na rowerze dla uczniów szkół podstawowych. Dodatkowo prowadzone są prelekcje w szkołach na temat bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w których uczestniczą przedstawiciele Policji. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu poprzez budowę m. in. wyniesionych przejść dla pieszych (aktualne zadanie w trakcie realizacji dot. przebudowy ul. Semlińskiej w Pinczynie). Ponadto wprowadza zmiany organizacji ruchu - tworzy strefy zamieszkania (np. ul. Akacyjowa, Słoneczna, Modrzewiowa, Ks. Krefta, ul. Kasztanowa, ul. Północna w Zblewie) - znak D-40. Gmina Zblewo realizuje również inwestycje związane z budową progów spowalniających na terenie całej gminy. Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
--	-------------------------	---

		Gmina Starogard Gdański systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu, takie jak: strefy tempo 30, progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, oraz skrzyżowania zarówno na drogach gminnych, jak i wewnętrznych (np. Nowa Wieś Rzeczna, Kokoszkowy). Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Bobowo podejmuje działania mające na celu tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Jednak z uwagi na charakter gminy, działania te nie są zbyt szerokie. Gmina Bobowo wprowadziła strefę tempo 30 m.in. na obszarach ul. Gimnazjalnej i Polnej, które zostały oznakowane jako strefy zamieszkania. Ponadto w wielu miejscach wybudowane zostały progi zwalniające (np. przy budynku szkoły w Bobowie). Władze Gminy Bobowo, w miejscach gdzie staje się to możliwe, wprowadzają odpowiednie rozwiązania, które zwiększają bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, przede wszystkim pieszych. Mając na względzie powyższe, Gmina Bobowo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Promocja mobilności aktywnej (pieszej, rowerowej, UTO).	Gmina Miejska Starogard Gdański corocznie organizuje Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, którego celem jest zachęcenie mieszkańców miast do zmiany niekorzystnych dla zdrowia przyzwyczajeń i wybierania alternatywnych i ekologicznych form transportu, takich jak na przykład rower czy hulajnoga. Ponadto Gmina realizuje program bezpiecznych przejść dla pieszych i miasteczko ruchu drogowego. Miasteczko ruchu drogowego to kompleks obiektów przeznaczonych do nauki przepisów ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim do nauki jazdy na rowerze dla uczniów szkół podstawowych z terenu miasta Starogard Gdański.

		Dodatkowo, Starogard Gdański co roku walczy z ponad 50 miastami z całej Polski o tytuł Rowerowej Stolicy Polski. Na bieżąco prowadzone są również różnego rodzaju akcje rowerowe, marsze piesze oraz marsze nordic walking, a także spotkania i kampanie edukacyjne organizowane przez organizacje pozarządowe, wspierane przez jednostki samorządu terytorialnego. Starogard Gdański zyskał również dostęp do wygodnego i ekologicznego środka transportu, tj. e-hulajnóg. Pojawienie się e-hulajnóg w Starogardzie Gdańskim to kolejny krok w kierunku zmniejszenia liczby samochodów na drogach, obniżenia poziomu zanieczyszczenia powietrza oraz natężenia hałasu. Wprowadzenie usługi miało przede wszystkim na celu promocję zrównoważonej mobilności oraz pokazanie, że bycie eko oznacza również dobrą zabawę i miłe spędzenia czasu. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo podejmuje szereg działań promocyjnych i edukacyjnych skierowanych do uczestników ruchu drogowego, których głównym celem jest wskazanie korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu. Między innymi realizuje zadania związane z nauką przepisów o ruchu drogowym i prowadzi praktyczne szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim jazdy na rowerze, finalizowane egzaminami na kartę rowerową. Ponadto jest organizatorem/ współorganizatorem rajdów rowerowych, zarówno dla dzieci jak i młodzieży (np. Kociewsko-Borowiacki Rajd Rowerowy, rajd współorganizowany z Nadleśnictwem Kaliska: Twardy Dół – Wirty). W ramach działań tzw. „miękkich” zamawiane są także gadzety rowerowe (flagi, odblaski, itd.). Gmina promuje mobilność aktywną również poprzez budowę ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, tworzenie miejsc przyjaznych rowerzystom, takich jak np. Przystanek Kociewie w Pazdzie. Dodatkowo przestrzeń publiczna wyposażona jest w stojaki rowerowe. Jako jedyna Gmina
--	--	---

		w regionie wdrożyła projekt skierowany do rowerzystów w postaci instalacji w przestrzeni publicznej samoobsługowych stacji naprawczych. Dzięki temu rozwiązaniu, każdy rowerzysta może samodzielnie i bezpłatnie dokonać naprawy lub przeglądu roweru. Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański jest aktywnym działaczem w obszarze szerzenia idei transportu rowerowego. Podobnie jak pozostałe Gminy, jest organizatorem wielu wydarzeń i akcji promocyjnych dot. mobilności rowerowej (rajdy rowerowe – np. Rajd Cyklo Gmina, promocja tras rowerowych). W ramach działań organizuje również spotkania mieszkańców z przedstawicielami Policji w zakresie bezpiecznego poruszania się po drodze pieszych i rowerzystów. Ponadto Gmina wspiera organizacje rowerowe takie jak np. GK Starogard. Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Bobowo ze względu na swój charakter oraz fakt, iż jest najmniejszą gminą, nie prowadzi szerszych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych. Głównie organizowane są akcje edukacyjne w szkołach, które mają na celu podnoszenie świadomości dzieci i młodzieży w zakresie transportu przyjaznego środowisku.
	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk –	Gmina Miejska Starogard Gdański realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego – dla Sieci Komunikacji Miejskiej Organizowanej przez Gminę Miejską Starogard Gdański. W ramach przyjętej w niniejszym Planie, Strategii Zrównoważonego Rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Starogard Gdański i gmin ościennych. Racjonalność tę determinuje:

	Gdynia – Sopot oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych.	1. dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, 2. zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym, 3. koordynację planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, 4. redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, 5. efektywność ekonomiczno-finansową określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
--	---	---

		Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo są gminami wiejskimi i nie posiadają własnego transportu miejskiego. Tym samym nie posiadają również własnego, odrębnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu równoważnego, ponieważ nie są do tego ustawowo zobowiązane. Niemniej jednak, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego spełnią określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Priorytet 1.2. WYSOKA JAKOŚĆ USŁUG MOBILNOŚCI PASAŻERSKIEJ		
Działanie 1.2.1. Zakup i modernizacja taboru do organizacji regionalnych i metropolitalnych przewozów kolejowych		
Oczekiwania wobec samorządów powiatowych	Współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst.	Ze względów finansowych, Powiat Starogardzki nie ma możliwości współfinansowania organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego.
	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring Planu	Powiat Starogardzki realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2016-2025, którego głównym założeniem jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego

	Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych.	i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym. Realizacja założeń planu transportowego polega na zapewnieniu optymalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport publiczny i indywidualny (ruch samochodowy, rowerowy i pieszy) w zależności od charakterystyki zagospodarowania przestrzennego danego obszaru. Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym transport publiczny musi przejąć jego rolę. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Wdrożenie systemu transportu zamawianego obsługującego linie dowozowe do węzłów integracyjnych i ośrodków	Z uwagi na brak zainteresowania ze strony przewoźników na prowadzenie transportu zamawianego, w najbliższym czasie nie przewiduje się wdrożenia systemu transportu zamawianego obsługującego linie dowozowe do węzłów integracyjnych i ośrodków powiatowych.

	powiatowych.	
	Prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat.	Powiat Starogardzki nie prowadzi usystematyzowanych analiz lokalnych potrzeb przewozowych, w tym analiz cyklicznych. Badania konieczności i oczekiwań mieszkańców korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego (autobusowego) odbywają się za pośrednictwem gminnych jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych na obszarze powiatu starogardzkiego oraz za pośrednictwem Wydziału Edukacji Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim, który ma bezpośredni kontakt z dyrektorami szkół ponadpodstawowych. Gminy na bieżąco zgłaszają potrzeby utworzenia nowych połączeń czy zmiany godzin poszczególnych kursów, po otrzymaniu postulatów swoich mieszkańców. Dyrektorzy szkół natomiast przekazują bieżące wnioski uczniów korzystających z usług transportu publicznego. Na tej podstawie modyfikowane są połączenia, których bezpośrednimi odbiorcami są dzieci i młodzież dojeżdżająca do szkół. Na chwilę obecną władze nie widzą potrzeby wprowadzenia regularnych analiz. W przypadku zaistnienia takiej potrzeby spowodowanej wzmożoną ilością otrzymywanych postulatów, Powiat Starogardzki rozważy wprowadzenie powyższego. Ponadto, Powiatowy Zarząd Dróg na bieżąco prowadzi przegląd nawierzchni stanu dróg, ciągów pieszych, rowerowych lub pieszo-rowerowych oraz pozostałej infrastruktury drogowej (np. mostów), które również odgrywają istotną rolę w analizie potrzeb przewozowych. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej jest znacząca, gdyż determinuje sposób przemieszczania się. Mając na względzie powyższe, władze Powiatu Starogardzkiego uważają, iż spełniają określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Oczekiwania	Współfinansowanie organizacji	Gmina Miejska Starogard Gdański obecnie utrzymuje obsługę pasażerską dworca PKP w Starogardzie

wobec samorządów gminnych	pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst.	Gdańskim wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Jednakże w przypadku propozycji organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego, rozważy możliwość ich współfinansowania. Tym samym, władze Gminy są otwarte na rozmowy w zakresie niniejszego oczekiwania.
		Gmina Zblewo ze względów finansowych nie rozważa możliwości współfinansowania organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański w przypadku propozycji organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego, rozważy możliwość ich współfinansowania. Tym samym, władze Gminy są otwarte na rozmowy w zakresie niniejszego oczekiwania.
		Gmina Bobowo w przypadku propozycji organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego, rozważy możliwość ich współfinansowania. Tym samym, władze Gminy są otwarte na rozmowy w zakresie niniejszego oczekiwania.
	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru	Gmina Miejska Starogard Gdański realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego – dla Sieci Komunikacji Miejskiej Organizowanej przez Gminę Miejską Starogard Gdański. W ramach przyjętej w niniejszym Planie, Strategii Zrównoważonego Rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na

	Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych.	obszarze miasta Starogard Gdański i gmin ościennych. Racjonalność tę determinuje: 1. dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, 2. zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym, 3. koordynację planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, 4. redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, 5. efektywność ekonomiczno-finansową określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo są gminami wiejskimi i nie posiadają własnego transportu miejskiego. Tym samym nie posiadają również własnego, odrębnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu równoważnego, ponieważ nie są do tego
--	---	--

		ustawowo zobowiązane. Niemniej jednak, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego spełnią określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Działanie 1.2.2. Zakup taboru do organizacji regionalnych i wewnątrz powiatowych przewozów drogowych i szynowych innych niż kolej		
Oczekiwania wobec samorządów powiatowych	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 Starogardzki realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2016-2025, którego głównym założeniem jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym. Realizacja założeń planu transportowego polega na zapewnieniu optymalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport publiczny i indywidualny (ruch samochodowy, rowerowy i pieszy) w zależności od charakterystyki zagospodarowania przestrzennego danego obszaru. Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym transport publiczny musi przejąć jego rolę. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie

		realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Wdrożenie systemu transportu zamawianego obsługującego linie dowozowe do węzłów integracyjnych i ośrodków powiatowych.	Z uwagi na brak zainteresowania ze strony przewoźników na prowadzenie transportu zamawianego, w najbliższym czasie nie przewiduje się wdrożenia systemu transportu zamawianego obsługującego linie dowozowe do węzłów integracyjnych i ośrodków powiatowych.
	Prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat.	Powiat Starogardzki nie prowadzi usystematyzowanych analiz lokalnych potrzeb przewozowych, w tym analiz cyklicznych. Badania konieczności i oczekiwań mieszkańców korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego (autobusowego) odbywają się za pośrednictwem gminnych jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych na obszarze powiatu starogardzkiego oraz za pośrednictwem Wydziału Edukacji Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim, który ma bezpośredni kontakt z dyrektorami szkół ponadpodstawowych. Gminy na bieżąco zgłaszają potrzeby utworzenia nowych połączeń czy zmiany godzin poszczególnych kursów, po otrzymaniu postulatów swoich mieszkańców. Dyrektorzy szkół natomiast przekazują bieżące wnioski uczniów korzystających z usług transportu publicznego. Na tej podstawie modyfikowane są połączenia, których bezpośrednimi odbiorcami są dzieci i młodzież dojeżdżająca do szkół. Na chwilę obecną władze nie widzą potrzeby wprowadzenia regularnych analiz. W przypadku zaistnienia takiej potrzeby spowodowanej wzmożoną

		ilością otrzymywanych postulatów, Powiat Starogardzki rozważy wprowadzenie powyższego. Ponadto, Powiatowy Zarząd Dróg na bieżąco prowadzi przegląd nawierzchni stanu dróg, ciągów pieszych, rowerowych lub pieszo-rowerowych oraz pozostałej infrastruktury drogowej (np. mostów), które również odgrywają istotną rolę w analizie potrzeb przewozowych. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej jest znacząca, gdyż determinuje sposób przemieszania się. Mając na względzie powyższe, władze Powiatu Starogardzkiego uważają, iż spełniają określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Oczekiwania wobec samorządów gminnych	Tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego, zwłaszcza w strefach śródmiejskich ośrodków rdzeniowych w miejskich obszarach funkcjonalnych.	Gmina Miejska Starogard Gdański jako ośrodek rdzeniowy MOF Starogardu Gdańskiego systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu w mieście, tj.: strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30. Obszar ulic śródmieścia miasta w większości oznakowano jako strefę zamieszkania. Władze widzą takie potrzeby i systematycznie w miejscach, gdzie staje się to możliwe wprowadzają odpowiednie oznakowania powiększając strefy ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Decyzje o wyborze miejsca, w którym należy wprowadzić taką strefę, podejmowane są na podstawie prowadzonych przez Gminę analiz. Takie rozwiązania wprowadzono na szeregu ulic na os. Łapiszewo w obszarze ograniczonym ulicami: Skarszewska, Bpa Dominika, Kalinowskiego, Jastrzębia, Starzyńskiego, Kryzana. Wcześniej wprowadzono strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30 na os. Wiejskim na os. działek Kocborowskich: dot. ul. Wyszyńskiego, Wryczy, Poprzecznej, Kwiatowej, Łąkowej, Żytniej i Kocborowskiej oraz na obszarze zabudowy jednorodzinnej pomiędzy ul. Lubichowską, Korytybską, Kociewską, Dąbrowskiego i Żwirki i Wigury. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.

	Prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy.	Gmina Miejska Starogard Gdański określa politykę parkingową w planach miejscowych, poprzez określanie konkretnych parametrów dla poszczególnych jednostek planistycznych, np. 1 miejsce na 1 mieszkanie lub 1 miejsce na 100 m² powierzchni użytkowej usług. Ponadto, polityka parkingowa została ustalona w studium, gdzie miasto podzielono na 3 strefy parkingowe (A, B, C). Miasto Starogard Gdański sukcesywnie rozszerza strefy płatnego parkowania w celu ograniczenia popytu na indywidualny transport samochodowy w śródmieściu. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Na chwilę obecną Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo nie posiadają płatnych miejsc parkingowych. Na terenie gmin dostępne są nieodpłatne publiczne parkingi i miejsca postojowe. Gminy nie mają również planów dot. wprowadzenia systemu pobierania opłat za korzystanie z parkingów i miejsc postojowych. Z uwagi na charakter i strukturę obszarów, władze nie widzą takiej konieczności. Są to gminy wiejskie, w głównej mierze położone wśród pól i lasów, z rozproszoną zabudową architektoniczną. Na obszarach tych nie występuje zwarta zabudowa charakteryzująca centra miast. Wprowadzanie zatem systemu opłat za korzystanie z parkingów i miejsc postojowych jest niezasadne.
	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk –	Gmina Miejska Starogard Gdański realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego – dla Sieci Komunikacji Miejskiej Organizowanej przez Gminę Miejską Starogard Gdański. W ramach przyjętej w niniejszym Planie, Strategii Zrównoważonego Rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Starogard Gdański i gmin ościennych. Racjonalność tę determinuje:

	Gdynia – Sopot oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych.	1. dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, 2. zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym, 3. koordynację planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, 4. redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, 5. efektywność ekonomiczno-finansową określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo są gminami wiejskimi i nie posiadają własnego transportu miejskiego. Tym samym nie posiadają również własnego, odrębnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu równoważnego, ponieważ nie są do tego ustawowo zobowiązane. Niemniej jednak, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej
--	---	---

		Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego spełnią określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym (autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego) do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe).	Gmina Miejska Starogard Gdański dostosowała już rozkłady połączeń autobusowych MZK do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe). Rozkłady te, w miarę możliwości, są dostosowywane na bieżąco. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Zblewo jest gminą wiejską i nie posiada własnego publicznego transportu zbiorowego. Gmina organizuje jedynie transport publiczny przeznaczony głównie dla uczniów szkół podstawowych, który ma na celu dowóz uczniów z odległych miejscowości do placówek edukacyjnych. Tym samym Gmina nie ma możliwości dopasowania połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym do organizacji przewozów kolejowych. Natomiast w przypadku planowanej modernizacji linii kolejowej 203 i zwiększenia ilości połączeń pasażerskich, Gmina dokona korekty przystanków autobusowych na jej obszarze.
		Gmina Starogard Gdański jest gminą wiejską i nie posiada własnego publicznego transportu zbiorowego. Gmina organizuje jedynie transport publiczny przeznaczony głównie dla uczniów szkół podstawowych, który ma na celu dowóz uczniów z odległych miejscowości do placówek edukacyjnych. Tym samym Gmina nie ma możliwości dopasowania połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym do organizacji przewozów kolejowych.

		Gmina Bobowo jest gminą wiejską i nie posiada własnego publicznego transportu zbiorowego. Gmina organizuje jedynie transport publiczny przeznaczony głównie dla uczniów szkół podstawowych, który ma na celu dowóz uczniów z odległych miejscowości do placówek edukacyjnych. Tym samym Gmina nie ma możliwości dopasowania połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym do organizacji przewozów kolejowych.
Działanie 1.2.4. Zwiększenie atrakcyjności oferty transportu zbiorowego		
Oczekiwania wobec samorządów powiatowych	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 Starogardzki realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2016-2025, którego głównym założeniem jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym. Realizacja założeń planu transportowego polega na zapewnieniu optymalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport publiczny i indywidualny (ruch samochodowy, rowerowy i pieszy) w zależności od charakterystyki zagospodarowania przestrzennego danego obszaru. Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym transport publiczny musi przejąć jego rolę. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie

		realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst.	Ze względów finansowych, Powiat Starogardzki nie ma możliwości współfinansowania organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego.
	Dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego autobusowego o charakterze lokalnym do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe).	Z uwagi na częste zmiany rozkładów jazdy kolei, organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu starogardzkiego nie dopasowuje połączeń do organizacji przewozów realizowanych przez PKP PLK.
	Organizowanie kompleksowych działań świadomościowych	Powiat Starogardzki, tak jak pozostałe jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego, jest inicjatorem działań promocyjnych i edukacyjnych, promujących rower jako środek transportu do

	wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych.	codziennego przemieszania się. Przykładowo, we wrześniu każdego roku przy okazji obchodów Dnia Serca, wspólnie z Ośrodkiem Sportu i Rekreacji w Starogardzie Gdańskim organizowany jest rajd rowerowy, w którym uczestniczą dziesiątki, a nawet setki rowerzystów. Dodatkowo odbywa się loteria, w której główną nagrodą jest właśnie rower. Ponadto, w 2022 r. odbyła się pierwsza edycja rajdu dla pracowników Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim pn. Zamień krzesółko na siodółko. W szkołach należących do Powiatu Starogardzkiego organizowane są cykliczne prelekcje dla młodzieży na temat korzyści płynących z wyboru roweru jako środka transportu, a także spotkania edukacyjne prowadzone przez przedstawicieli Policji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przy budynkach jednostek powiatowych pojawia się także coraz więcej stojaków rowerowych, co świadczy o ich wzrastającej popularności. Powiat Starogardzki planuje również zakupić elektryczne autobusy do obsługi przewozów transportu zbiorowego, tym samym dać przykład mieszkańcom oraz zachęcić do zmiany ich pojazdów na ekologiczne i przyjazne środowisku. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat.	Powiat Starogardzki nie prowadzi usystematyzowanych analiz lokalnych potrzeb przewozowych, w tym analiz cyklicznych. Badania konieczności i oczekiwań mieszkańców korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego (autobusowego) odbywają się za pośrednictwem gminnych jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych na obszarze powiatu starogardzkiego oraz za pośrednictwem Wydziału Edukacji Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim, który ma bezpośredni kontakt z dyrektorami szkół ponadpodstawowych. Gminy na bieżąco zgłaszają potrzeby utworzenia nowych połączeń czy zmiany godzin poszczególnych kursów, po otrzymaniu postulatów swoich mieszkańców. Dyrektorzy szkół natomiast przekazują bieżące wnioski uczniów korzystających

		z usług transportu publicznego. Na tej podstawie modyfikowane są połączenia, których bezpośrednimi odbiorcami są dzieci i młodzież dojeżdżająca do szkół. Na chwilę obecną władze nie widzą potrzeby wprowadzenia regularnych analiz. W przypadku zaistnienia takiej potrzeby spowodowanej wzmożoną ilością otrzymywanych postulatów, Powiat Starogardzki rozważy wprowadzenie powyższego. Ponadto, Powiatowy Zarząd Dróg na bieżąco prowadzi przegląd nawierzchni stanu dróg, ciągów pieszych, rowerowych lub pieszo-rowerowych oraz pozostałej infrastruktury drogowej (np. mostów), które również odgrywają istotną rolę w analizie potrzeb przewozowych. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej jest znacząca, gdyż determinuje sposób przemieszania się. Mając na względzie powyższe, władze Powiatu Starogardzkiego uważają, iż spełniają określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Oczekiwania wobec samorządów gminnych	Sporządzenie, konsekwentna realizacja i monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot oraz pozostałych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub dokumentów równoważnych.	Gmina Miejska Starogard Gdański realizuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego – dla Sieci Komunikacji Miejskiej Organizowanej przez Gminę Miejską Starogard Gdański. W ramach przyjętej w niniejszym Planie, Strategii Zrównoważonego Rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Starogard Gdański i gmin ościennych. Racjonalność tę determinuje: 1. dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, 2. zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym, 3. koordynację planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju

		oraz miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, 4. redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, 5. efektywność ekonomiczno-finansową określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej. Ponadto, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo są gminami wiejskimi i nie posiadają własnego transportu miejskiego. Tym samym nie posiadają również własnego, odrębnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu równoważnego, ponieważ nie są do tego ustawowo zobowiązane. Niemniej jednak, wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego będą konsekwentnie realizować działania określone w części transportowej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego na lata 2021-2027. Mając na względzie powyższe, jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego spełnią określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
--	--	---

	Organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych.	Gmina Miejska Starogard Gdański corocznie organizuje Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, którego celem jest zachęcenie mieszkańców miast do zmiany niekorzystnych dla zdrowia przyzwyczajeń i wybierania alternatywnych i ekologicznych form transportu, takich jak na przykład rower czy hulajnoga. Ponadto Gmina realizuje program bezpiecznych przejść dla pieszych i miasteczko ruchu drogowego. Miasteczko ruchu drogowego to kompleks obiektów przeznaczonych do nauki przepisów ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim do nauki jazdy na rowerze dla uczniów szkół podstawowych z terenu miasta Starogard Gdański. Dodatkowo, Starogard Gdański co roku walczy z ponad 50 miastami z całej Polski o tytuł Rowerowej Stolicy Polski. Na bieżąco prowadzone są również różnego rodzaju akcje rowerowe, marsze piesze oraz marsze nordic walking, a także spotkania i kampanie edukacyjne organizowane przez organizacje pozarządowe, wspierane przez jednostki samorządu terytorialnego. Starogard Gdański zyskał również dostęp do wygodnego i ekologicznego środka transportu, tj. e-hulajnóg. Pojawienie się e-hulajnóg w Starogardzie Gdańskim to kolejny krok w kierunku zmniejszenia liczby samochodów na drogach, obniżenia poziomu zanieczyszczenia powietrza oraz natężenia hałasu. Wprowadzenie usługi miało przede wszystkim na celu promocję zrównoważonej mobilności oraz pokazanie, że bycie eko oznacza również dobrą zabawę i miłe spędzenia czasu. Ponadto, Gmina umożliwia bezpłatny przejazd komunikacją miejską w każdy poniedziałek roku, po okazaniu dowodu rejestracyjnego samochodu. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo podejmuje szereg działań promocyjnych i edukacyjnych wpływających na zmiany postaw
--	---	---

		i zachowań transportowych, przede wszystkich mających na celu wskazanie korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu. Jest organizatorem/współorganizatorem rajdów rowerowych, zarówno dla dzieci jak i młodzieży (np. Kociewsko-Borowiacki Rajd Rowerowy, rajd współorganizowany z Nadleśnictwem Kaliska: Twardy Dół – Wirty). W ramach działań tzw. „miękkich” zamawiane są także gadżety rowerowe (flagi, odblaski, itd.). Dodatkowo prowadzone są akcje promocyjne i edukacyjne w szkołach, mające na celu podnoszenie świadomości dzieci i młodzieży w zakresie transportu przyjaznego środowisku. Gmina promuje mobilność aktywną również poprzez budowę ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, tworzenie miejsc przyjaznych rowerzystom, takich jak np. Przystanek Kociewie w Pazdzie. Dodatkowo przestrzeń publiczna wyposażana jest w stojaki rowerowe. Jako jedyna Gmina w regionie wdrożyła projekt skierowany do rowerzystów w postaci instalacji w przestrzeni publicznej samoobsługowych stacji naprawczych. Dzięki temu rozwiązaniu, każdy rowerzysta może samodzielnie i bezpłatnie dokonać naprawy lub przeglądu roweru. Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Starogard Gdański jest aktywnym działaczem w obszarze szerzenia idei transportu rowerowego. Podobnie jak pozostałe Gminy, jest organizatorem wielu wydarzeń i akcji promocyjnych dot. mobilności rowerowej (rajdy rowerowe – np. Rajd Cyklo Gmina, promocja tras rowerowych). W ramach działań organizuje również spotkania mieszkańców z przedstawicielami Policji w zakresie bezpiecznego poruszania się po drodze pieszych i rowerzystów. Ponadto Gmina wspiera organizacje rowerowe takie jak np. GK Starogard. Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT
--	--	---

		oczekiwanie Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Bobowo ze względu na swój charakter oraz fakt, iż jest najmniejszą gminą, nie prowadzi szerszych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych. Głównie organizowane są akcje edukacyjne w szkołach, które mają na celu podnoszenie świadomości dzieci i młodzieży w zakresie transportu przyjaznego środowisku.
	Współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez samorząd województwa we współpracy z jst.	Gmina Miejska Starogard Gdański obecnie utrzymuje obsługę pasażerską dworca PKP w Starogardzie Gdańskim wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Jednakże w przypadku propozycji organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego, rozważy możliwość ich współfinansowania. Tym samym, władze Gminy są otwarte na rozmowy w zakresie niniejszego oczekiwania.
		Gmina Zblewo ze względów finansowych nie rozważa możliwości współfinansowania organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański w przypadku propozycji organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego, rozważy możliwość ich współfinansowania. Tym samym, władze Gminy są otwarte na rozmowy w zakresie niniejszego oczekiwania.
		Gmina Bobowo w przypadku propozycji organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe przygotowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego, rozważy

		możliwość ich współfinansowania. Tym samym, władze Gminy są otwarte na rozmowy w zakresie niniejszego oczekiwania.
	Dopasowanie połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym (autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego) do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe).	Gmina Miejska Starogard Gdański dostosowała już rozkłady połączeń autobusowych MZK do organizacji przewozów kolejowych (linie i połączenia dowozowe). Rozkłady te, w miarę możliwości, są dostosowywane na bieżąco. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Zblewo jest gminą wiejską i nie posiada własnego publicznego transportu zbiorowego. Gmina organizuje jedynie transport publiczny przeznaczony głównie dla uczniów szkół podstawowych, który ma na celu dowóz uczniów z odległych miejscowości do placówek edukacyjnych. Tym samym Gmina nie ma możliwości dopasowania połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym do organizacji przewozów kolejowych. Natomiast w przypadku planowanej modernizacji linii kolejowej 203 i zwiększenia ilości połączeń pasażerskich, Gmina dokona korekty przystanków autobusowych na jej obszarze.
		Gmina Starogard Gdański jest gminą wiejską i nie posiada własnego publicznego transportu zbiorowego. Gmina organizuje jedynie transport publiczny przeznaczony głównie dla uczniów szkół podstawowych, który ma na celu dowóz uczniów z odległych miejscowości do placówek edukacyjnych. Tym samym Gmina nie ma możliwości dopasowania połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym do organizacji przewozów kolejowych.
		Gmina Bobowo jest gminą wiejską i nie posiada własnego publicznego transportu zbiorowego. Gmina

		organizuje jedynie transport publiczny przeznaczony głównie dla uczniów szkół podstawowych, który ma na celu dowóz uczniów z odległych miejscowości do placówek edukacyjnych. Tym samym Gmina nie ma możliwości dopasowania połączeń w organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze lokalnym do organizacji przewozów kolejowych.
Działanie 1.2.5. Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych w transporcie zbiorowym		
Oczekiwania wobec samorządów powiatowych	Organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych.	Powiat Starogardzki, tak jak pozostałe jednostki tworzące MOF Starogardu Gdańskiego, jest inicjatorem działań promocyjnych i edukacyjnych, promujących rower jako środek transportu do codziennego przemieszania się. Przykładowo, we wrześniu każdego roku przy okazji obchodów Dnia Serca, wspólnie z Ośrodkiem Sportu i Rekreacji w Starogardzie Gdańskim organizowany jest rajd rowerowy, w którym uczestniczą dziesiątki, a nawet setki rowerzystów. Dodatkowo odbywa się loteria, w której główną nagrodą jest właśnie rower. Ponadto, w 2022 r. odbyła się pierwsza edycja rajdu dla pracowników Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim pn. Zamień krzesółko na siodółko. Dodatkowo w szkołach należących do Powiatu Starogardzkiego organizowane są cykliczne prelekcje dla młodzieży na temat korzyści płynących z wyboru roweru jako środka transportu, a także spotkania edukacyjne prowadzone przez przedstawicieli Policji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przy budynkach jednostek powiatowych pojawia się także coraz więcej stojaków rowerowych, co świadczy o ich wzrastającej popularności. Powiat Starogardzki planuje również zakupić elektryczne autobusy do obsługi przewozów transportu zbiorowego, tym samym dać przykład mieszkańcom i również zachęcić do zmiany na pojazdy ekologiczne i przyjazne środowisku. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa

		Pomorskiego.
	Współudział w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym (np. BIG DATA)	Wdrożenie systemów elektronicznych przy braku środków finansowych jest wręcz niemożliwe. Mając względy kwestie finansowe, Powiat Starogardzki nie rozważa współuczestnictwa w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym.
	Udział w sporządzeniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulującego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania potrzeb w zakresie mobilności na poziomie regionalnym i lokalnym	Powiat Starogardzki w przypadku otrzymania propozycji udziału w sporządzaniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulującego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania potrzeb w zakresie mobilności, rozważy taką możliwość.
	Prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat.	Powiat Starogardzki nie prowadzi usystematyzowanych analiz lokalnych potrzeb przewozowych, w tym analiz cyklicznych. Badania konieczności i oczekiwań mieszkańców korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego (autobusowego) odbywają się za pośrednictwem gminnych jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych na obszarze powiatu starogardzkiego oraz za pośrednictwem Wydziału Edukacji Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim, który ma bezpośredni kontakt z dyrektorami szkół ponadpodstawowych. Gminy na bieżąco zgłaszają potrzeby utworzenia nowych połączeń czy zmiany godzin poszczególnych kursów, po otrzymaniu postulatów

		swoich mieszkańców. Dyrektorzy szkół natomiast przekazują bieżące wnioski uczniów korzystających z usług transportu publicznego. Na tej podstawie modyfikowane są połączenia, których bezpośrednimi odbiorcami są dzieci i młodzież dojeżdżająca do szkół. Na chwilę obecną władze nie widzą potrzeby wprowadzenia regularnych analiz. W przypadku zaistnienia takiej potrzeby spowodowanej wzmożoną ilością otrzymywanych postulatów, Powiat Starogardzki rozważy wprowadzenie powyższego. Ponadto, Powiatowy Zarząd Dróg na bieżąco prowadzi przegląd nawierzchni stanu dróg, ciągów pieszych, rowerowych lub pieszo-rowerowych oraz pozostałej infrastruktury drogowej (np. mostów), które również odgrywają istotną rolę w analizie potrzeb przewozowych. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej jest znacząca, gdyż determinuje sposób przemieszania się. Mając na względzie powyższe, władze Powiatu Starogardzkiego uważają, iż spełniają określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Oczekiwania wobec samorządów gminnych	Organizowanie kompleksowych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych.	Gmina Miejska Starogard Gdański corocznie organizuje Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, którego celem jest zachęcenie mieszkańców miast do zmiany niekorzystnych dla zdrowia przyzwyczajęń i wybierania alternatywnych i ekologicznych form transportu, takich jak na przykład rower czy hulajnoga. Ponadto Gmina realizuje program bezpiecznych przejść dla pieszych i miasteczko ruchu drogowego. Miasteczko ruchu drogowego to kompleks obiektów przeznaczonych do nauki przepisów ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim do nauki jazdy na rowerze dla uczniów szkół podstawowych z terenu miasta Starogard Gdański. Dodatkowo, Starogard Gdański co roku walczy z ponad 50 miastami z całej Polski o tytuł Rowerowej Stolicy Polski. Na bieżąco prowadzone są również różnego rodzaju akcje rowerowe, marsze piesze oraz marsze nordic walking, a także spotkania i kampanie edukacyjne organizowane przez organizacje

		pozarządowe, wspierane przez jednostki samorządu terytorialnego. Starogard Gdański zyskał również dostęp do wygodnego i ekologicznego środka transportu, tj. e-hulajnóg. Pojawienie się e-hulajnóg w Starogardzie Gdańskim to kolejny krok w kierunku zmniejszenia liczby samochodów na drogach, obniżenia poziomu zanieczyszczenia powietrza oraz natężenia hałasu. Wprowadzenie usługi miało przede wszystkim na celu promocję zrównoważonej mobilności oraz pokazanie, że bycie eko oznacza również dobrą zabawę i miłe spędzenia czasu. Ponadto, Gmina umożliwia bezpłatny przejazd komunikacją miejską w każdy poniedziałek roku, po okazaniu dowodu rejestracyjnego samochodu. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Zblewo podejmuje szereg działań promocyjnych i edukacyjnych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych, przede wszystkich mających na celu wskazanie korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu. Jest organizatorem/współorganizatorem rajdów rowerowych, zarówno dla dzieci jak i młodzieży (np. Kociewsko-Borowiacki Rajd Rowerowy, rajd współorganizowany z Nadleśnictwem Kaliska: Twardy Dół – Wirty). W ramach działań tzw. „miękkich” zamawiane są także gadżety rowerowe (flagi, odblaski, itd.). Dodatkowo prowadzone są akcje promocyjne i edukacyjne w szkołach, mające na celu podnoszenie świadomości dzieci i młodzieży w zakresie transportu przyjaznego środowisku. Gmina promuje mobilność aktywną również poprzez budowę ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, tworzenie miejsc przyjaznych rowerzystom, takich jak np. Przystanek Kociewie w Pazdzie. Dodatkowo przestrzeń publiczna wyposażana jest w stojaki rowerowe. Jako jedyna Gmina w regionie wdrożyła projekt skierowany do rowerzystów w postaci instalacji w przestrzeni publicznej samoobsługowych stacji naprawczych. Dzięki temu

		rozwiązaniu, każdy rowerzysta może samodzielnie i bezpłatnie dokonać naprawy lub przeglądu roweru. Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański jest aktywnym działaczem w obszarze szerzenia idei transportu rowerowego. Podobnie jak pozostałe Gminy, jest organizatorem wielu wydarzeń i akcji promocyjnych dot. mobilności rowerowej (rajdy rowerowe – np. Rajd Cyklo Gmina, promocja tras rowerowych). W ramach działań organizuje również spotkania mieszkańców z przedstawicielami Policji w zakresie bezpiecznego poruszania się po drodze pieszych i rowerzystów. Ponadto Gmina wspiera organizacje rowerowe takie jak np. GK Starogard. Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Bobowo ze względu na swój charakter oraz fakt, iż jest najmniejszą gminą, nie prowadzi szerszych działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych. Głównie organizowane są akcje edukacyjne w szkołach, które mają na celu podnoszenie świadomości dzieci i młodzieży w zakresie transportu przyjaznego środowisku.
	Tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach.	Gmina Miejska Starogard Gdański systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu w mieście, tj.: strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30. Obszar ulic śródmieścia miasta w większości oznakowano jako strefę zamieszkania. Władze widzą takie potrzeby i systematycznie w miejscach, gdzie staje się to możliwe wprowadzają odpowiednie oznakowania powiększając strefy ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Decyzje o wyborze miejsca, w którym należy wprowadzić strefę ruchu uspokojonego, podejmowane są na podstawie prowadzonych przez Gminę analiz. Takie

		rozwiązania wprowadzono na szeregu ulic na os. Łapiszewo w obszarze ograniczonym ulicami: Skarszewska, Bpa Dominika, Kalinowskiego, Jastrzębia, Starzyńskiego, Kryzana. Wcześniej wprowadzono strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30 na os. Wiejskim na os. działek Kocborowskich: dot. ul. Wyszyńskiego, Wryczy, Poprzecznej, Kwiatowej, Łąkowej, Żytniej i Kocborowskiej oraz na obszarze zabudowy jednorodzinnej pomiędzy ul. Lubichowską, Korytybską, Kociewską, Dąbrowskiego i Żwirki i Wigury. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Pozostałe jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego nie posiadają praw miejskich.
	Prowadzenie polityki parkingowej moderującej popyt na indywidualny transport samochodowy.	Gmina Miejska Starogard Gdański określa politykę parkingową w planach miejscowych, poprzez określanie konkretnych parametrów dla poszczególnych jednostek planistycznych, np. 1 miejsce na 1 mieszkanie lub 1 miejsce na 100 m ² powierzchni użytkowej usług. Ponadto, polityka parkingowa została ustalona w studium, gdzie miasto podzielono na 3 strefy parkingowe (A, B, C). Miasto Starogard Gdański sukcesywnie rozszerza strefy płatnego parkowania w celu ograniczenia popytu na indywidualny transport samochodowy w śródmieściu. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Na chwilę obecną Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo nie posiadają płatnych miejsc parkingowych. Na terenie gmin dostępne są nieodpłatne publiczne parkingi i miejsca postojowe. Gminy nie mają również planów dot. wprowadzenia systemu pobierania opłat za korzystanie z parkingów i miejsc postojowych. Z uwagi na charakter i strukturę obszarów, władze nie widzą takiej konieczności. Są to gminy wiejskie, w głównej mierze położone wśród pól i lasów, z rozproszoną

		zabudową architektoniczną. Na obszarach tych nie występuje zwarta zabudowa charakteryzująca centra miast. Wprowadzanie zatem systemu opłat za korzystanie z parkingów i miejsc postojowych jest niezasadne.
	Upowszechnianie rozwiązań w zakresie współdzielonych środków transportu, w tym alternatywnych form transportu (rowery, skutery, hulajnogi na minuty).	Starogard Gdański zyskał dostęp do nowego, wygodnego i ekologicznego środka transportu, tj. e-hulajnóg. Zrównoważona mobilność jest przyszłością miast, należy ją zatem szczególnie promować wśród mieszkańców. Pojawienie się e-hulajnóg w Starogardzie Gdańskim to kolejny krok w kierunku zmniejszenia liczby samochodów na drogach, obniżenia poziomu zanieczyszczenia powietrza oraz natężenia hałasu. Mieszkańcy coraz częściej korzystają z usługi i używają tego środka transportu do codziennego przemieszczania się. Zasięg pojazdów nieznacznie wykracza poza obszar miasta, pozwalając na dotarcie do kilku punktów obszaru gminy wiejskiej. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Ze względów finansowych, Gmina Zblewo na chwilę obecną nie planuje wdrożenia rozwiązań w zakresie współdzielonych środków transportu.
		Ze względów finansowych, Gmina Starogard Gdański na chwilę obecną nie planuje wdrożenia rozwiązań w zakresie współdzielonych środków transportu.
		Gmina Bobowo jest zainteresowana rozszerzeniem rozwiązań w zakresie współdzielonych środków transportu, w tym systemu e-hulajnóg funkcjonujących na obszarze miasta Starogard Gdański. Z uwagi na fakt, iż coraz więcej osób korzysta z tego środka transportu do codziennego przemieszczania się, Gmina Bobowo jest zainteresowana rozszerzeniem zasięgu wykraczającym poza obszar miasta

		Starogard Gdański.
	Współudział w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym (np. BIG DATA).	Gmina Miejska Starogard Gdański, cyklicznie co cztery lata, pozyskuje dane o mobilności podczas prowadzonych badań ankietowych i marketingowych popytu. Gmina Bobowo natomiast pozyskuje dane o mobilności podczas procedury opracowywania dokumentów planistycznych lub dotyczących rozwoju gminy. Gmina Starogard Gdański pozyskuje dane podczas przeprowadzanych badań ankietowych. Wdrożenie systemów elektronicznych przy braku środków finansowych jest wręcz niemożliwe. Mając względy kwestie finansowe, Gminy tworzące MOF Starogardu Gdańskiego nie rozważają współuczestnictwa w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym.
	Udział w sporządzeniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulującego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania potrzeb w zakresie mobilności.	Gminy tworzące MOF Starogardu Gdańskiego w przypadku otrzymania propozycji udziału w sporządzaniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulującego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania potrzeb w zakresie mobilności, rozważą taką możliwość.
Cel szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ		
Priorytet 2.1. SPÓJNY I DOSTĘPNY SYSTEM INFRASTRUKTURY DROGOWEJ		
Działanie 2.1.2. Budowa nowych odcinków dróg łączących węzły drogowe w sieci TEN-T		

Oczekiwania wobec samorządów gminnych	Zabezpieczenie rezerw terenowych pod rozwój funkcji gospodarczych, w tym lokalizację infrastruktury paliw alternatywnych przy projektowanych węzłach drogowych na sieci TEN-T.	Gmina Miejska Starogard Gdański posiada rezerwy terenowe przeznaczone pod rozwój funkcji gospodarczych, w tym lokalizację infrastruktury paliw alternatywnych. Natomiast w pobliżu obszaru Gminy Miejskiej Starogard Gdański nie planuje się przebiegu dróg sieci TEN-T, a co za tym idzie, lokalizacji węzłów drogowych. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwanie Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo posiadają rezerwy terenowe przeznaczone pod rozwój funkcji gospodarczych, w tym lokalizację infrastruktury paliw alternatywnych. Mając na względzie powyższe, Gminy spełniają określone w RPT oczekiwanie Samorządu Województwa Pomorskiego.
Działanie 2.2.1. Przeniesienie ruchu tranzytowego poza obszary centralne miast		
Oczekiwania wobec samorządów powiatowych	Zaliczenie do dróg powiatowych wybranych odcinków drogi krajowej nr 22 po wybudowaniu obwodnicy Starogardu Gdańskiego i Malborka – tj. odcinków: – węzeł „Starogard Gdański Zachód” – skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 222	Na chwilę obecną Powiat Starogardzki nie ma możliwości złożenia deklaracji o zaliczeniu do dróg powiatowych wybranych odcinków drogi krajowej nr 22 po wybudowaniu obwodnicy Starogardu Gdańskiego. Kwestia ta wymaga przeprowadzenia dialogu między zainteresowanymi samorządami.

	(kierunek Gdańsk), – rondo A. Grubby – węzeł „Starogard Gdański Wschód”.	
	Zaliczenie do dróg powiatowych odcinka drogi wojewódzkiej nr 222 po wybudowaniu obwodnicy Starogardu Gdańskiego, tj. odcinka: skrzyżowanie z dotychczasową drogą krajową nr 22 (kierunek Skórcz) – skrzyżowanie z ul. Jabłowską w Starogardzie Gdańskim.	Na chwilę obecną Powiat Starogardzki nie ma możliwości złożenia deklaracji o zaliczeniu do dróg powiatowych odcinka drogi wojewódzkiej nr 222 po wybudowaniu obwodnicy Starogardu Gdańskiego. Kwestia ta wymaga przeprowadzenia dialogu między zainteresowanymi samorządami.
	Zaliczenie do dróg wojewódzkich odcinka drogi powiatowej po wybudowaniu obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22, tj. odcinka: drogi nr 2710G (ul. Owidzka w Starogardzie Gdańskim – rondo Pitagorasa w Starogardzie Gd.).	Na chwilę obecną Powiat Starogardzki nie ma możliwości złożenia deklaracji o zaliczeniu do dróg wojewódzkich odcinka drogi powiatowej w ciągu drogi krajowej nr 22, tj. odcinka: drogi nr 2710G (ul. Owidzka w Starogardzie Gdańskim – rondo Pitagorasa w Starogardzie Gdańskim) po wybudowaniu obwodnicy Starogardu Gdańskiego. Kwestia ta wymaga przeprowadzenia dialogu między zainteresowanymi samorządami.

	Ustalenie nowego przebiegu dróg wojewódzkich w miastach po wybudowaniu pozostałych obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich planowanych do realizacji w perspektywie roku 2030.	Powiat Starogardzki rozważa możliwość ustalenia nowego przebiegu dróg wojewódzkich, natomiast na chwilę obecną nie ma możliwości złożenia takiej deklaracji. Kwestia ta wymaga przeprowadzenia dialogu między zainteresowanymi samorządami.
Oczekiwania wobec samorządów gminnych	Tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego w miastach posiadających obwodnice.	Nie dotyczy. Rdzenne miasto MOF Starogardu Gdańskiego nie posiada obwodnicy.
	Realizacja działań w zakresie realizacji bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym pieszych i rowerzystów.	Gmina Miejska Starogard Gdański na bieżąco realizuje działania związane z budową bezpiecznych przejść dla pieszych. Ponadto Gmina realizuje program miasteczko ruchu drogowego. Miasteczko ruchu drogowego to kompleks obiektów przeznaczonych do nauki przepisów ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim do nauki jazdy na rowerze dla uczniów szkół podstawowych z terenu miasta Starogard Gdański. Prowadzone są także prelekcje w szkołach na temat bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w których uczestniczą przedstawiciele Policji. Ponadto, Gmina Miejska Starogard Gdański systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia i podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście, tj.: strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30. Obszar ulic śródmieścia w większości oznakowano jako strefę zamieszkania. Władze widzą

		takie potrzeby i systematycznie w miejscach, gdzie staje się to możliwe wprowadzają odpowiednie oznakowania powiększając strefy ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Takie rozwiązania wprowadzono na szeregu ulic na os. Łapiszewo, w obszarze ograniczonym ulicami: Skarszewska, Bpa Dominika, Kalinowskiego, Jastrzębia, Starzyńskiego, Kryzana. Wcześniej wprowadzono strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30 na os. Wiejskim na os. działek Kocborowskich: dot. ul. Wyszyńskiego, Wryczy, Poprzecznej, Kwiatowej, Łukowej, Żytniej i Kocborowskiej oraz na obszarze zabudowy jednorodzinnej pomiędzy ul. Lubichowską, Korytybską, Kociowską, Dąbrowskiego i Żwirki i Wigury. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Zblewo systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia i podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym pieszych i rowerzystów, poprzez budowę m. in. wyniesionych przejść dla pieszych (aktualne zadanie w trakcie realizacji dot. przebudowy ul. Semlińskiej w Pinczynie). Ponadto wprowadza zmiany organizacji ruchu - tworzy strefy zamieszkania (np. ul. Akacyjowa, Słoneczna, Modrzewiowa, Ks. Krefta, ul. Kasztanowa, ul. Północna w Zblewie) - znak D-40. Gmina Zblewo realizuje również inwestycje związane z budową progów spowalniających na terenie całej gminy. Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu, takie jak: strefy tempo 30, progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, oraz skrzyżowania zarówno na drogach gminnych, jak i wewnętrznych (np. Nowa Wieś Rzeczna, Kokoszkowy). Ponadto Gmina

		Starogard Gdański dąży do łączenia ścieżek rowerowych wokół miasta, w tym planuje połączenie ścieżek z węzłami obwodnicy miasta. Tym samym planuje się powstanie pełniej sieci dróg rowerowych, co umożliwi komfortowe i bezpieczne podejmowanie aktywności przez rowerzystów. Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Bobowo podejmuje działania mające na celu tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Jednak z uwagi na charakter gminy, działania te nie są zbyt szerokie. Gmina Bobowo wprowadziła strefę tempo 30 m.in. na obszarze ul. Gimnazjalnej i Polnej, która została oznakowana jako strefę zamieszkania. Ponadto w wielu miejscach wybudowane zostały progi zwalniające (np. przy budynku szkoły w Bobowie). Władze Gminy Bobowo, w miejscach gdzie staje się to możliwe, wprowadza odpowiednie rozwiązania, które zwiększają bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, przede wszystkim pieszych. Mając na względzie powyższe, Gmina Bobowo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Różnicowanie wysokości opłat za parkowanie w miastach w zależności od klasy ekologicznej pojazdu w miastach posiadających obwodnice.	Nie dotyczy. Rdzenne miasto MOF Starogardu Gdańskiego nie posiada obwodnicy.
	Zaliczenie odcinków dróg gminnych do dróg wojewódzkich	Gmina Miejska Starogard Gdański planuje przekazać ww. odcinki dróg gminnych do dróg wojewódzkich po wybudowaniu obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22. Mając na względzie

	po wybudowaniu obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22, tj. odcinków: – drogi nr 211183G (rondo A. Grubby w Starogardzie Gdańskim – skrzyżowanie ul. Owidzka w Starogardzie Gdańskim), – drogi nr 211192G (rondo Pitagorasa w Starogardzie Gdańskim – skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 222 w Starogardzie Gdańskim).	powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwanie Samorządu Województwa Pomorskiego. Oczekiwanie nie dotyczy pozostałych jednostek samorządu terytorialnego tworzących MOF Starogardu Gdańskiego.
	Wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na potrzeby transportowe (wprowadzenie do praktyki planistycznej. i projektowej, konieczności wykonywania ocen wpływu	Gmina Miejska Starogard Gdański na potrzeby studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego sporządza bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę. Przy jego sporządzaniu uwzględnia się uwarunkowania wynikające ze stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej oraz określa kierunki ich rozwoju. Obowiązkowo w planach miejscowych określa się zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Ustala się, z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest układ komunikacji drogowej. Są także określane różne klasy dróg (np. główne, zbiorcze, lokalne i dojazdowe). W obszarze objętym planem, ustala się

	planowanych funkcji (inwestycji) na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad (koncepcji) racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru).	przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdnych lub pieszych. Dodatkowo na rysunkach planów miejscowych wskazywane są ważniejsze ciągi piesze i trasy rowerowe, które należy uwzględnić w zagospodarowaniu poszczególnych terenów (wskazane trasy mają charakter orientacyjny). Gmina podchodzi również do każdego przypadku indywidualnie. Nawet jeśli planowana inwestycja spełnia wszystkie wymagania wynikające z ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a jest inwestycją potencjalnie skupiającą szeroką rzeszę odbiorców, to wówczas w trakcie uzgadniania PZT i dostępności do dróg gminnych, poleca się inwestorowi dokonać analizy. W oparciu o wykonaną analizę podejmowane są działania projektowe lub do przedstawionych wcześniej dokumentacji wdraża się zmiany i podpisywana jest tzw. umowa drogowa w oparciu o art. 16 ustawy o drogach publicznych. Dla nowych terenów rozwojowych, dotychczas niezabudowanych, dopuszcza się wydzielenie nowych dróg i dojazdów, ciągów pieszych, pieszo-rowerowych lub rowerowych niewskazanych na rysunku planu. Dla nowo wydzielanych dojazdów lub ciągów pieszo-jezdnych prowadzących do co najmniej 5 działek, minimalna szerokość takiego ciągu komunikacyjnego wynosi 8 m. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo w planach miejscowych obowiązkowo określa zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Określa, z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest układ komunikacji drogowej. Są także określane różne klasy dróg. W obszarze objętym planem, ustala się przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdnych lub pieszych. Mając na względzie powyższe, Gmina
--	---	--

		Zblewo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański na potrzeby studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego sporządza bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę. Przy jego sporządzaniu uwzględnia się uwarunkowania wynikające ze stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej oraz określa kierunki ich rozwoju. Obowiązkowo w planach miejscowych określa się zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Ustala się, z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest układ komunikacji drogowej. Są także określane różne klasy dróg (np. główne, zbiorcze, lokalne i dojazdowe). W obszarze objętym planem, ustala się przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdnym lub pieszych. Dodatkowo na rysunkach planów miejscowych wskazywane są ważniejsze ciągi piesze i trasy rowerowe, które należy uwzględnić w zagospodarowaniu poszczególnych terenów (wskazane trasy mają charakter orientacyjny). Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Bobowo zgodnie z uchwałą nr XII/94/2020 w sprawie aktualności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na obszarze gminy Bobowo, zobligowana jest do sporządzania bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę. Przy jego sporządzaniu uwzględnia się uwarunkowania wynikające ze stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej oraz określa kierunki ich rozwoju. Obowiązkowo w planach miejscowych określa się zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Ustala się, z jakich ulic, i o jakich parametrach tworzony jest

		układ komunikacji drogowej. Są także określone różne klasy dróg (np. główne, zbiorcze, lokalne i dojazdowe). W obszarze objętym planem, ustala się przebieg i parametry techniczne wyróżnionych na rysunku planu, istniejących i planowanych ważniejszych ciągów pieszo-jezdnym lub pieszych. Dodatkowo na rysunkach planów miejscowych wskazywane są ważniejsze ciągi piesze i trasy rowerowe, które należy uwzględnić w zagospodarowaniu poszczególnych terenów (wskazane trasy mają charakter orientacyjny). Mając na względzie powyższe, Gmina Bobowo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Działanie 2.2.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych dróg		
Oczekiwania wobec samorządów powiatowych	Obniżenie wybranych dróg wojewódzkich do kategorii dróg powiatowych zgodnie z Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+.	Na chwilę obecną Powiat Starogardzki nie ma możliwości złożenia deklaracji o obniżeniu wybranych dróg wojewódzkich do kategorii dróg powiatowych zgodnie z Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+. Kwestia ta wymaga przeprowadzenia dialogu między zainteresowanymi samorządami.
	Promocja bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w ramach programów BRD (np. Gambit Pomorski, pogramy miejskie).	Powiat Starogardzki od 2006 roku realizuje program mający na celu promocję bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym. Od 2006 do 2019 roku realizowany był program pn. „Bezpieczni na drodze”. Od 2019 roku zmieniona została nieco formuła oraz nazwa programu na „Poruszaj Się z głową. Program ma charakter profilaktyczno-edukacyjny i jest realizowany w okresie przedwakacyjnym dla uczniów szkół ponadpodstawowych Powiatu Starogardzkiego. Głównym celem programu jest zachęcenie młodzieży do przestrzegania zasad ruchu drogowego oraz przewidywania możliwych konsekwencji

		nieodpowiedzialnego i brawurowego zachowania na drodze. W realizację przedsięwzięcia zaangażowani są m. in. przedstawiciele Policji oraz Państwowej Straży Pożarnej. Ponadto, w szkołach ponadpodstawowych regularnie odbywają się prelekcje z udziałem przedstawicieli Policji, zwłaszcza przed okresem wakacyjnym. Dodatkowo, w dniach 1-3 czerwca 2023 r. odbędzie się XLIV Finał Krajowego Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Oczekiwania wobec samorządów gminnych	Obniżenie wybranych dróg wojewódzkich do kategorii dróg gminnych zgodnie z Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+.	Gmina Miejska Starogard Gdański rozważy przyjęcie odcinków dróg wojewódzkich po obniżeniu ich kategorii do dróg gminnych, zgodnie z Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+, jeśli tylko zaistnieje taka konieczność.
		Gmina Zblewo ze względów finansowych nie rozważa możliwości przyjęcia dróg wojewódzkich po obniżeniu ich kategorii do dróg gminnych.
		Gmina Starogard Gdański rozważy przyjęcie odcinków dróg wojewódzkich po obniżeniu ich kategorii do dróg gminnych, zgodnie z Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+, jeśli tylko zaistnieje taka konieczność.
		Na terenie gminy Bobowo obecnie nie występują odcinki dróg wojewódzkich do obniżenia ich kategorii do dróg gminnych, zgodnie z Planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+. W przypadku wydzielenia takich odcinków, Gmina Bobowo rozważy możliwość przyjęcia ich do kategorii dróg gminnych.

	Promocja bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w ramach programów BRD (np. Gambit Pomorski, pogromy miejskie).	Gmina Miejska Starogard Gdański realizuje własne programy promujące bezpieczne zachowania w ruchu drogowym: program budowy bezpiecznych przejść dla pieszych oraz program miasteczko ruchu drogowego. Miasteczko ruchu drogowego to kompleks obiektów przeznaczonych do nauki przepisów ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim do nauki jazdy na rowerze dla uczniów szkół podstawowych z terenu miasta Starogard Gdański. Prowadzone są także prelekcje w szkołach na temat bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w których uczestniczą przedstawiciele Policji. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Zblewo realizuje naukę przepisów o ruchu drogowym i prowadzi praktyczne szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim naukę jazdy na rowerze finalizowane egzaminami na kartę rowerową. Działanie to skierowane jest do uczniów szkół podstawowych. Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański realizuje program bezpiecznych przejść dla pieszych. Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa
		Gmina Bobowo, podobnie jak Gmina Miejska Starogard Gdański realizuje program bezpiecznych przejść dla pieszych oraz miasteczko ruchu drogowego. Mając na względzie powyższe, Gmina Bobowo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa
	Realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu	Gmina Miejska Starogard Gdański na bieżąco realizuje działania związane z budową bezpiecznych przejść dla pieszych. Ponadto Gmina realizuje program miasteczko ruchu drogowego. Miasteczko ruchu

	drogowego poprzez m.in. wdrażanie stref uspakajania ruchu, poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.	drogowego to kompleks obiektów przeznaczonych do nauki przepisów ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim do nauki jazdy na rowerze dla uczniów szkół podstawowych z terenu miasta Starogard Gdański. Prowadzone są także prelekcje w szkołach na temat bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w których uczestniczą przedstawiciele Policji. Ponadto Gmina Miejska Starogard Gdański systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu w mieście, tj.: strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30. Obszar ulic śródmieścia miasta w większości oznakowano jako strefę zamieszkania. Władze widzą takie potrzeby i systematycznie w miejscach, gdzie staje się to możliwe wprowadzają odpowiednie oznakowania powiększając strefy ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Takie rozwiązania wprowadzono na szeregu ulic na os. Łapiszewo w obszarze ograniczonym ulicami: Skarszewska, Bpa Dominika, Kalinowskiego, Jastrzębia, Starzyńskiego, Kryzana. Wcześniej wprowadzono strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30 na os. Wiejskim na os. działek Kocborowskich: dot. ul. Wyszyńskiego, Wryczy, Poprzecznej, Kwiatowej, Łąkowej, Żytniej i Kocborowskiej oraz na obszarze zabudowy jednorodzinnej pomiędzy ul. Lubichowską, Korytybską, Kociowską, Dąbrowskiego i Żwirki i Wigury. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu poprzez budowę m. in. wyniesionych przejść dla pieszych (aktualne zadanie w trakcie realizacji dot. przebudowy ul. Semlińskiej w Pincynie). Ponadto wprowadza zmiany organizacji ruchu - tworzenie stref zamieszkania (np. ul. Akacyjowa, Słoneczna, Modrzewiowa, Ks. Krefta, ul. Kasztanowa, ul. Północna w Zblewie) - znak D-40. Gmina Zblewo realizuje również inwestycje związane z budową progów spowalniających na terenie całej gminy. Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo spełnia określone
--	--	--

		w RPT oczekiwanie Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Starogard Gdański systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu, takie jak: strefy tempo 30, progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, oraz skrzyżowania zarówno na drogach gminnych, jak i wewnętrznych (np. Nowa Wieś Rzeczna, Kokoszkowy). Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwanie Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Bobowo podejmuje działania mające na celu tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Jednak z uwagi na charakter gminy, działania te nie są zbyt szerokie. Gmina Bobowo wprowadziła strefę tempo 30 m.in. na obszarze ul. Gimnazjalnej i Polnej, która została oznakowana jako strefę zamieszkania. Ponadto w wielu miejscach wybudowane zostały progi zwalniające (np. przy budynku szkoły w Bobowie). Władze Gminy Bobowo, w miejscach gdzie staje się to możliwe, wprowadzają odpowiednie rozwiązania, które zwiększają bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, przede wszystkim pieszych. Mając na względzie powyższe, Gmina Bobowo spełnia określone w RPT oczekiwanie Samorządu Województwa Pomorskiego.
Działanie 2.2.3. Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych w ruchu drogowym		
Oczekiwania wobec samorządów	Zaangażowanie jst w zakresie współfinansowania inwestycji w zakresie ITS.	Mając względzie kwestie finansowe, Powiat Starogardzki na chwilę obecną nie rozważa współfinansowania inwestycji w zakresie ITS.

powiatowych	Udział w sporządzeniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulacyjnego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania obciążenia układu drogowego i koordynacji działań na drogach.	Powiat Starogardzki w przypadku otrzymania propozycji udziału w sporządzaniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulującego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania potrzeb w zakresie mobilności, rozważy taką możliwość.
	Współudział w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym (np. BIG DATA).	Wdrożenie systemów elektronicznych przy braku środków finansowych jest wręcz niemożliwe. Mając względy kwestie finansowe, Powiat Starogardzki nie rozważa współuczestnictwa w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym.
Oczekiwania wobec samorządów gminnych	Zaangażowanie jest w zakresie współfinansowania inwestycji w zakresie ITS.	Gmina Miejska Starogard Gdański zaangażowana jest w finansowanie systemu informacji monitorowania ruchu w ramach organizacji ruchu przejazdu kolejowego na ul. Skarszewskiej. Gmina rozważy możliwość współfinansowania inwestycji w zakresie ITS, jeśli pojawi się taka potrzeba i będzie ona uzasadniona ekonomicznie.
		Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo rozważą możliwość współfinansowania inwestycji w zakresie ITS, jeśli pojawi się taka potrzeba i będzie ona uzasadniona ekonomicznie.
	Udział w sporządzeniu	Gminy tworzące MOF Starogardu Gdańskiego w przypadku otrzymania propozycji udziału

	i aktualizacji Transportowego Modelu Symulacyjnego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania obciążenia układu drogowego i koordynacji działań na drogach.	w sporządzaniu i aktualizacji Transportowego Modelu Symulującego dla Województwa Pomorskiego w celu spójnego prognozowania potrzeb w zakresie mobilności, rozważą taką możliwość.
	Współudział w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym (np. BIG DATA).	Gmina Miejska Starogard Gdański, cyklicznie co cztery lata, pozyskuje dane o mobilności podczas prowadzonych badań ankietowych i marketingowych popytu. Gmina Bobowo natomiast pozyskuje dane o mobilności podczas procedury opracowywania dokumentów planistycznych lub dotyczących rozwoju gminy. Gmina Starogard Gdański pozyskuje dane podczas przeprowadzanych badań ankietowych. Wdrożenie systemów elektronicznych przy braku środków finansowych jest wręcz niemożliwe. Mając względy kwestie finansowe, Gminy tworzące MOF Starogardu Gdańskiego nie rozważają współuczestnictwa w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności, w tym w czasie rzeczywistym.
	Realizacja działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez m.in. wdrażanie stref uspakajania ruchu, poprawy bezpieczeństwa	Gmina Miejska Starogard Gdański na bieżąco realizuje działania związane z budową bezpiecznych przejść dla pieszych. Ponadto Gmina realizuje program miasteczko ruchu drogowego. Miasteczko ruchu drogowego to kompleks obiektów przeznaczonych do nauki przepisów ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie ruchu pieszych, ale przede wszystkim do nauki jazdy na rowerze dla uczniów szkół podstawowych z terenu miasta Starogard Gdański. Prowadzone są także prelekcje w szkołach na temat bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w których uczestniczą przedstawiciele Policji. Gmina

	pieszych i rowerzystów.	Miejska Starogard Gdański systematycznie wprowadza również rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu w mieście, tj.: strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30. Obszar ulic śródmieścia miasta w większości oznakowano jako strefę zamieszkania. Władze widzą takie potrzeby i systematycznie w miejscach, gdzie staje się to możliwe wprowadza odpowiednie oznakowania powiększając strefy ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Takie rozwiązania wprowadzono na szeregu ulic na os. Łąpiszewo w obszarze ograniczonym ulicami: Skarszewska, Bpa Dominika, Kalinowskiego, Jastrzębia, Starzyńskiego, Kryzana. Wcześniej wprowadzono strefę skrzyżowań równoważnych i tempo 30 na os. Wiejskim na os. działek Kocborowskich: dot. ul. Wyszyńskiego, Wryczy, Poprzecznej, Kwiatowej, Łąkowej, Żytnej i Kocborowskiej oraz na obszarze zabudowy jednorodzinnej pomiędzy ul. Lubichowską, Korytybską, Kociewską, Dąbrowskiego i Żwirki i Wigury. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Zblewo systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu poprzez budowę m. in. wyniesionych przejść dla pieszych (aktualne zadanie w trakcie realizacji dot. przebudowy ul. Semlińskiej w Pincynie). Ponadto wprowadza zmiany organizacji ruchu - tworzenie stref zamieszkania (np. ul. Akacyjowa, Słoneczna, Modrzewiowa, Ks. Krefta, ul. Kasztanowa, ul. Północna w Zblewie) - znak D-40. Gmina Zblewo realizuje również inwestycje związane z budową progów spowalniających na terenie całej gminy. Mając na względzie powyższe, Gmina Zblewo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego. Gmina Starogard Gdański systematycznie wprowadza rozwiązania dotyczące uspokojenia ruchu, takie jak: strefy tempo 30, progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, oraz skrzyżowania zarówno
--	-------------------------	--

		na drogach gminnych, jak i wewnętrznych (np. Nowa Wieś Rzeczna, Kokoszkowy). Mając na względzie powyższe, Gmina Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Bobowo podejmuje działania mające na celu tworzenie lub powiększanie stref ruchu uspokojonego lub ograniczonego. Jednak z uwagi na charakter gminy, działania te nie są zbyt szerokie. Gmina Bobowo wprowadziła strefę tempo 30 m.in. na obszarze ul. Gimnazjalnej i Polnej, która została oznakowana jako strefę zamieszkania. Ponadto w wielu miejscach wybudowane zostały progi zwalniające (np. przy budynku szkoły w Bobowie). Władze Gminy Bobowo, w miejscach gdzie staje się to możliwe, wprowadza odpowiednie rozwiązania, które zwiększają bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, przede wszystkim pieszych. Mając na względzie powyższe, Gmina Bobowo spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
Działanie 2.2.4. Rozbudowa ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych		
Oczekiwania wobec samorządów powiatowych	Sporządzanie planów elektromobilności dla powiatów/miejskich obszarów funkcjonalnych.	Z ustawy o elektromobilności wynika, że Powiat Starogardzki nie ma obowiązku tworzenia takich planów. Do tej pory nie było konieczności tworzenia takiego planu, ale biorąc pod uwagę postęp technologiczny, wzrost świadomości mieszkańców w zakresie jakości powietrza i ogólny rozwój elektromobilności w Polsce należałoby w najbliższej przyszłości opracować stosowną strategię dla Powiatu Starogardzkiego. Opracowanie strategii elektromobilności dla Powiatu pozwoli na stworzenie dogodnych warunków do upowszechniania i korzystania z pojazdów zeroemisyjnych – elektrycznych, hybrydowych, elektryczno-hybrydowych i wodorowych, w szczególności w publicznym transporcie zbiorowym oraz służbach komunalnych, a także redukcji emisji szkodliwych substancji, generowanych

		przez ruch samochodowy na terenie powiatu, w tym poprzez ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych na rzecz transportu zbiorowego. Mając na względzie powyższe, Powiat Starogardzki rozważy sporządzenie niniejszego planu.
Oczekiwania wobec samorządów gminnych	Zabezpieczenie rezerw terenowych pod rozwój funkcji gospodarczych, w tym lokalizację infrastruktury paliw alternatywnych przy projektowanych węzłach drogowych na sieci TEN-T.	Gmina Miejska Starogard Gdański posiada rezerwy terenowe przeznaczone pod rozwój funkcji gospodarczych, w tym lokalizację infrastruktury paliw alternatywnych. Natomiast w pobliżu obszaru Gminy Miejskiej Starogard Gdański nie planuje się przebiegu dróg sieci TEN-T, a co za tym idzie, lokalizacji węzłów drogowych. Mając na względzie powyższe, Gmina Miejska Starogard Gdański spełnia określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
		Gmina Zblewo, Gmina Starogard Gdański oraz Gmina Bobowo posiadają rezerwy terenowe przeznaczone pod rozwój funkcji gospodarczych, w tym lokalizację infrastruktury paliw alternatywnych. Mając na względzie powyższe, Gminy spełniają określone w RPT oczekiwania Samorządu Województwa Pomorskiego.
	Wprowadzenie stref czystego transportu na podstawie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.	Na podstawie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, dla miejscowości poniżej 50 tysięcy mieszkańców, nie ma wymogu wprowadzania stref czystego transportu. Tym samym wszystkie jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Starogardu Gdańskiego nie wprowadzają przewidzianych w ustawie stref.
Cel szczegółowy 3. ZRÓNOWAŻONA MOBILNOŚĆ TOWAROWA		
Priorytet 3.1. KONKURENCYJNE WĘZŁY TRANSPORTU INTERMODALNEGO		

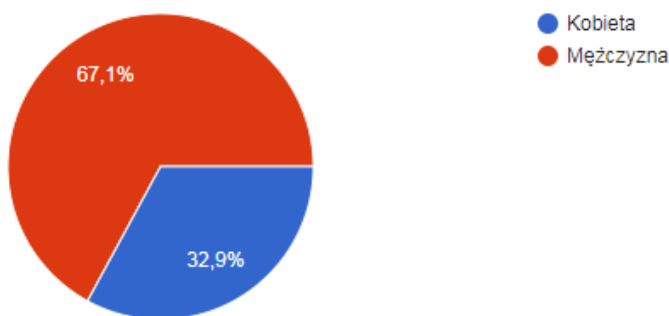
Działanie 3.2.2. Dowiązanie terminali intermodalnych i centrów logistycznych do systemu transportowego regionu		
Oczekiwania wobec samorządów powiatowych	Rozwój sieci dróg powiatowych do węzłów intermodalnych, centrów logistycznych i powierzchni magazynowych jako uzupełniających do sieci dróg krajowych i wojewódzkich.	Powiat Starogardzki na chwilę obecną nie widzi potrzeby rozbudowy sieci.

3.13 ZACHOWANIA TRANSPORTOWE MIESZKAŃCÓW MOF – BADANIA

W celu oceny zachowań i aktywności transportowych mieszkańców MOF Starogardu Gdańskiego, poznania preferencji użytkowników ruchu oraz opinii na temat jakości publicznego transportu zbiorowego w okresie od 07.10.2022 r. do 18.11.2022 r. przeprowadzono badania ankietowe skierowane do Radnych Powiatu, Gmin i Sołectw. Badanie polegało na przekazaniu grupie interesariuszy linka z utworzonym interaktywnym formularzem. Respondenci wypełnili ankietę z poziomu strony internetowej, co zapewniło anonimowość. Ankieta składała się z 25 pytań – zamkniętych oraz otwartych, w tym metryczki. W badaniu wzięły udział 84 osoby, co stanowi 64% uprawnionych do udzielenia odpowiedzi. Poniżej przedstawiono wyniki i wnioski.

W badaniu wzięło udział 56 mężczyzn (67,1%) oraz 28 kobiet, co stanowi 32,9% upoważnionych do wzięcia udziału w badaniu.

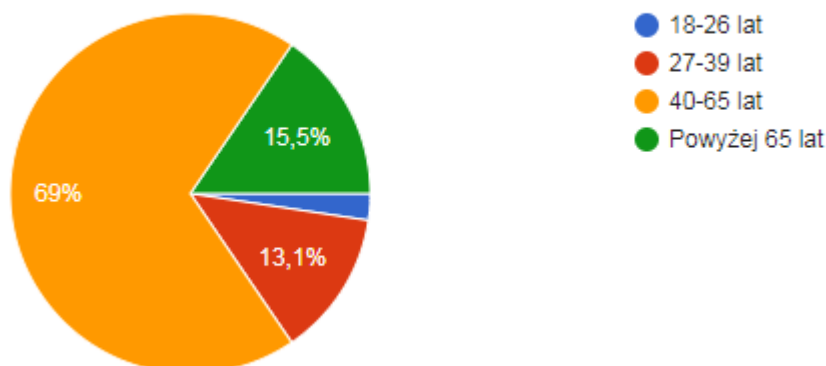
Wykres 5 Płeć



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Większość respondentów, bo aż 58 osób, to osoby w wieku od 40-65 lat. Dwie kolejne grupy, to badani w wieku powyżej 65 lat (13 osób) oraz w przedziale wiekowym między 27 a 39 rokiem życia – 11 osób. Najmniejszą grupę stanowiły osoby w wieku 18-26 lat (2 osoby).

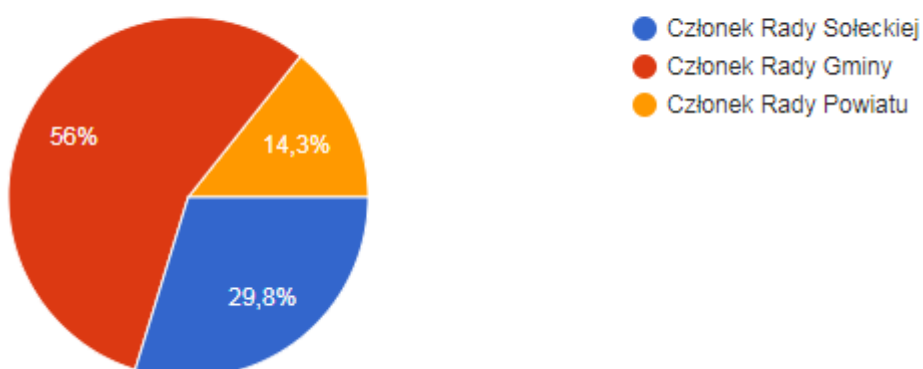
Wykres 6 Wiek



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Większość ankietowanych, bo aż 56% (47 osób) to osoby pełniące funkcję Członka Rady Gminy. 29,8% (25 osób) to osoby pełniące funkcję Członka Rady Sołeckiej. Ostatnią grupę (12 osób) stanowią Członkowie Rady Powiatu, którzy stanowią 14,3% ogółu ankietowanych.

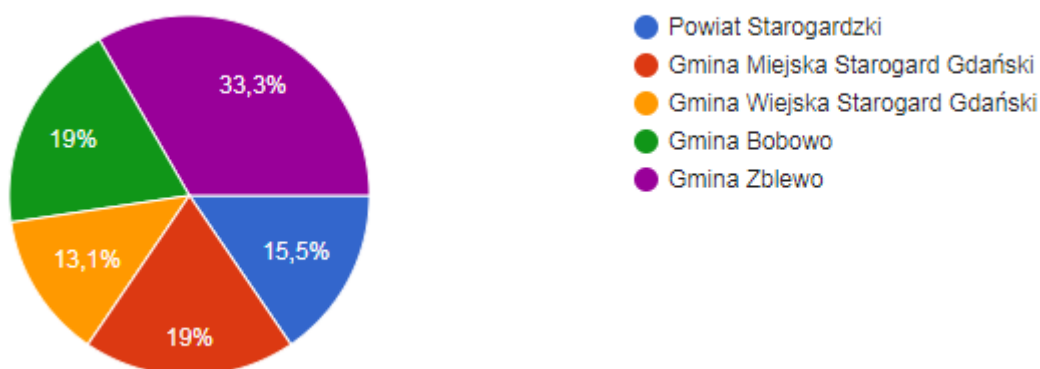
Wykres 7 Funkcja



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

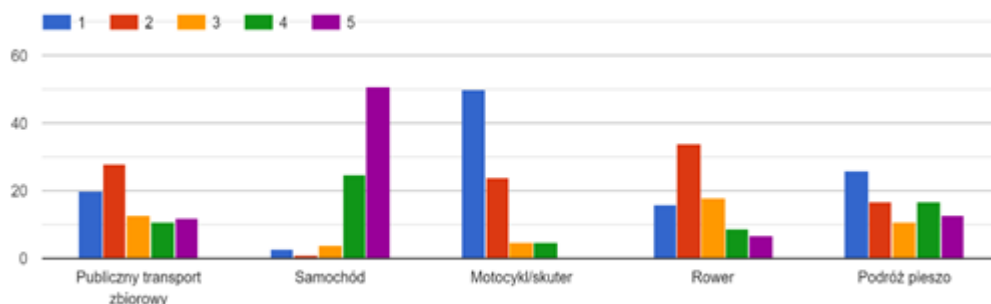
Największa grupa ankietowanych reprezentowała Gminę Zblewo (33,3%, 28 osób). Następnie kolejno: Gminę Bobowo (19%, 16 osób), Gminę Miejską Starogard Gdański oraz Gminę Bobowo (19%, 16 osób), Powiat Starogardzki (15,5%, 13 osób) oraz Gminę Starogard Gdański (13,1%, 11 osób).

Wykres 8 Reprezentacja



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wykres 9 Jakiego środka transportu najczęściej używają Mieszkańcy obszaru, który Pani/Pan reprezentuje, do codziennego przemieszczania się? Proszę ocenić wyznaczniki w skali od 1 do 5 (1 – nie korzystam, 2 – sporadycznie, 3 – raz w tygodniu, 4 – kilka razy w tygodniu, 5 – codziennie)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

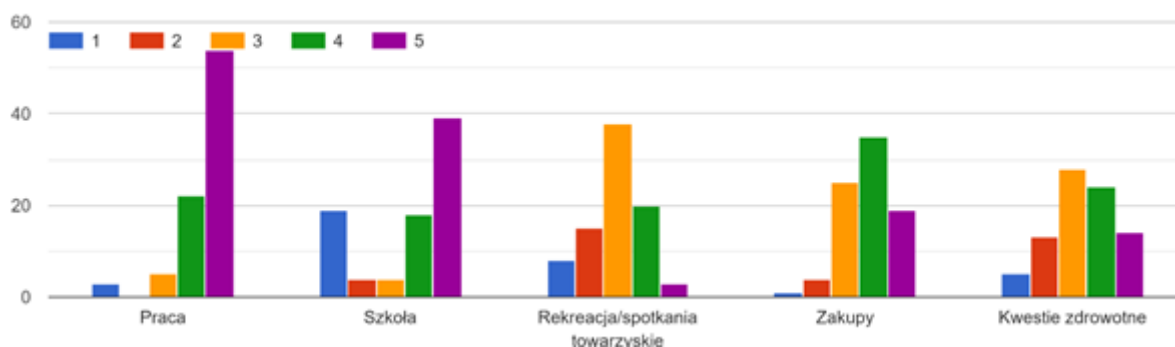
W pierwszym pytaniu szczegółowym poddano ocenie częstotliwość korzystania z 5 zaprezentowanych sposobów przemieszczania się. W codziennych podróżach ankietowani najczęściej wykorzystują samochód. Około 61% respondentów codziennie porusza się

samochodem. Kolejnym środkiem transportu najczęściej wykorzystywanym w celach obligatoryjnych jest publiczny transport zbiorowy (14,3%). Równocześnie, ten sam odsetek badanych wybiera podróż pieszo. Udział procentowy osób, które korzystają z rozpatrywanych powyżej środków transportu kilka razy w tygodniu, rozkłada się mniej więcej na takim samym poziomie. Należy zauważyć, iż żaden z respondentów do codziennych podróży nie wykorzystuje pojazdów takich, jak motocykl i skuter. Ponad 84% nie wykorzystuje w ogóle roweru.

Podsumowując, z danych zawartych w powyższym wykresie wynika, iż pod względem popularności najwyżej plasuje się indywidualny transport samochodowy. Jedynie nieco ponad 3,5% deklaruje zupełny brak wykorzystania tego środka transportu. Drugim, pod względem częstotliwości, wyborem jest publiczny transport zbiorowy oraz ruch piesz.

Jak wynika z analizy, ankietowani najczęściej przemieszczają się do miejsc obligatoryjnych: pracy (64%) i szkoły (46%). Na zakupy najczęściej wybiera się niemal 22,6% badanych, a niemal 17% wybiera za cel podróży obiekty związane z opieką zdrowotną. W celu zapewnienia dostępu do rekreacji i spotkań towarzyskich, za każdym razem samochód wybiera 3,6% respondentów.

Wykres 10 Jaki jest najczęstszy motyw/cel podróży Mieszkańców obszaru, który Pani/Pan reprezentuje?
Proszę ocenić wyznaczniki w skali od 1 do 5 (1 – nigdy, 2 – rzadko, 3 – czasami, 4 – często, 5 – zawsze)

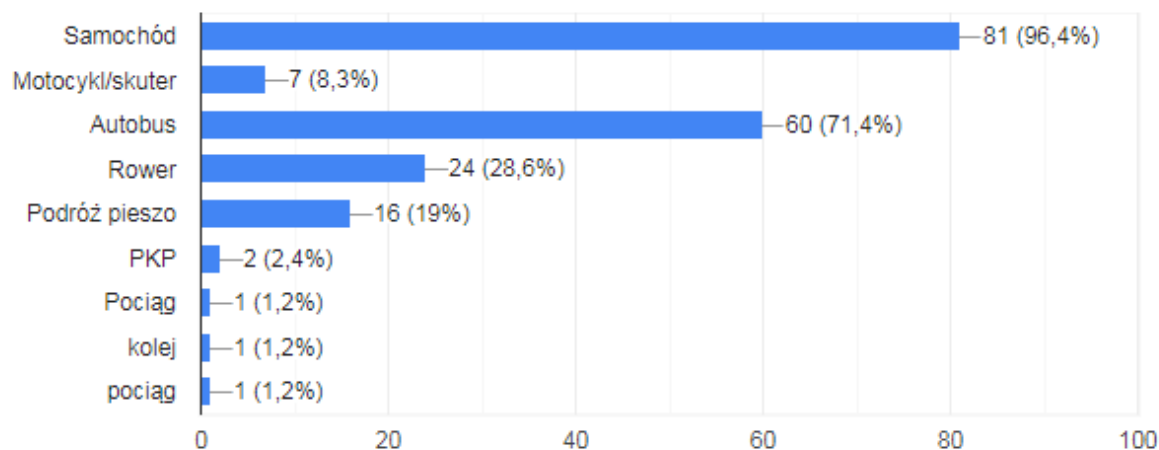


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Na to pytanie odpowiadali ankietowani, którzy za najczęstszy cel podróży podali miejsce pracy lub nauki. W tym przypadku respondenci mieli możliwość wybrania kilku odpowiedzi, więc wartości w poszczególnych kategoriach nie sumują się do 100%. Wiodącą

odpowiedzią był samochód, następnie autobus, rower oraz ruch piesz. Grupa badana miała także możliwość określenia innego środka transportu, poza wymienionymi. Toteż w udzielanych odpowiedziach znalazła się również kolej.

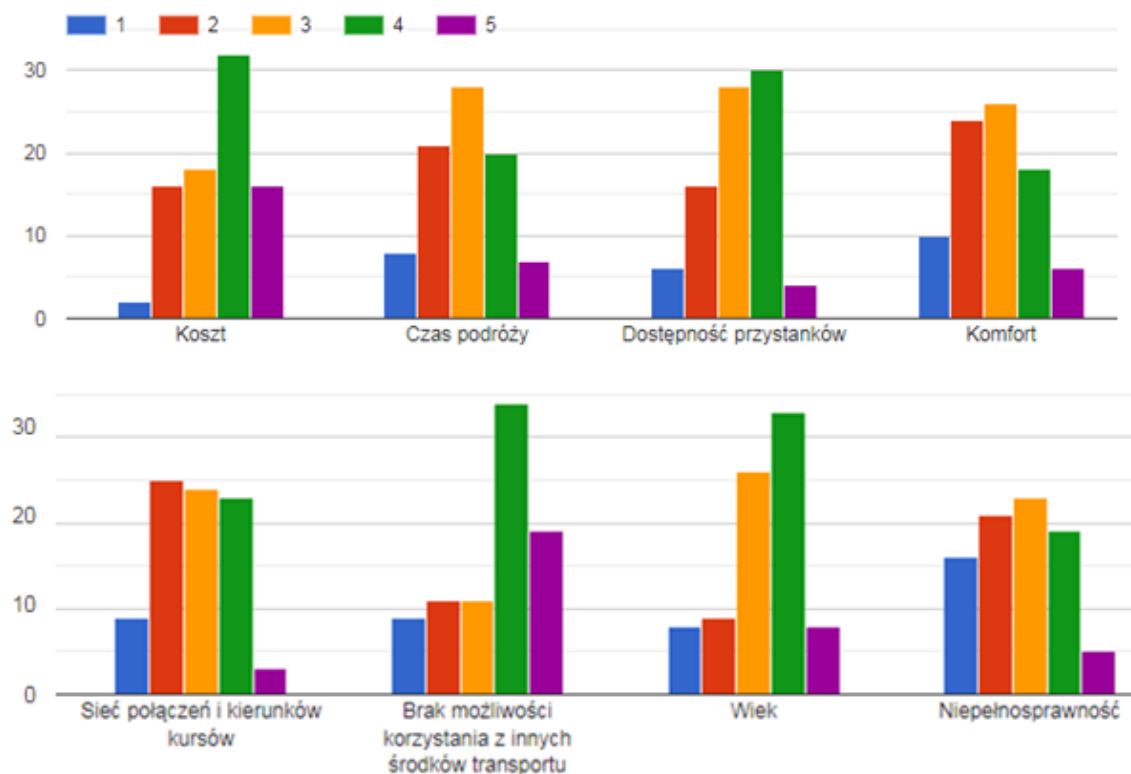
Wykres 11 Jakim środkiem transportu Mieszkańcy obszaru, który Pani/Pan reprezentuje, dojeżdżają do miejsca pracy/nauki?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

W kolejnym pytaniu respondenci określili, co definiuje ich wybór publicznego transportu zbiorowego jako środka przemieszczania się. Komunikacja publiczna była wybierana najczęściej ze względu na koszt oraz brak możliwości korzystania z innych środków transportu. W tych przypadkach odpowiedzi „często” i „zawsze” były najczęściej definiowane. Analizując dane wykresu, należy zauważyć, iż znaczenie ma także dostępność przystanków. Na transport autobusowy najczęściej decydują się respondenci, którym lokalizacja przystanków umożliwia względnie sprawną i bezpieczną podróż, a także wiek. Istotnymi z punktu widzenia pasażera są również sieć połączeń i kierunków kursów.

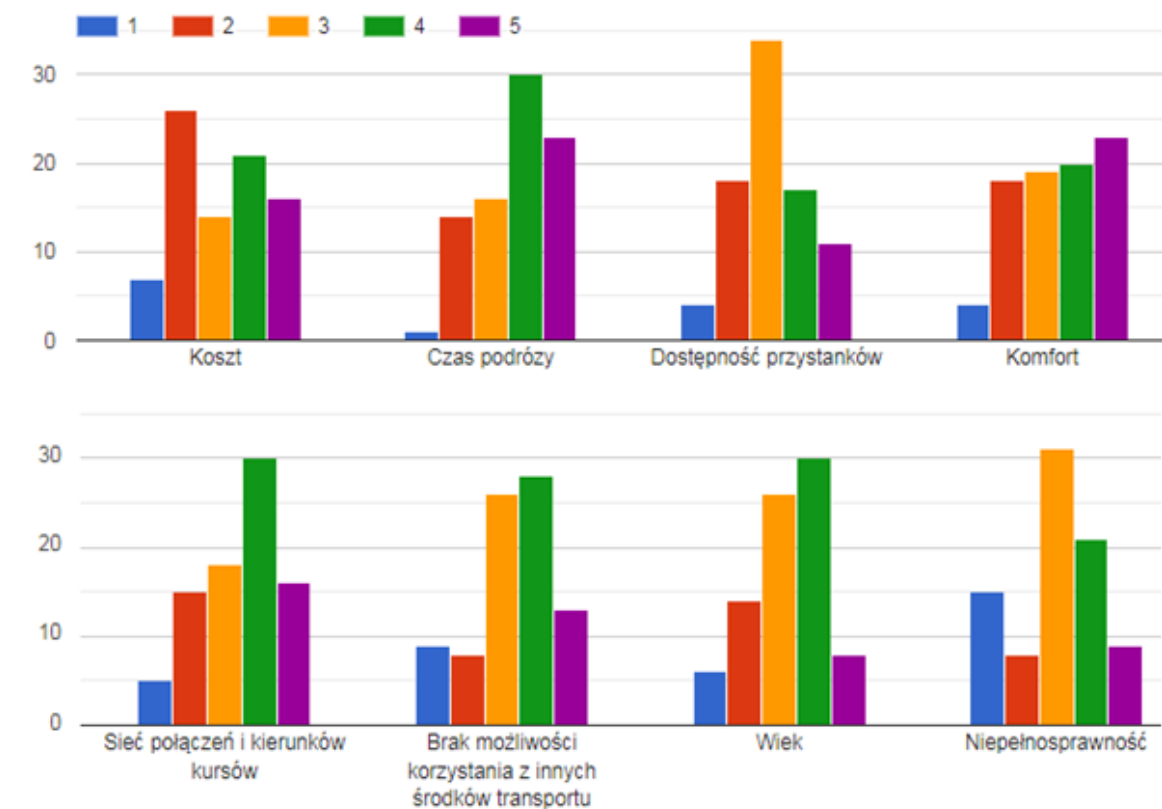
Wykres 12 Jakie są najczęstsze przyczyny/powody wyboru publicznego transportu zbiorowego jako środka przemieszczania się Mieszkańców obszaru, który Pani/Pan reprezentuje? Proszę ocenić wyznaczniki w skali od 1 do 5 (1 – nigdy, 2 – rzadko, 3 – czasami, 4 – często, 5 – zawsze)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Następne pytanie dotyczyło czynników wpływających na wybór innego środka komunikacji niż publiczny transport zbiorowy. W tym przypadku największe znaczenie miały przede wszystkim determinanty takie, jak: czas podróży oraz komfort.

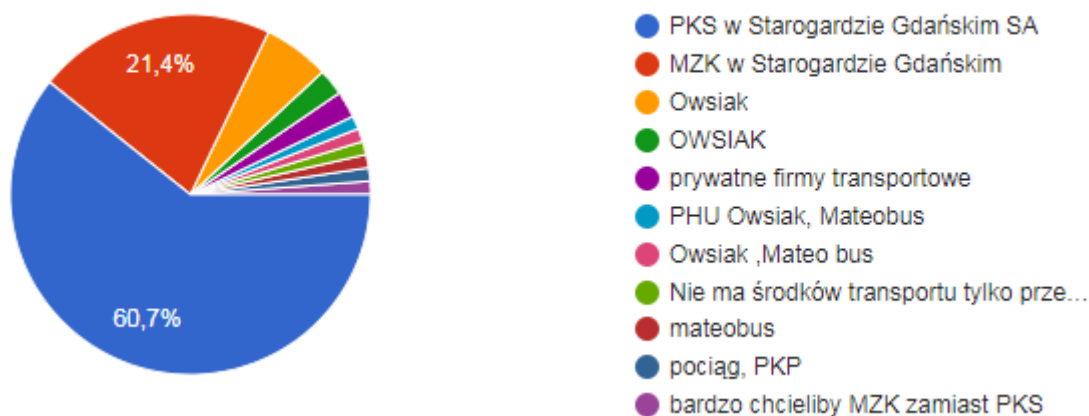
Wykres 13 Jakie są czynniki wpływające na wybór innego środka komunikacji niż publiczny transport zbiorowy Mieszkańców obszaru, który Pani, Pan reprezentuje? Proszę ocenić wyznaczniki w skali od 1 do 5 (1 – nigdy, 2 – rzadko, 3 – czasami, 4 – często, 5 – zawsze)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Kolejne pytanie skierowane było przede wszystkim do osób, które transport publiczny wybierają jako najczęstszy środek transportu. Największą grupę stanowią respondenci, którzy zazwyczaj korzystają z usług PKS w Starogardzie Gdańskim SA (60,7%). Drugą odpowiedzią był przewoźnik MZK w Starogardzie Gdańskim. Ankietowani mieli również możliwość określenia innego środka, poza wymienionymi. Toteż pojawiały się odpowiedzi: kolej oraz prywatne firmy transportowe, w tym PHU Owsiak oraz Mateobus.

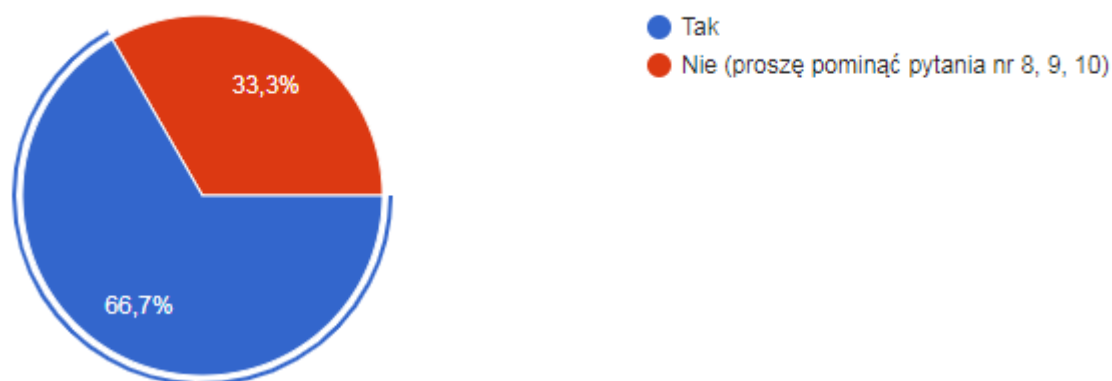
Wykres 14 Z usług, którego przewoźnika publicznego transportu zbiorowego najczęściej korzystają Mieszkańcy obszaru, który Pani/Pan reprezentuje?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

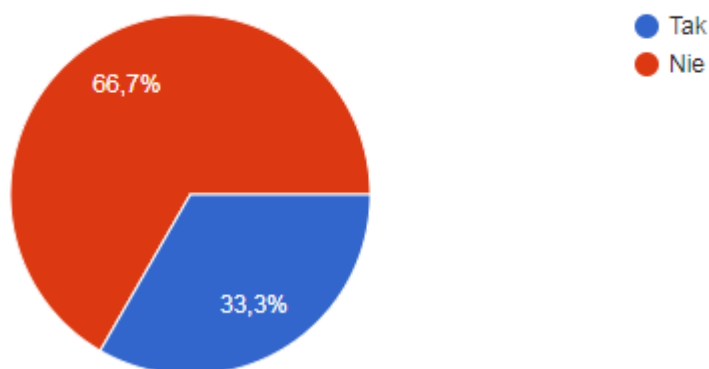
Kolejnym, istotnym obszarem poddanym analizie jest niepełnosprawność użytkowników korzystających z usług zbiorowego transportu publicznego. Większość ankietowanych zaznaczyła, iż na obszarach, które reprezentują są osoby z niepełnosprawnościami (66,7%). 33,3% respondentów zaznaczyło odpowiedź przeczącą.

Wykres 15 Czy użytkownikami publicznego transportu zbiorowego obszaru, który Pani/Pan reprezentuje są Mieszkańcy z orzeczeniem o niepełnosprawności?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

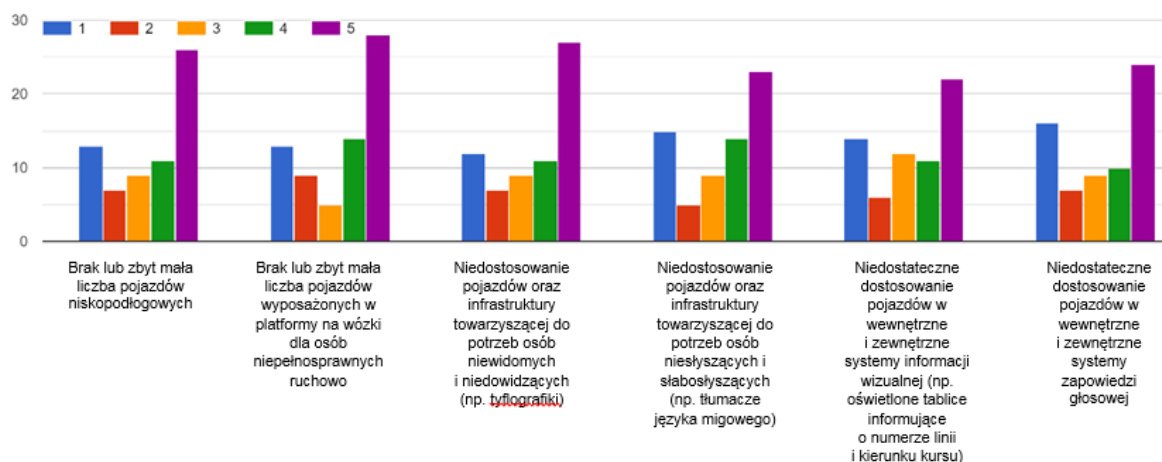
Wykres 16 Czy zdaniem Mieszkańców obszaru, który Pani/Pan reprezentuje, użytkowany tabor publicznego transportu zbiorowego jest przystosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami oraz osób starszych?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Następne pytanie dotyczyło dostosowania taboru publicznego transportu zbiorowego do przewozu osób z niepełnosprawnościami oraz osób starszych. Podobnie jak w pytaniu poprzednim, 66,7% ankietowanych twierdzi, iż flota transportu zbiorowego nie odpowiada na potrzeby tej grupy osób. 33,3% ankietowanych odpowiedziało twierdząco.

Wykres 17 Jakiego rodzaju bariery architektoniczne i komunikacyjne publicznego transportu zbiorowego ograniczają przemieszczanie się Mieszkańców obszaru, który Pani/Pan reprezentuje? Proszę ocenić wyznaczniki w skali od 1 do 5 (1 – najmniejsza bariera, 5 – największa bariera)

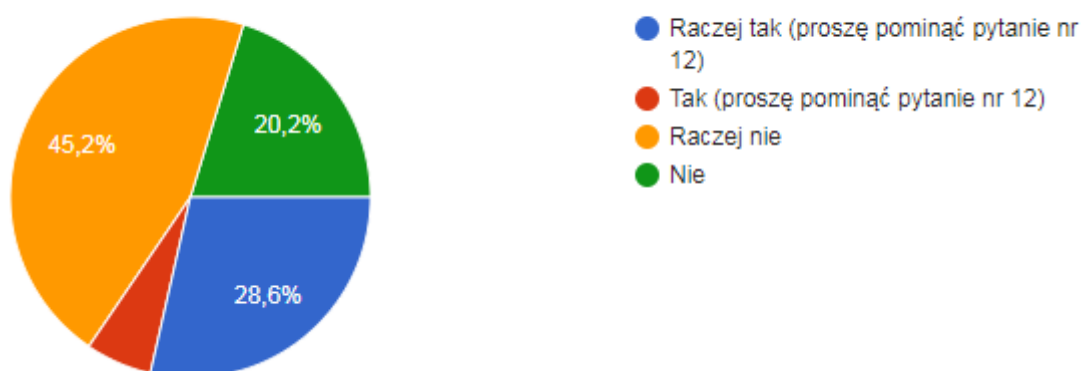


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Kolejne pytanie bezpośrednio było powiązane z pytaniem poprzedzającym. W tym miejscu respondenci mieli możliwość wskazania innych barier architektonicznych. Ankietowani wskazywali na: wysokie krawężniki i schody w otoczeniu przystanków i dworców, a także brak chodników. Ponadto wymienione zostały takie aspekty, jak: niefunkcjonalne i niebezpieczne przystanki, brak wiat z ławkami oraz parkingów przy dworcach i przystankach.

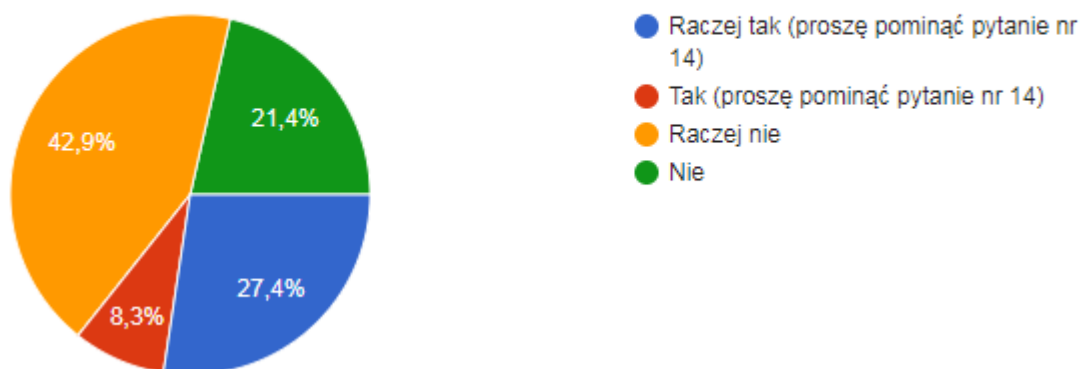
Kolejne pytania dotyczyły sieci połączeń. Prawie połowa badanych stwierdziła, że sieć połączeń raczej jest niewystarczająca (45,2%), 20,2% natomiast zdecydowanie zaznaczyła odpowiedź przeczącą. Jedynie 6% twierdzi, że siatka połączeń jest w zupełności adekwatna do potrzeb. Jako obszary wymagające poprawy wskazano przede wszystkim rozszerzenie sieci połączeń o mniejsze miejscowości gmin, zwiększenie liczby kursujących autobusów, brak połączenia z Wysokiej i Grabowa, rozszerzenie połączeń w kierunku gminy Zblewo.

Wykres 18 Czy zdaniem Mieszkańców obszaru, który Pani/Pan reprezentuje, sieć połączeń jest wystarczająca?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wykres 19 Czy zdaniem Mieszkańców obszaru, który Pani/Pan reprezentuje częstotliwość kursów jest wystarczająca?

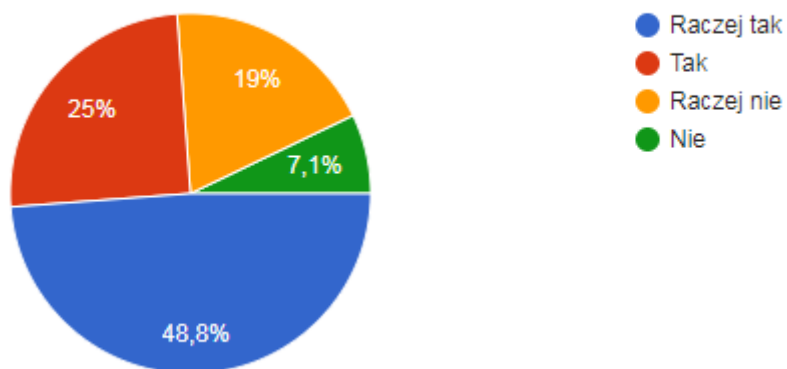


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Odpowiedzi na to pytanie były bardzo zbliżone do odpowiedzi na pytanie poprzednie. 42,9% ankietowanych stwierdziła, że częstotliwość kursów jest raczej niewystarczająca. 21,4% badanych zdecydowanie zaznaczyła odpowiedź przeczącą. Jedynie 8,3% ogółu twierdzi, że częstotliwość kursów jest wystarczająca. Jako obszary wymagające poprawy wskazano przede wszystkim: zbyt małą liczbę połączeń w porannych, popołudniowych oraz późnych godzinach wieczornych, zbyt małą liczbę połączeń w weekendy i święta, małą częstotliwość połączeń z miejscowościami peryferyjnymi, ograniczoną liczbę kursów na przestrzeni ubiegłych lat, poprawę regularności i punktualności autobusów oraz zniwelowanie trudności w skomunikowaniu z innymi środkami transportu.

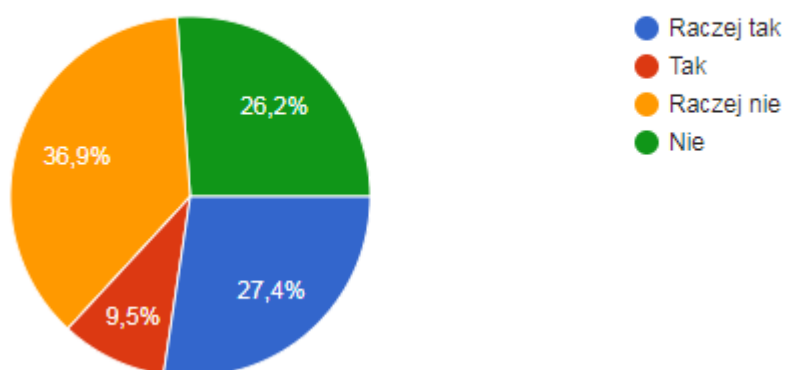
25% ankietowanych stwierdziło, iż czas dojazdu do centrum przesiadkowego jest adekwatny do pokonywanej odległości. Dodatkowo, 48,8% uważa, że raczej tak. Pozostały odsetek respondentów uważa, że czas spędzony na dojeździe nie jest współmierny z pokonywaną odległością.

Wykres 20 Czy czas dojazdu Mieszkańców obszaru, który Pani/Pan reprezentuje, do centrum przesiadkowego (Starogard Gdański – miasto-rdzeń MOF Starogardu Gdańskiego) jest adekwatny do pokonywanej odległości?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wykres 21 Czy zdaniem Mieszkańców obszaru, który Pani/Pan reprezentuje, liczba połączeń do centrum przesiadkowego jest wystarczająca?

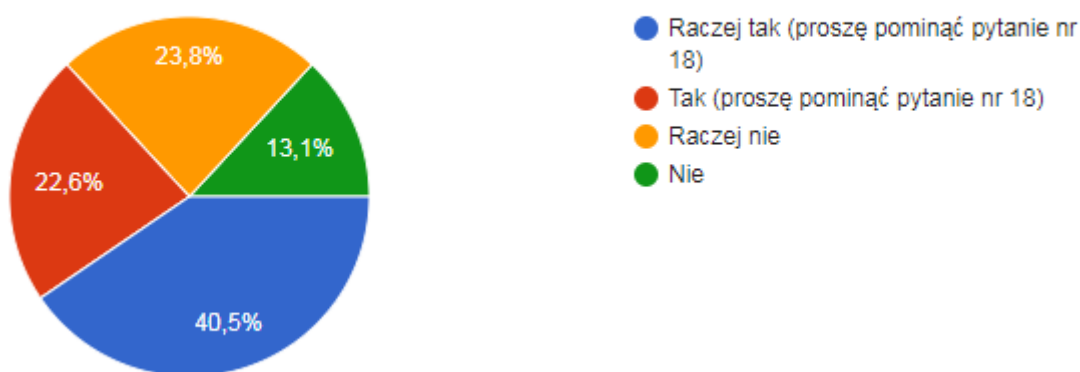


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Pytanie to również dotyczyło centrum przesiadkowego. Większość respondentów uważa, że liczba połączeń nie jest wystarczająca (26,2% - nie, 36,9% - raczej nie). Łącznie 36,9% uważa, że liczba połączeń jest odpowiednia (9,5% - tak, 27,4% - raczej tak).

22,6% badanych uważa, że centrum przesiadkowe jest dobrze skomunikowane z kolejnymi celami podróży, 40,5% natomiast, że raczej tak. Mniej niż połowa twierdzi, że nie i raczej nie. Ankieterzy, którzy udzielili negatywnej odpowiedzi, wskazali następujące argumenty: długi czas oczekiwania na przesiadkę, zbyt małe nasycenie połączeniami z siatki powiatowej PKS i kolejowej PKP oraz brak synchronizacji w rozkładach jazdy pociągów i autobusów.

Wykres 22 Czy zdaniem Mieszkańców obszaru, który Pani/Pan reprezentuje, centrum przesiadkowe jest dobrze skomunikowane z kolejnymi miejscami podróży? Czy liczba dalszych połączeń jest wystarczająca?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Analizie poddana została również ocena jakości publicznego transportu zbiorowego. Ankieterzy, którzy korzystają z komunikacji publicznej, zostali poproszeni o jej ocenę pod kątem 19 cech. Każda ocena zawierała się w przedziale od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało głębokie niezadowolenie, 5 - zadowolenie. Spośród wszystkich odpowiedzi obliczono średnią dla każdej cechy. 9 z wyżej wymienionych cech uzyskała średnią ocenę na pograniczu raczej zadowolającej:

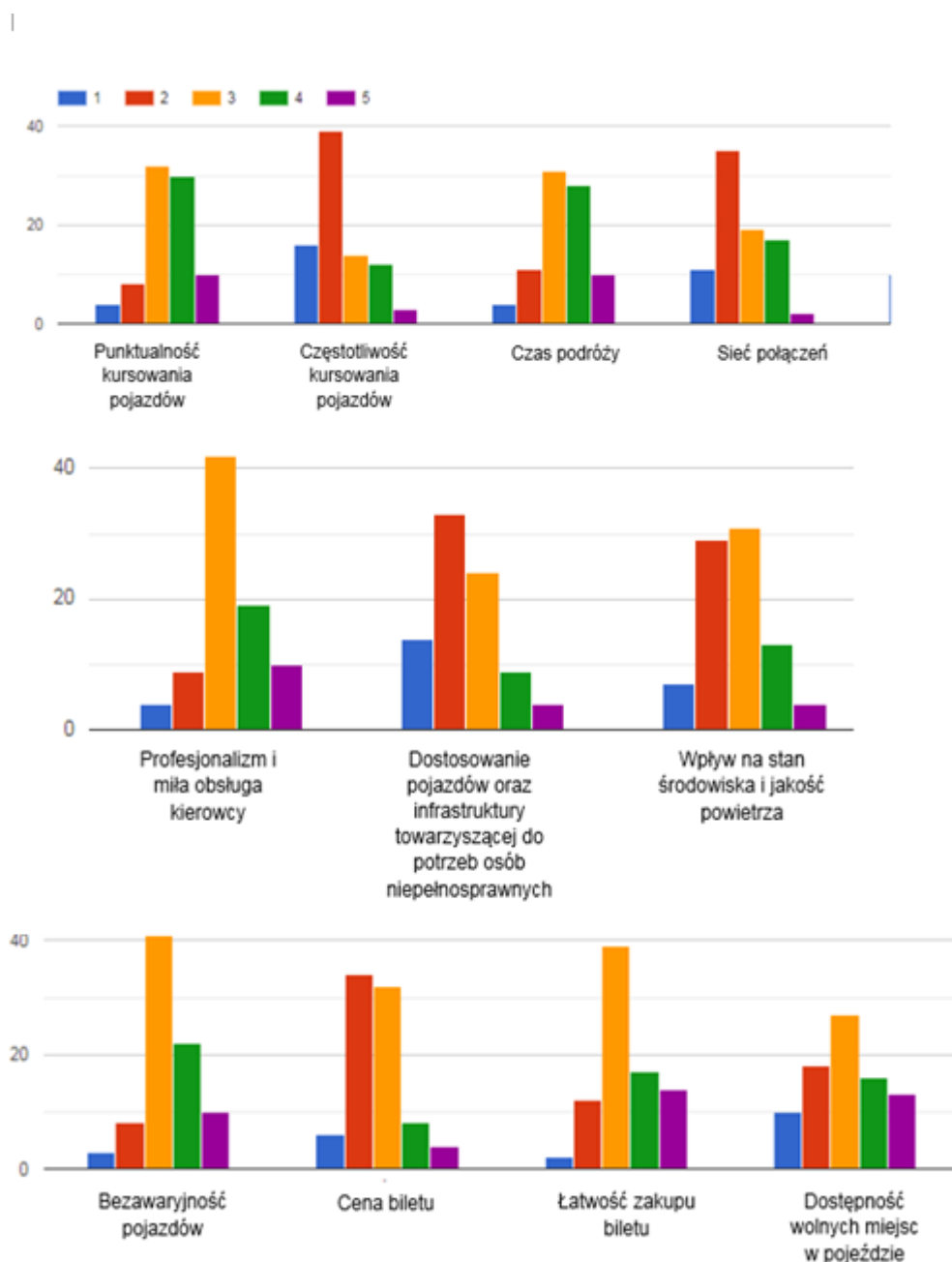
1. częstotliwość kursowania pojazdów – 2,37,
2. dostosowanie pojazdów oraz infrastruktury towarzyszącej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami – 2,48,
3. czas oczekiwania na przystankach – 2,52,

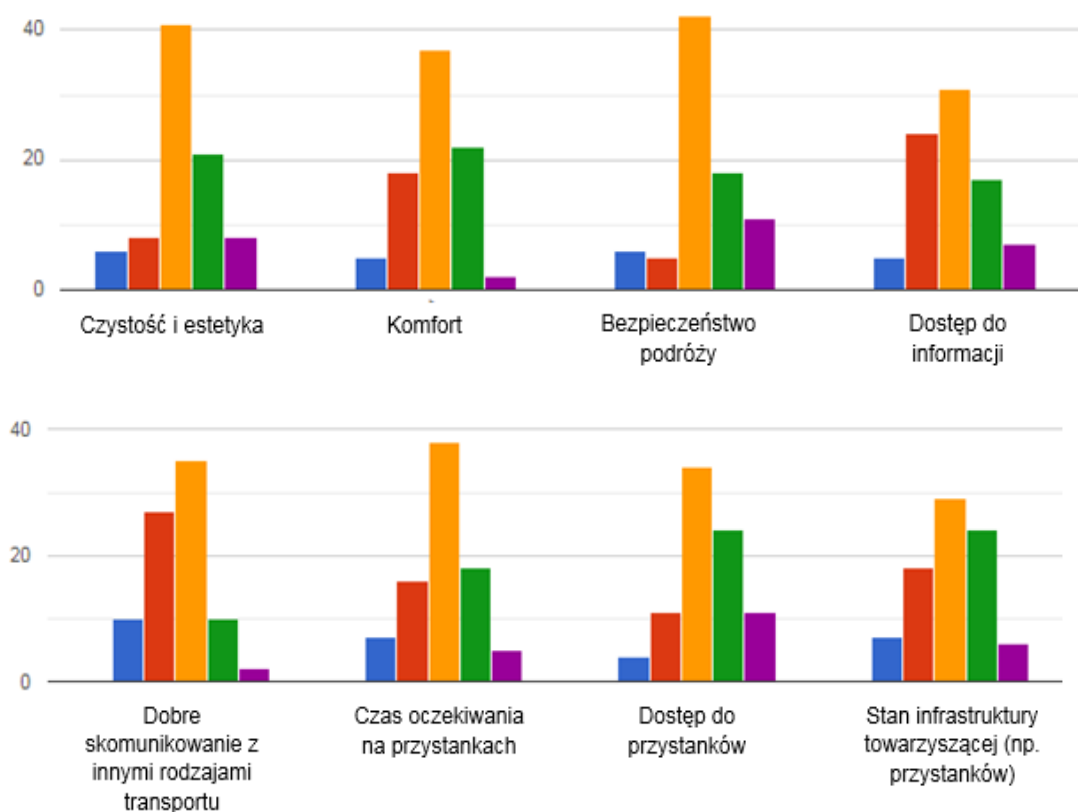
4. sieć połączeń – 2,57,
5. dobre skomunikowanie z innymi rodzajami transportu – 2,61,
6. cena biletu – 2,64,
7. wpływ na stan środowiska i jakość powietrza – 2,7,
8. dostęp do informacji – 2,97,
9. komfort – 2,98.

Kolejnych 10 natomiast odzwierciedla stanowisko zadowolające:

1. stan infrastruktury towarzyszącej (np. przystanków) – 3,04,
2. czystość i estetyka – 3,2,
3. profesjonalizm i miła obsługa kierowcy – 3,26,
4. bezpieczeństwo podróży – 3,27,
5. dostęp do przystanków – 3,32,
6. dostępność wolnych miejsc w pojeździe – 3,32,
7. bezawaryjność pojazdów – 3,33,
8. czas podróży – 3,35,
9. łatwość zakupu biletu – 3,35,
10. punktualność kursowania pojazdów – 3,4.

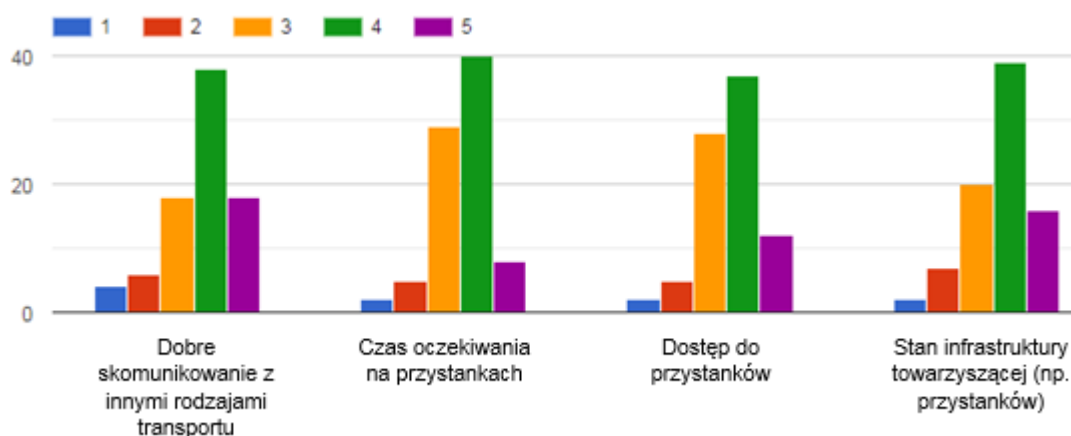
Wykres 23 Jak Mieszkańcy obszaru, który Pani/Pan reprezentuje oceniają jakość publicznego transportu zbiorowego? Proszę ocenić wyznaczniki w skali od 1 do 5 (1- głęboko niezadowolający, 2 – raczej niezadowolający, 3 – zadowolający, 4 – raczej zadowolający, 5 – zadowolający)

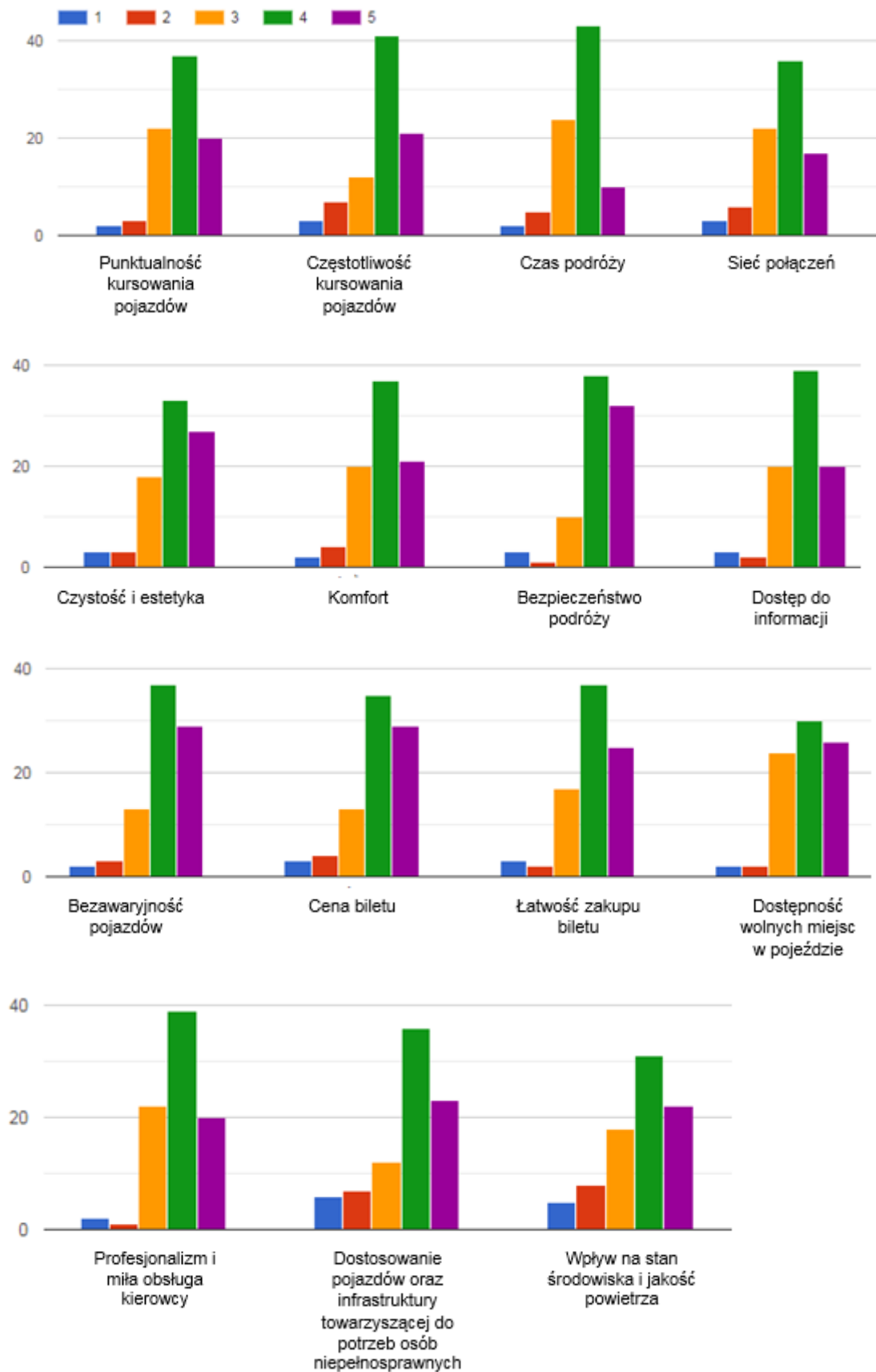




Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wykres 24 Które z wymienionych wyznaczników oceny jakości publicznego transportu zbiorowego mają największe znaczenie dla Mieszkańców obszaru, który Pani/Pana reprezentuje? Proszę ocenić wyznaczniki w skali od 1 do 5 (1 – nieważny, 2 - raczej ważny, 3 – dość ważny, 4 - bardzo ważny, 5 – niezbędny)





Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

W nawiązaniu do pytania poprzedniego, ankietowani ocenili ważność poszczególnych cech z punktu widzenia pasażera korzystającego z usług przewoźników publicznego transportu zbiorowego. Każda ocena zawierała się w przedziale od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało nieważność, 5 - niezbędność. Podobnie, jak w pytaniu ubiegłym, spośród wszystkich odpowiedzi obliczono średnią dla każdej cechy. Poniżej przedstawiono cechy w kolejności od najważniejszej dla pasażera:

1. bezpieczeństwo podróży – 4,13,
 2. bezawaryjność pojazdów – 4,04,
 3. cena biletu – 3,99,
 4. łatwość zakupu biletu – 3,94,
 5. czystość i estetyka – 3,93
 6. dostępność wolnych miejsc w pojeździe – 3,9,
 7. profesjonalizm i miła obsługa kierowcy – 3,88,
 8. dostęp do informacji – 3,85,
 9. komfort – 3,85,
 10. częstotliwość kursowania pojazdów – 3,83,
 11. punktualność kursowania pojazdów – 3,83,
 12. dostosowanie pojazdów oraz infrastruktury towarzyszącej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami – 3,75,
 13. stan infrastruktury towarzyszącej (np. przystanków) – 3,71
 14. dobre skomunikowanie z innymi rodzajami transportu – 3,7,
 15. wpływ na stan środowiska i jakość powietrza – 3,68,
 16. czas podróży – 3,64,
 17. dostęp do przystanków – 3,62,
 18. czas oczekiwania na przystankach – 3,55,
 19. sieć połączeń – 3,51.
-

Ostatnie pytanie szczegółowe dotyczyła czynników, które wpłynęłyby na częstsze korzystanie lub rozpoczęcie korzystania z publicznego transportu zbiorowego.

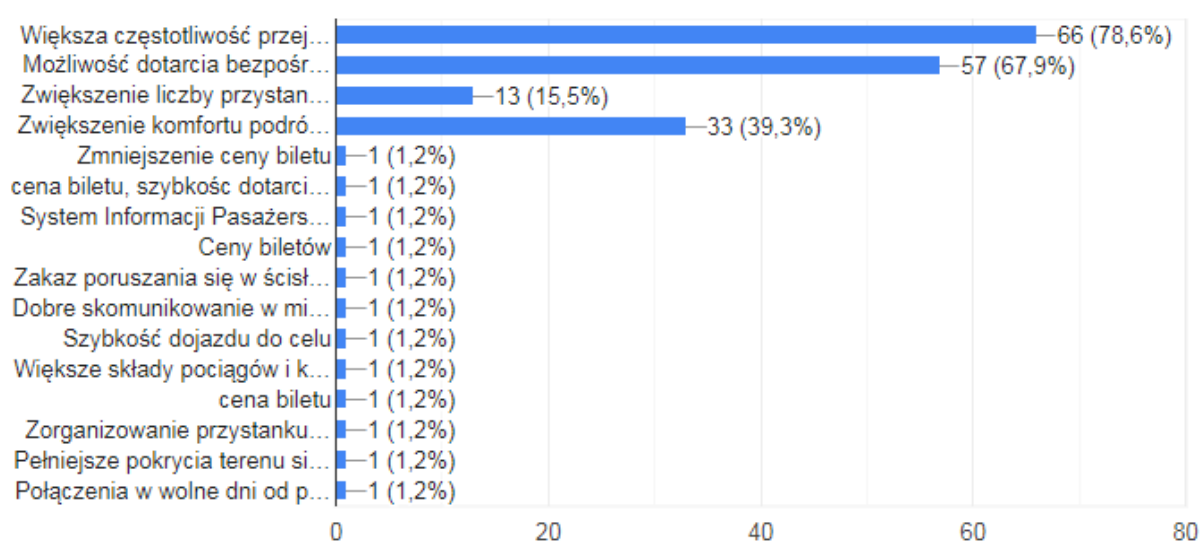
Respondentom zaprezentowano 5 cech: większa częstotliwość przejazdów, możliwość

dotarcia bezpośrednio do celu podróży, zwiększenie liczby przystanków oraz zwiększenie komfortu podróży (w tym dostosowanie pojazdów do potrzeb osób z niepełnosprawnościami). Dodatkowo, ankietowani mieli możliwość opisania własnych determinant. W tym przypadku badani mieli możliwość wybrania kilku odpowiedzi, więc wartości w poszczególnych kategoriach nie sumują się do 100%

Jak obrazuje wykres, największe znaczenie mają większa częstotliwość przejazdów (78,6%) oraz możliwość dotarcia bezpośrednio do celu podróży (67,9%). Następnie zwiększenie komfortu podróży (w tym dostosowanie pojazdów do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (39,3%).

Pośród dodatkowych odpowiedzi znalazły się: zmniejszenie ceny biletu, szybkość dotarcia do celu podróży, wprowadzenie Systemu Informacji Pasażerskiej na przystankach autobusowych, budowa nowe przystanków autobusowych, dobre skomunikowanie z miejscami przesiadkowymi, zwiększenie składów pociągów, kontrole jakości świadczonych usług przez przewoźników, zorganizowanie przystanku na Osiedlu w Kleszczewie po uprzednim remoncie drogi z Osiedla do drogi powiatowej w okolicach Wałdówka, pełniejsze pokrycia terenu siecią połączeń transportu publicznego, zwiększenie liczby połączeń w dni wolne od pracy.

Wykres 25 Co zachęciłoby Mieszkańców obszaru, który Pani/Pan reprezentuje do częstszego korzystania lub rozpoczęcia korzystania z publicznego transportu zbiorowego?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Reasumując wyniki przeprowadzonych badań, poniżej przedstawiono nasuwające się wnioski:

1. W codziennych podróżach ankietowani najczęściej wybierają samochód, następnie publiczny transport zbiorowy oraz podróże piesze i rowerowe. Z racji tego, iż indywidualny transport generuje największą ilość zanieczyszczeń środowiska, należy podjąć działania zachęcające do odejścia od tego środka transportu na rzecz użytkowania publicznego transportu zbiorowego, podróży rowerowych oraz pieszych.
2. Ankietowani najczęściej przemieszczają się do miejsc obligatoryjnych, takich jak praca czy szkoła. W tym celu najczęściej korzystają kolejno z: samochodu, autobusu oraz roweru. Należy zatem podjąć działania mające na celu jak najlepsze dostosowanie publicznego transportu zbiorowego do potrzeb tej grupy odbiorców, aby skutecznie zachęcić do odejścia od transportu indywidualnego, który obecnie jest w większości przypadków nieekologiczny. Coraz częściej wybieranym środkiem przemieszania się jest rower, w związku z czym niezbędnym jest rozwój infrastruktury w tym zakresie. Z uwagi na fakt, iż spora część respondentów podróżuje do miejsca pracy rowerem, zasadnym jest rozbudowa dróg o charakterze transportowym.
3. Wybór publicznego środka transportu zbiorowego jako środka przemieszczania się determinowany jest przede wszystkim przez: niski koszt oraz brak możliwości korzystania z innych środków transportu. Wybór samochodu natomiast generowany jest głównie przez dwa czynniki: czas podróży oraz komfort. Należy zatem zauważyć, iż transport publiczny jest popularnym środkiem przemieszczania się, aczkolwiek wymaga poprawy w pewnych zakresach. Przewoźnicy powinni zmodernizować system transportu w taki sposób, aby skrócić czas podróży (np. rozwinąć sieć połączeń). Kluczowa jest również wymiana taboru na nowoczesny, spełniający normy ekologiczne oraz zapewniający komfort podróżnym.
4. Wymiana taboru jest również konieczna z uwagi na dostosowanie pojazdów do osób z niepełnosprawnościami, przede wszystkim ruchowo. Zdecydowana większość ankietowanych uważa, że tabor publicznego transportu zbiorowego nie jest dostosowany do potrzeb tej grupy. Należy tutaj wymienić bariery, takie jak: brak lub zbyt mała liczba pojazdów niskopodłogowych, wyposażonych w platformy na wózki dla osób

z niepełnosprawnościami ruchowymi, a także niedostosowanie pojazdów do potrzeb osób niesłyszących i niewidzących.

5. W celu zachęcenia mieszkańców MOF do podróży komunikacją publiczną, zdaniem respondentów, należy przede wszystkim rozszerzyć sieć połączeń oraz zwiększyć liczbę kursujących pojazdów.
6. Powyższe cechy opisane w punktach 4-5, a także cena biletu oraz wpływ na stan środowiska i jakość powietrza zostały przez respondentów najniżej ocenione w kategorii jakość publicznego transportu zbiorowego.
7. Ankietowani uznali również, iż stan pojazdów komunikacji publicznej jest dla nich bardzo ważny. Nowoczesne pojazdy gwarantują bezpieczeństwo podróży oraz ich bezawaryjność, która bezpośrednio wpływa na komfort oraz czas przejazdu.

4 DIAGNOZA POTRZEB IMIGRANTÓW MIESZKAJĄCYCH/ PRACUJĄCYCH/ UCZĄCYCH SIĘ NA TERENIE MOF STAROGARDU GDAŃSKIEGO

W związku z tym, że żadna z gmin tworzących MOF Starogardu Gdańskiego nie prowadzi ewidencji cudzoziemców mieszkających lub tymczasowo przebywających na ich terenie, nie ma możliwości dotarcia do konkretnych osób innych narodowości, a tym samym przeprowadzenia wśród nich badań.

Biorąc pod uwagę trudności w dotarciu do osób różnej narodowości, do opracowania niniejszej diagnozy wykorzystano wyniki badań przeprowadzonych wśród imigrantów z Ukrainy, w większości przybyłych do Polski po wybuchu wojny 24 lutego 2022 r. Ponieważ Wydział Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim prowadzi (aktualizowany na bieżąco w oparciu o dane przekazywane z gmin) rejestr imigrantów wojennych, dotarcie do tej grupy respondentów nie stanowiło większego problemu.

Pod koniec listopada 2022 r. liczba zarejestrowanych na terenie powiatu starogardzkiego uchodźców wojennych z Ukrainy sięgała 2 080 osób, z czego na terenie MOF Starogardu Gdańskiego: w mieście Starogard Gdański – 1 086 osób, w gminie wiejskiej Starogard Gdański – 231 osób, w gminie Bobowo – 1 osoba, w gminie Zblewo – 239 osób.

Formularze wypełniło 178 osób dorosłych („Ankieta dla dorosłych”) oraz 214 uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych („Ankieta dla dzieci i młodzieży”) z terenu: gminy miejskiej Starogard Gdański, gminy wiejskiej Starogard Gdański, gminy Zblewo oraz gminy Bobowo, co daje łączny odsetek 27% przebadanych Ukraińców mieszkających/ pracujących/ uczących się na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego.

Badanie przeprowadzono w okresie od 2 do 18 listopada 2022 r. Większość respondentów objętych badaniem to kobiety i dzieci/młodzież, które stanowią 54,6% wszystkich przebadanych osób.

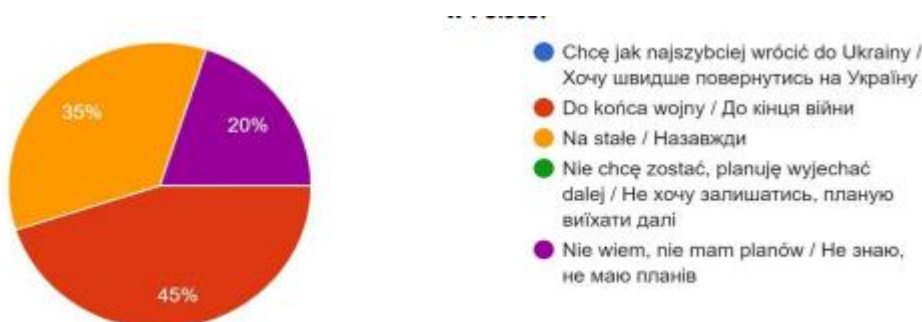
Ankieta dla osób dorosłych składa się z 33 pytań, w tym dotyczących: podstawowych informacji, planów na przyszłość, znajomości języków obcych, wykształcenia i doświadczenia zawodowego, wyzwań i trudności oraz danych kontaktowych. Ankieta skierowana do dzieci i młodzieży składa się z 22 pytań, podzielonych na kilka sekcji: podstawowe informacje, zainteresowania, zajęcia w języku ukraińskim i wyrównawcze oraz informacje kontaktowe.

4.1 BADANIA OSÓB DOROSŁYCH

4.1.1 PLANY ZWIĄZANE Z PRZYSZŁOŚCIĄ W POLSCE

Pytani o plany na przyszłość, badani respondenci najczęściej odpowiadali, że w Polsce chcą zostać tylko do czasu zakończenia wojny (45%), ale jest także spora grupa, która planuje zostać w naszym kraju na stałe (35%). 20% respondentów nie ma związanych z miejscem zamieszkania żadnych planów. Żadna z badanych osób nie wskazała innego, poza Ukrainą, miejsca, do którego planuje ewentualnie wyjechać.

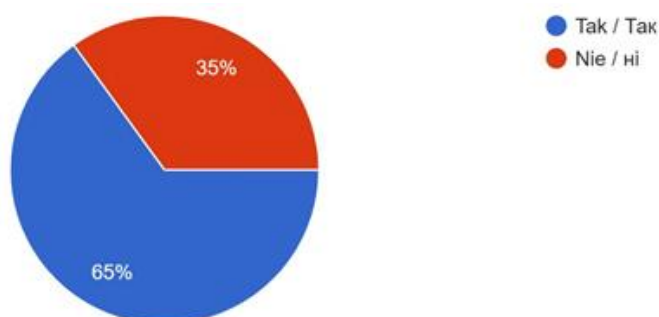
Wykres 26 Jak długo chce Pani/Pan zostać w Polsce?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Badania wskazały również, że zdecydowana większość, bo aż 65% ankietowanych jest obecnie aktywna zawodowo. 35% natomiast nie podjęła jeszcze żadnej pracy po przyjeździe do Polski.

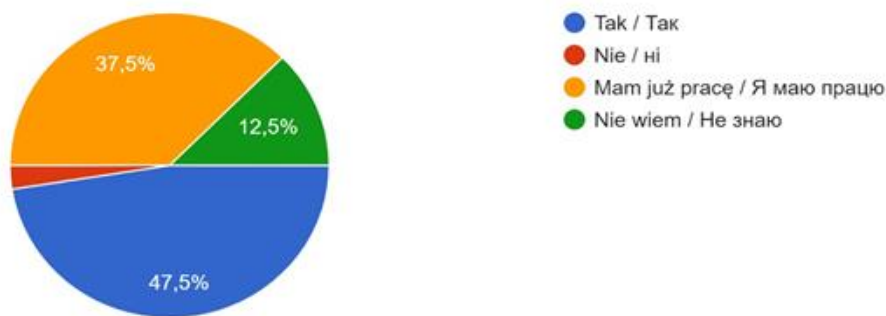
Wykres 27 Czy ma Pani/Pan pracę?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

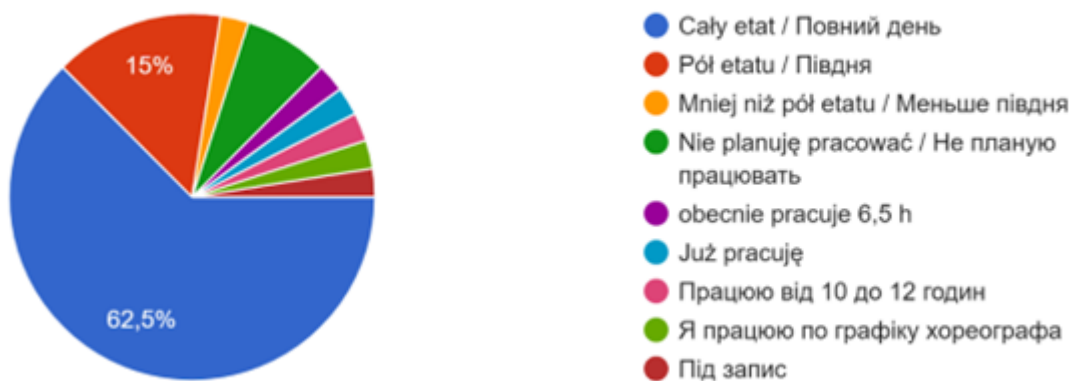
2,5% pytanych osób wskazało także, że nie planuje podjąć pracy w aktualnym miejscu zamieszkania, a 12,5% nie potrafiła bądź nie chciała udzielić jednoznacznej odpowiedzi. Zdecydowana większość albo już ma, albo planuje podjąć pracę. 62,5% ankietowanych chciałaby pracować w pełnym wymiarze godzin. 15 % jest zainteresowana pracą na pół etatu. W związku z dobrym dostępem respondentów do środków komunikacji, podjęcie pracy w miejscu oddalonym od aktualnego miejsca zamieszkania, nie powinno być problemem (dostęp do komunikacji transportu publicznego – 70,7%, własny samochód – 34,1%, dostęp do pożyczonego samochodu – 9,8%, własny rower - 14,6%).

Wykres 28 Czy jeśli będzie taka możliwość, chce Pani/Pan podjąć pracę w obecnym miejscu zamieszkania lub okolicy?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

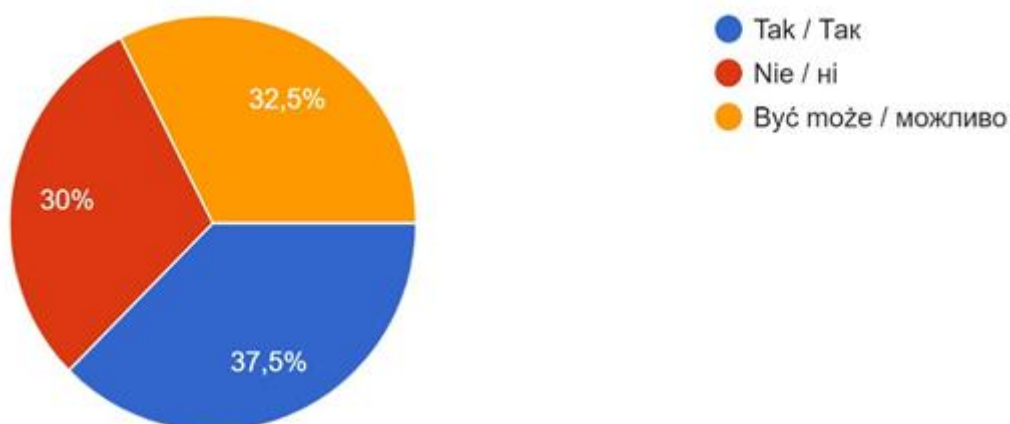
Wykres 29 W jakim wymiarze godzin planuje Pani/Pan pracować?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Większość respondentów spośród wszystkich, którzy zadeklarowali chęć podjęcia pracy w obecnym miejscu zamieszkania chciałaby (37,5%) lub nie wyklucza (32,5%) możliwości założenia własnej działalności gospodarczej. 30% ankietowanych nie planuje żadnych działań związanych z założeniem własnej firmy.

Wykres 30 Czy chciałaby/chciałby Pani/Pan założyć własną działalność gospodarczą?

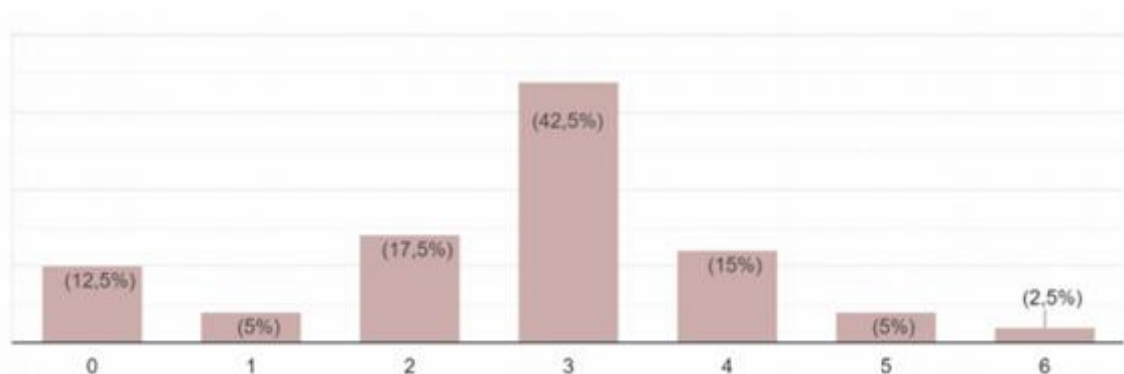


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

4.1.2 ZNAJOMOŚĆ JĘZYKÓW OBCYCH

W skali 6-stopniowej (0 - nie znam w ogóle, 6 – umiem doskonale), większość badanych ocenia swoją obecną znajomość języka polskiego na poziomie 3 punktów, które w ankiecie zostały określone jako komunikatywna znajomość języka polskiego. Mając na względzie powyższe, należy zauważyć, iż jest konieczność podnoszenia kwalifikacji językowych wśród imigrantów.

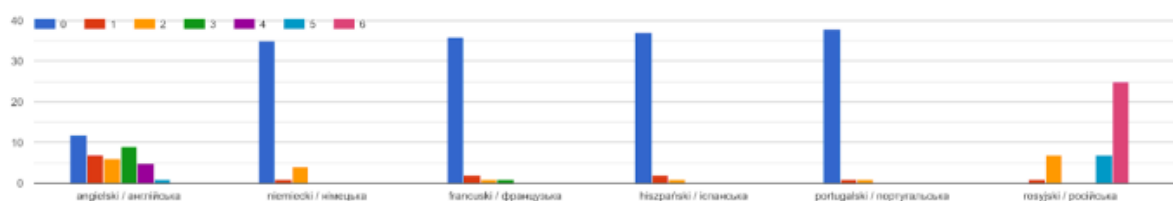
Wykres 31 W jakim stopniu zna Pani/Pan język polski?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wśród innych języków obcych, jako znany na wysokim poziomie wskazywany był język rosyjski, co ma związek z dwujęzycznością części Ukraińców. Zwłaszcza tych, którzy pochodzą ze wschodniej części kraju. Nieliczne osoby wskazały znajomość języka angielskiego, ale na poziomie komunikatywnym.

Wykres 32 W jakim stopniu zna Pani/Pan inne języki?



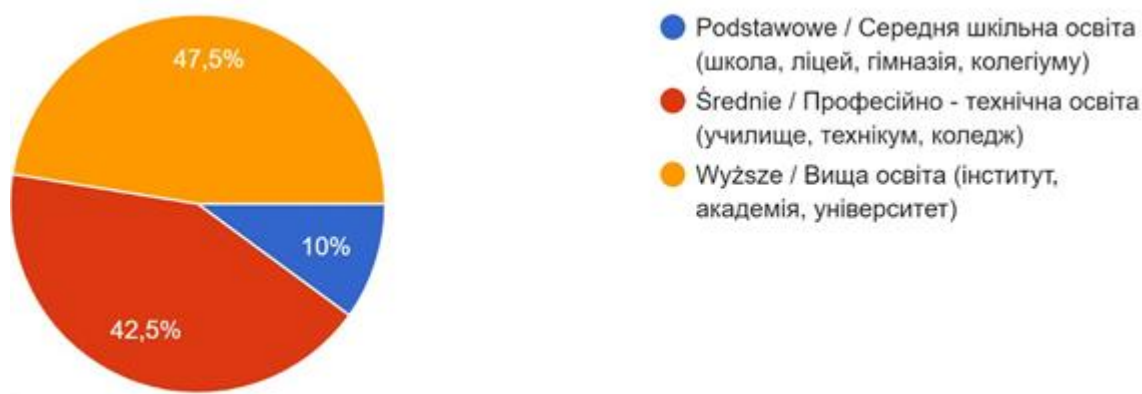
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Biorąc pod uwagę, jak duża jest grupa osób wykazujących chęć do pozostania w Polsce, szczególnie celowym wydaje się objęcie jej wsparciem o szerokim zakresie, aby umożliwić jak najlepszą adaptację, integrację z polskim społeczeństwem oraz aktywizację społeczno-zawodową. Dostęp do nauki języka polskiego na różnych poziomach wydaje się tu kluczowy. Natomiast w ramach podnoszenia kwalifikacji zawodowych, warto zaproponować także możliwość skorzystania z kursów językowych, np. języka angielskiego.

4.1.3 WYKSZTAŁCENIE I DOŚWIADCZENIE ZAWODOWE

Wśród przebadanej grupy respondentów przeważają osoby z wyższym (47,5%) i średnim (42,5%) wykształceniem. 10% zakończyło swoją edukację na poziomie podstawowym.

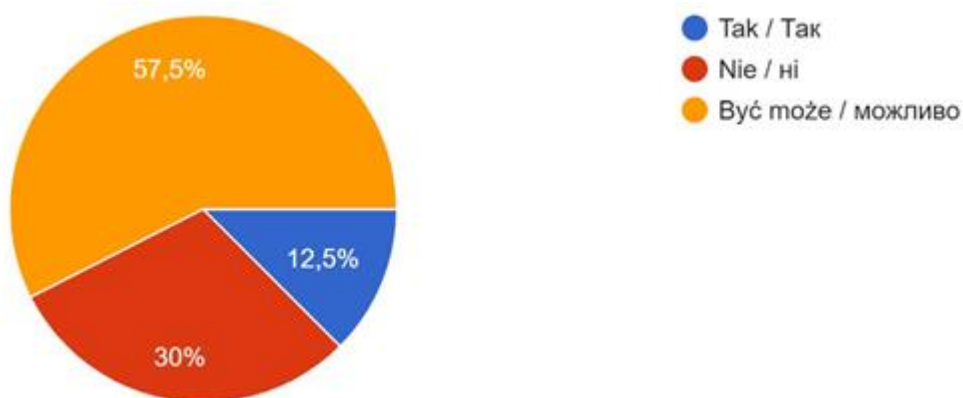
Wykres 33 Jakiego ma Pani/Pan wykształcenie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Należy zauważyć, iż przeprowadzone badania wskazały na dużą różnorodność zawodów, zarówno tych wyuczonych, jak i aktualnie wykonywanych. Przebadani respondenci cechują się również dużą elastycznością wykonywanej pracy. Bardzo często wyuczony zawód jest jednym z kilku wykonywanych przez daną osobę na przestrzeni wielu lat. Osoby objęte badaniem są również dość otwarte na możliwość przebranżowienia się (tak – 12,5%, być może 57,5%, nie – 30%) i chętne do uczestnictwa w kursach doszkalających (tak – 70%, być może – 22,5%, nie – 7,5%).

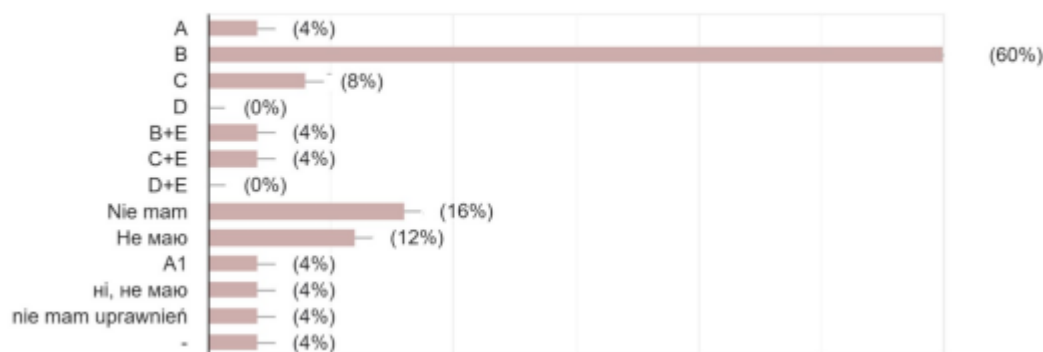
Wykres 34 Czy jest Pani/Pan zainteresowana/y przebranzowaniem się?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

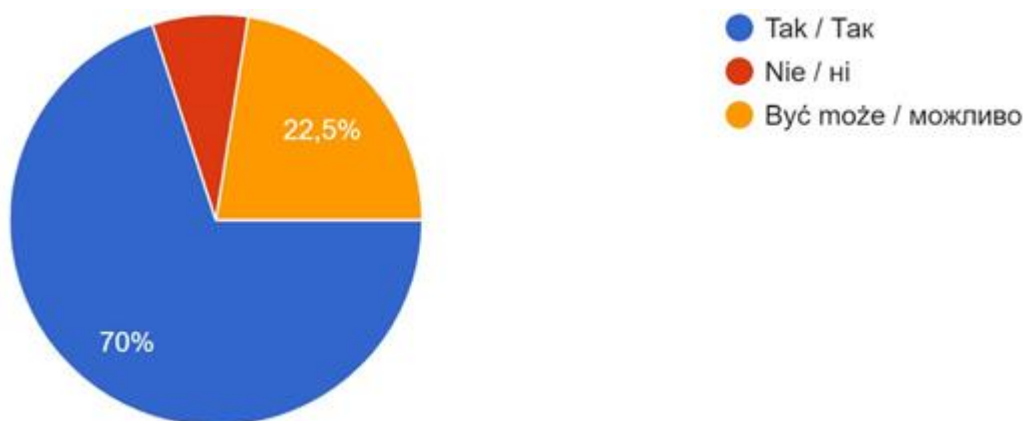
60% badanych wskazało, że posiada już prawo jazdy kat. B., aczkolwiek wiele osób chciałoby w najbliższym czasie zdobyć takie uprawnienie, co związane jest ze zmniejszeniem ich zależności od innych osób. Należałoby zatem rozważyć organizację kursów z zakresu prawa jazdy, co dodatkowo potwierdzają odpowiedzi na pytanie dotyczące dodatkowych kursów kwalifikacyjnych

Wykres 35 Rozkład odpowiedzi na pytanie: Jeśli ma Pani/Pan prawo jazdy, to jakiej kategorii?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wykres 36 Czy interesuje Panią/Pana udział w kursach doszkalających?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Jak można zaobserwować na powyższym wykresie, zdecydowana większość ankietowanych, bo aż 70% chciałaby uczestniczyć w kursach doszkalających. Jako najbardziej interesujące, wskazano następujące kursy: językowy, prawa jazdy, florystyczny, kulinarny oraz masażu. Należy również zaznaczyć, że ze względu na różnice w obowiązujących w obu krajach przepisach, niezbędna będzie pomoc w poszukiwaniu legalnego zatrudnienia czy zakładaniu działalności gospodarczej i uzyskaniu niezbędnych do tego dokumentów i pozwoleń.

4.1.4 WYZWANIA I TRUDNOŚCI

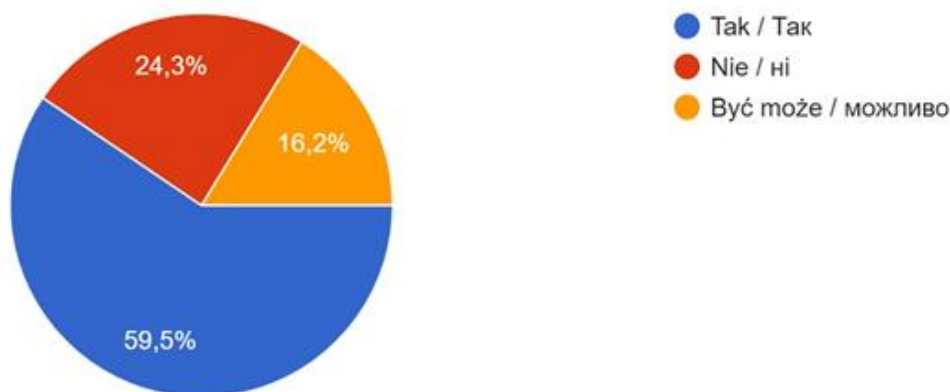
Zdecydowaną większość imigrantów z Ukrainy mieszkających na terenie objętym badaniem, stanowią kobiety i dzieci. 85% dorosłych osób wskazało, że ma co najmniej 1 dziecko wymagające opieki ze względu na wiek lub stan zdrowia.

Ze względu na deficyt miejsc w żłobkach i przedszkolach, stanowi to dodatkową trudność w podejmowaniu zatrudnienia. Warto zatem rozważyć wspieranie inicjatyw mających na celu tworzenie punktów opieki dla młodszych dzieci oraz zapewnienie dostępu do opieki świetlicowej w szkołach.

Znacząca większość rodziców/opiekunów prawnych wykazuje również potrzebę uczęszczania ich dzieci na bezpłatne, stacjonarne i weekendowe zajęcia prowadzone przez ukraińskich nauczycieli oraz na bezpłatne zajęcia wyrównawcze.

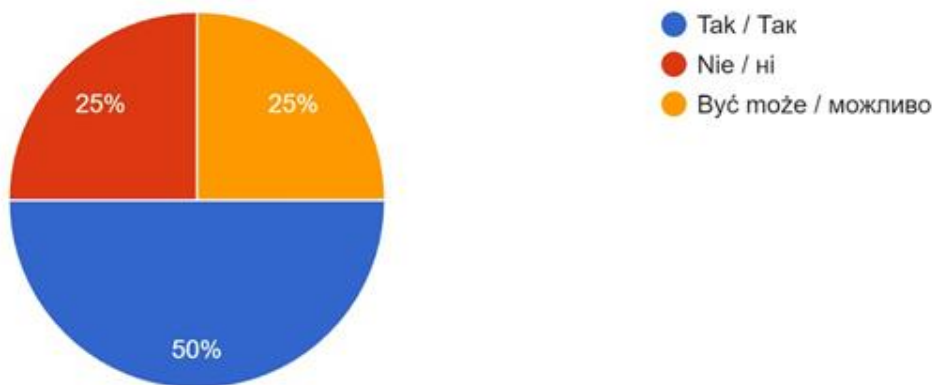
Żadna z ankietowanych osób nie wskazała, że ma pod swoją opieką osobę dorosłą, która wymaga stałej pomocy ze względu na wiek czy stan zdrowia.

Wykres 37 Jeśli ma Pani/Pan dzieci w wieku szkolnym, czy chciałaby/chciałby Pani/Pan, aby uczęszczały na bezpłatne, stacjonarne, weekendowe zajęcia prowadzone przez ukraińskich nauczycieli?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wykres 38 Jeśli ma Pani/Pan dzieci w wieku szkolnym, czy chciałaby/chciałby Pani/Pan, aby uczęszczały na bezpłatne zajęcia wyrównawcze?

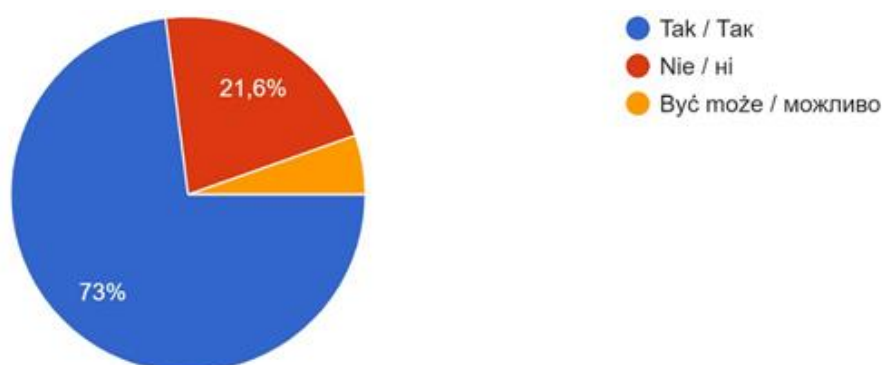


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Przykładając dużą wagę do adaptacji dzieci w polskich szkołach, rodzice jednocześnie dbają o zachowanie ciągłości edukacji w języku ojczystym. Jest duża grupa dzieci i młodzieży, która uczęszcza jednocześnie do polskich szkół, jak i bierze udział w zajęciach online realizowanych przez dotychczasowe szkoły ukraińskie. Zarówno dzieci (co przedstawia dalsza analiza), jak i ich rodzice, zainteresowani są weekendowymi zajęciami stacjonarnymi prowadzonymi w języku ukraińskim. Jest to ważne ze względu na zachowanie tożsamości

narodowej i możliwość kontynuowania nauki w razie powrotu do kraju. Większość rodziców ma na uwadze również trudności, z jakimi borykają się dzieci w szkołach i zdaje sobie sprawę z wagi dobrej znajomości języka polskiego. Aż 73% ankietowanych wyraziła chęć i potrzebę organizacji dodatkowych lekcji języka polskiego dla swoich dzieci.

Wykres 39 Jeśli ma Pani/Pan dzieci w wieku szkolnym, czy chciałaby/chciałby Pani/Pan, aby uczęszczały na bezpłatne dodatkowe lekcje języka polskiego?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

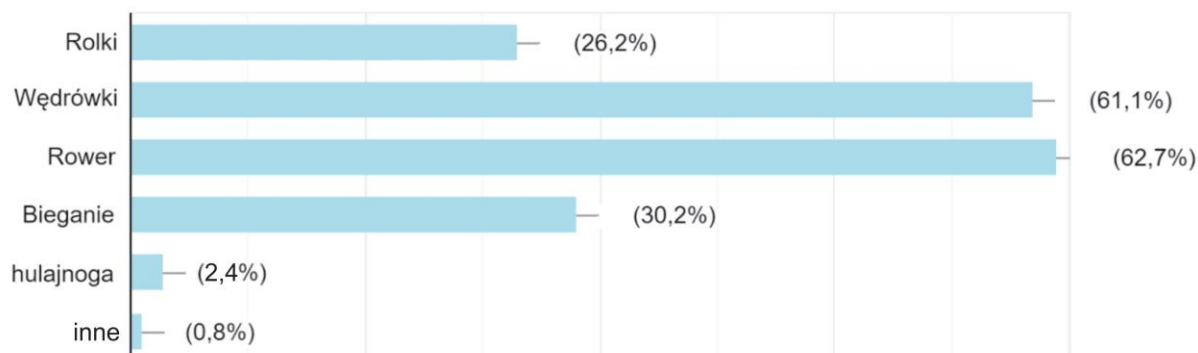
4.2 BADANIA DZIECI I MŁODZIEŻY

4.2.1 ZAINTERESOWANIA

W celu organizacji dodatkowych zajęć dla dzieci i młodzieży, zapytano o ich zainteresowania i hobby. Udzielone odpowiedzi wskazały na bardzo szeroki wachlarz zainteresowań i pasji. Respondenci mieli możliwość zaznaczenia kilku odpowiedzi, dlatego suma odpowiedzi przekracza 100%. Pytanie obejmowało następujące obszary: sport, sztuka, aktywność na świeżym powietrzu oraz informatyka.

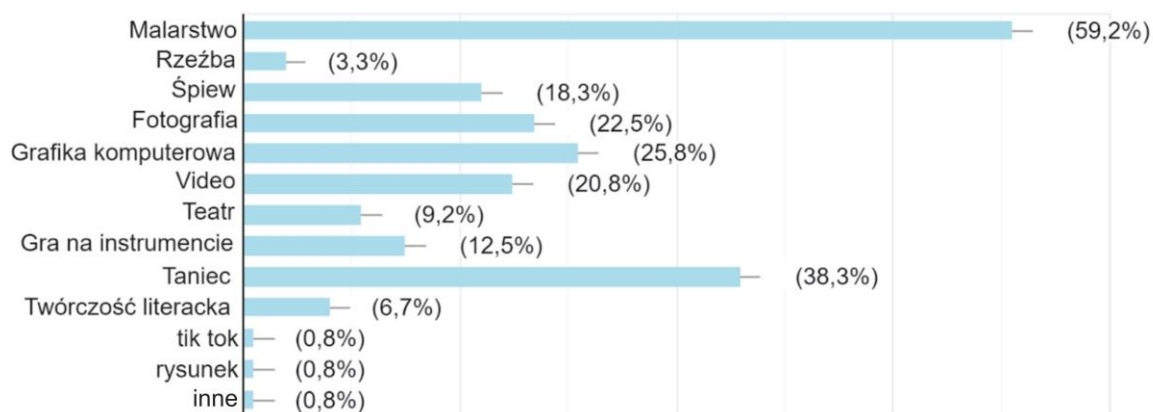
Wśród dyscyplin sportowych na pierwszym miejscu znalazło się pływanie (prawie 40%), piłka nożna (36,1%) oraz siatkówka (27,7%). Niemal wszyscy pytani odpowiedzieli, że lubią też aktywność na świeżym powietrzu, przede wszystkim jazdę na rowerze, wędrowki, bieganie i jazdę na rolkach. 60% dzieci i młodzieży interesuje się również rysunkiem i malarstwem, 38,3% tańcem, a 28% - grafiką komputerową. Dużym zainteresowaniem cieszą się również aktywności związane z informatyką, w tym programowaniem.

Wykres 40 Czym się interesujesz? – Sport



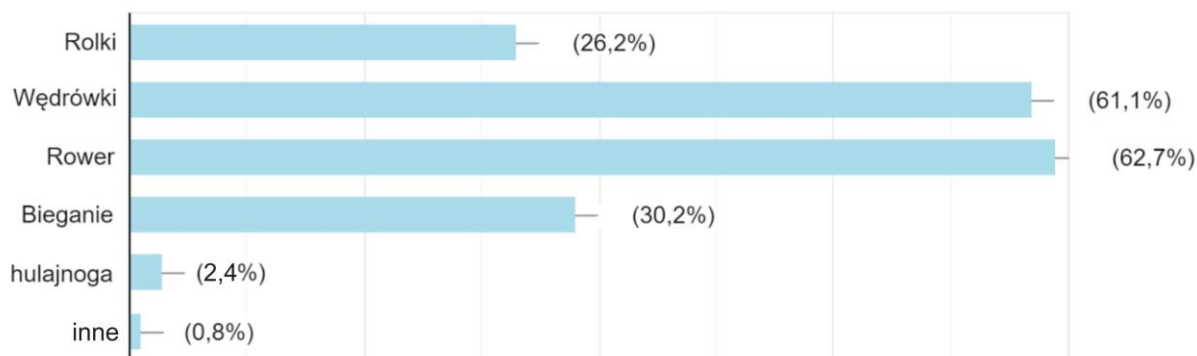
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wykres 41 Czym się interesujesz? – Sztuka



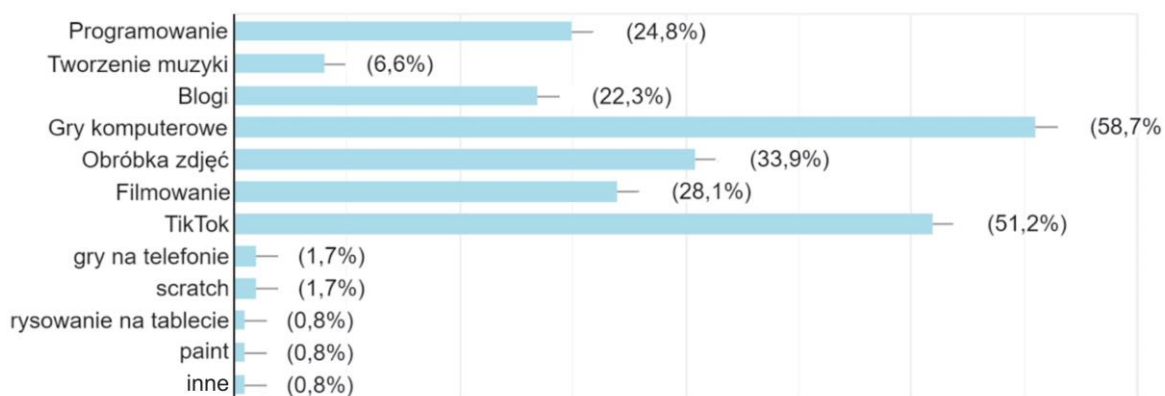
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wykres 42 Czym się interesujesz? – Aktywność na świeżym powietrzu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wykres 43 Czym się interesujesz? – Informatyka



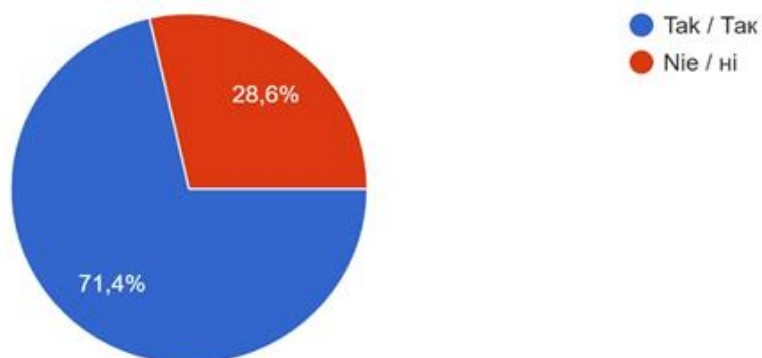
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Badanie wykazało również, że część dzieci i młodzieży uczęszczała przed wybuchem wojny w Ukrainie do szkół sportowych czy artystycznych oraz na treningi i zajęcia związane ze swoimi pasjami. Dlatego ważnym jest, aby osoby te miały możliwość kontynuacji i dalszego rozwijania swoich zainteresowań. Bogata oferta sportowa i artystyczna skierowana do dzieci i młodzieży zapewni im zarówno możliwość dalszego rozwoju pasji, poznawania kolejnych aktywności, ale może być także narzędziem adaptacji w grupie rówieśniczej i integracji społecznej.

4.2.2 ZAJĘCIA W JĘZYKU UKRAIŃSKIM ORAZ ZAJĘCIA WYRÓWNAWCZE

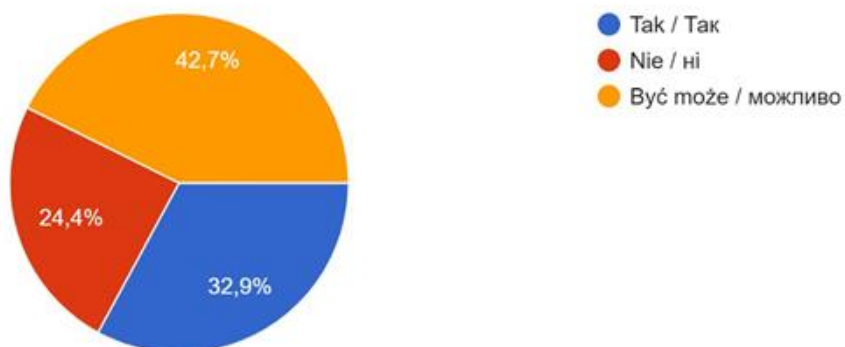
Ponad 70% ukraińskich uczniów ma problemy z nauczaniem w polskich szkołach przedmiotami. Młodsze dzieci częściej odpowiadały, że nie mają trudności, natomiast starsze jako problematyczne wskazywały niemal wszystkie przedmioty – od języka polskiego, przez języki obce, przedmioty ścisłe, po przedmioty zawodowe. Ponad 40% uczniów chciałoby uczestniczyć w zajęciach wyrównawczych z tych przedmiotów.

Wykres 44 Czy jakieś przedmioty w polskiej szkole sprawiają Ci trudności?



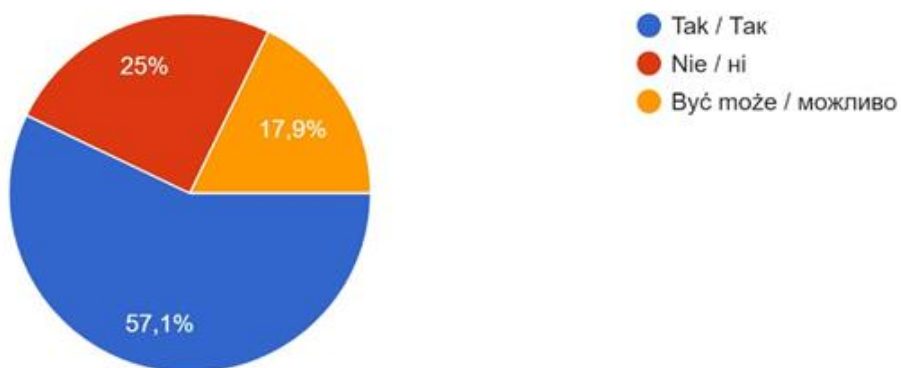
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wykres 45 Czy chciałabyś/chciałbyś uczestniczyć w zajęciach dodatkowych, które pomogłyby Ci zrozumieć problematyczne przedmioty?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wykres 46 Czy chciałabyś/chciałbyś uczestniczyć w dodatkowych lekcjach języka polskiego?

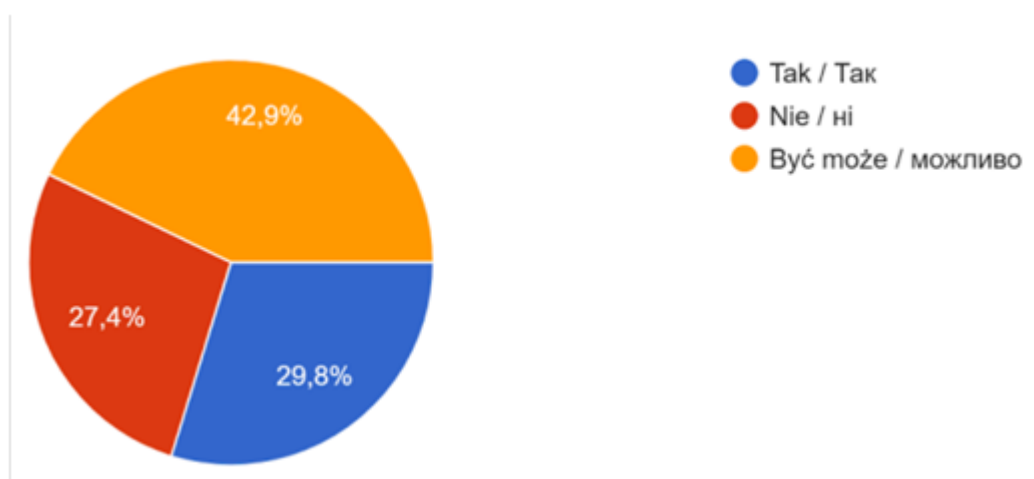


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Uczniom zależy także na dobrej znajomości języka polskiego, co z pewnością pozytywnie wpłynie na poprawę trudności związanych z nauką poszczególnych przedmiotów, jak i ich integrację w środowisku rówieśniczym. Ponad 57% ankietowanych chciałoby uczęszczać na dodatkowe lekcje języka polskiego.

Niemal 30% dzieci chciałaby uczestniczyć w stacjonarnych zajęciach prowadzonych przez ukraińskich nauczycieli. Prawie połowa ankietowanych stwierdziła dodatkowo, że prawdopodobnie wzięli by udział w takich zajęciach.

Wykres 47 Gdybyś miała/miał możliwość, chciałabyś/chciałbyś uczestniczyć w stacjonarnych zajęciach prowadzonych przez ukraińskich nauczycieli?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

4.3 PODSUMOWANIE

Jako społeczeństwo, Polacy stanęli przed olbrzymim wyzwaniem, jakim jest pomoc uchodźcom wojennym z Ukrainy, których znaczna liczba w krótkim czasie zjawiła się i zamieszkała na terenie powiatu starogardzkiego, w tym Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego. Obok najbardziej oczywistej pomocy materialnej, nieodzowne jest także wsparcie psychologiczne, prawne, merytoryczne oraz wsparcie całego procesu ich adaptacji w nowej sytuacji i nowej społeczności.

Bariera językowa, różnice mentalne i kulturowe to wyzwania, z którymi trzeba będzie się zmierzyć. Jak wskazują osoby pracujące na rzecz integracji imigrantów, aż 80% powodzenia tego procesu zależy od gospodarzy.

Na podstawie obserwacji, rozmów z uchodźcami oraz przeprowadzonych badań, można zdiagnozować główne problemy i zaplanować działania mające im zapobiegać i rozwiązywać.

Ze względu na traumatyczne przeżycia, których doświadczyło wielu uchodźców wojennych z Ukrainy, istotne jest zapewnienie imigrantom dostępu do doradztwa psychologicznego i otoczenie ich profesjonalną opieką.

Jednym z głównych problemów w codziennym życiu, z którym borykają się niemal wszyscy imigranci, jest bariera językowa, która wymusza podjęcie działań mających na celu podniesienie kompetencji językowych zarówno osób dorosłych, jak i dzieci i młodzieży.

Z doświadczenia osób obsługujących punkty informacyjne, doradcze i pomocowe wynika, że poza barierą językową, dużym problemem dla ukraińskich imigrantów są różnice w obowiązującym na terenie obu państw prawie i brak wiedzy, skąd czerpać informacje. Jednym z rozwiązań może być stworzenie internetowej platformy informacyjnej.

Bardzo istotne jest także zachowanie ciągłości pracy istniejących punktów informacyjno-pomocowych, jak i rozszerzenia zakresu ich działania tak, by zapewnić szeroki dostęp do pomocy rzeczowej, informacyjnej, doradczej oraz:

1. legalizacji pobytu,
2. legalnego zatrudnienia,
3. pomocy socjalnej i usług, m. in. służby zdrowia,
4. aktywizacji zawodowej,
5. zakładania działalności gospodarczej,
6. znalezienia mieszkania,
7. zapisania dziecka do żłobka/przedszkola/szkoły.

Niezbędna wydaje się także pomoc w poszukiwaniu legalnego zatrudnienia, zakładania działalności gospodarczej oraz wspieranie inicjatyw mających na celu aktywizację zawodową osób, które postanowiły pozostać na terenie powiatu starogardzkiego, w tym Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego – kursy zawodowe, szkolenia

rozwijające kompetencje i kwalifikacje. Duże znaczenie będą miały również działania oddolne wspierające integrację i adaptację społeczną.

Grupą wymagającą dużej uwagi są dzieci i młodzież, które muszą odnaleźć się nie tylko w nowej rzeczywistości, ale i poradzić sobie z edukacją w obcym języku - na innych zasadach i wśród nowych znajomych. Dużą wagę należy przyłożyć do nauki języka polskiego i pomocy zarówno w przedmiotach bieżących nauczanych w polskich szkołach, jak i w lekcjach prowadzonych w języku ukraińskim (w przypadku dzieci, które realizują jednocześnie program polski i ukraiński).

W adaptacji rówieśniczej i integracji ze społeczeństwem duże znaczenie mają zajęcia rozwijające pasje i talenty – sportowe, artystyczne i inne. Działanie te będzie również pozytywnie oddziaływać na poprawę stanu psychicznego tejże grupy respondentów. Zapewnienie uczestnictwa w dodatkowych zajęciach rozwijających zainteresowania będzie stanowiło jeden z elementów terapeutycznych, pozwalający na poradzenie sobie z przeżytą traumą.

Dużym problemem może być także stopniowe zamykanie się w domach osób starszych, w wieku emerytalnym. Ze względu na wiek, trudno im znaleźć pracę, przez co zazwyczaj są w słabej kondycji finansowej. Odnalezienie się w nowej sytuacji i miejscu jest dla nich większym wyzwaniem niż dla osób młodych. Jest im również trudniej przyswoić obcy język. Sytuacja ta rodzi obawy, że adaptacja seniorów będzie niezwykle trudna i wymagająca działań kierowanych szczególnie do tej grupy wiekowej.

Kolejną, choć mniej liczną grupą o specjalnych potrzebach są osoby z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Ich integracja, ze względu na różnice w postrzeganiu osób niepełnosprawnych w obu krajach, będzie trudniejsza niż w przypadku osób sprawnych. Warto zwrócić uwagę na osoby głuchonieme, które mają ogromny problem z porozumiewaniem się z Polakami.